CAMERA DEI DEPUTATI N. 3120

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLE IMPRESE E DEL *MADE IN ITALY*

(URSO)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA

(PICHETTO FRATIN)

Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2026

Presentato il 28 settembre 2026

Onorevoli Deputati ! – Il disegno di legge per il mercato e la concorrenza 2026 si articola in tre capi: il primo contiene le disposizioni per la riforma del settore della distribuzione dei carburanti e la ristrutturazione della rete; il secondo prevede interventi specifici nel settore delle emittenti televisive a carattere comunitario e in quello dell'assicurazione per la responsabilità civile derivante dalla circolazione degli autoveicoli; il terzo reca norme in materia di agenti di affari in mediazione e di consulenti del lavoro.

L'intervento previsto dalle disposizioni del capo I persegue una riforma organica del settore della distribuzione dei carburanti, finalizzata a rafforzare la legalità e la qualità del servizio, a razionalizzare e modernizzare la rete e a rendere più efficiente l'intera filiera a valle. In tale prospettiva, la ristrutturazione della rete è orientata anche alla progressiva chiusura e riconversione degli impianti obsoleti o con basse quantità di carburante erogato, così da ridurre le inefficienze strutturali, migliorare la concorrenza tra gli operatori e, a beneficio dei consumatori, favorire condizioni più competitive nella formazione dei prezzi alla pompa.

Il mercato della distribuzione dei carburanti riveste un ruolo strategico per l'economia nazionale, con un fatturato complessivo di circa 45 miliardi di euro all'anno e circa 80.000 lavoratori fra titolari, collaboratori e dipendenti, occupati presso oltre 22.000 impianti nella rete stradale ordinaria e circa 450 aree di servizio autostradali.

Tra il 2018 e il 2019 si sono manifestati gli effetti della crisi del settore che, negli

ultimi anni, ha registrato l'uscita dal mercato o la cessione dei rami d'azienda operanti nella distribuzione di importanti gruppi petroliferi, accelerando i processi di fusione tra i marchi.

Il contesto di riferimento è caratterizzato da frammentazione della rete distributiva, frazionamento della proprietà dei punti di vendita e riduzione della capacità di controllo e verifica sia degli operatori che della qualità dei prodotti commercializzati, con una stima di circa 7.000 o 8.000 impianti che necessiterebbero di operazioni di messa in sicurezza e bonifica dei suoli e delle acque sotterranee per le aree di sedime di pertinenza dei punti di vendita di carburanti.

Nell'indagine conoscitiva IC54 (I prezzi dei carburanti per autotrazione: dinamiche concorrenziali dall'estrazione alla distribuzione), svolta nel primo semestre del 2023, pubblicata nel supplemento al *Bollettino* n. 25 del 7 luglio 2023, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha evidenziato che la rete italiana di distribuzione carburanti presenta criticità strutturali legate alla frammentazione dell'offerta e a quantità medie di prodotto erogato inferiori rispetto ai principali Paesi europei, con effetti di inefficienza complessiva del sistema.

Ulteriori dati quantitativi confermano il divario dimensionale e di produttività della rete italiana rispetto ai principali Paesi europei: nel 2022 l'Italia contava 22.187 punti di vendita con una quantità media di prodotto erogato pari a 1.370 metri cubi e 1.812 vetture per punto di vendita, a fronte, ad esempio, di 14.069 impianti in Germania (erogato medio 3.641 metri cubi; 3.764 vetture per punto di vendita), 10.609 in Francia (erogato medio 3.990 metri cubi; 3.509 vetture per punto di vendita) e 11.734 in Spagna (erogato medio 2.275 metri cubi; 2.160 vetture per punto di vendita). In questo quadro emerge una quota rilevante di impianti con bassissima quantità di prodotto erogato: circa il 20 per cento dei punti di vendita distribuisce meno di 400.000 litri annui, mentre solo il 5 per cento supera 3,5 milioni di litri, valore in linea con le medie dei Paesi europei con una rete meno numerosa.

In questo quadro, la proposta di riforma interviene sul cuore del problema, promuovendo una razionalizzazione della rete (anche tramite la chiusura e la riconversione degli impianti obsoleti o con basse quantità di carburante erogato) e rafforzando i requisiti e i controlli, così da aumentare l'efficienza e la qualità del servizio e creare condizioni più favorevoli a una competizione effettiva a beneficio dei consumatori.

Già con il decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5, sulla trasparenza dei prezzi dei carburanti sono stati previsti il rafforzamento dei poteri del Garante per la sorveglianza dei prezzi nonché l'istituzione di una commissione di allerta rapida di sorveglianza dei prezzi con il compito di coadiuvare il Garante nella sua attività e « monitorare la dinamica dei prezzi dei beni di largo consumo derivanti dall'andamento dei costi dei prodotti energetici e delle materie prime sui mercati internazionali ».

Il presente disegno di legge, inserito nel contesto appena descritto, mira ad integrare il quadro normativo vigente, ponendosi come obiettivo quello di adottare iniziative in grado di contrastare le criticità del settore della distribuzione dei carburanti, i cui fattori di debolezza rischiano di aggravare le condizioni economiche e occupazionali degli operatori, oltre ad adottare disposizioni di razionalizzazione in materia di distribuzione dei carburanti.

In particolare, la razionalizzazione della rete costituisce la leva principale per superare una struttura oggi eccessivamente dispersa, nella quale la presenza di un numero elevato di punti di vendita con bassa quantità di prodotto erogato riduce l'efficienza del servizio e ostacola investimenti volti all'innovazione, alla sicurezza e alla qualità. La chiusura ordinata degli impianti obsoleti o inefficienti, accompagnata da percorsi di riconversione e da presìdi di legalità, consente di concentrare l'offerta su impianti più moderni e sostenibili, rafforzando la capacità di controllo pubblico e privato lungo la filiera e innalzando i livelli operativi complessivi.

Dall'intervento si possono attendere effetti anche sul piano concorrenziale e sociale: una rete meno ridondante e più efficiente riduce le diseconomie, favorisce l'instaurazione di condizioni di mercato più trasparenti e competitive e crea un contesto più idoneo a riflettere, a beneficio dell'utenza, i guadagni di efficienza nella dinamica dei prezzi finali. Al contempo, la riforma proposta accompagna la ristrutturazione con regole più chiare per gli operatori e con strumenti di tutela e di stabilità dei rapporti contrattuali, contribuendo a preservare l'occupazione qualificata e a sostenere la transizione verso nuovi vettori energetici.

Si intende innanzitutto regolamentare in maniera puntuale il regime delle autorizzazioni per l'attività di distribuzione dei carburanti nonché incentivare, anche attraverso forme di riconversione, l'ammodernamento degli impianti non idonei sulla base delle vigenti normative, con una revisione del piano e degli indirizzi di ristrutturazione, favorendo la chiusura dei punti di vendita obsoleti e inefficienti, accompagnata dall'erogazione di indennizzi per la bonifica ambientale e per l'effettivo e definitivo loro smantellamento. Viene altresì previsto un intervento volto a elevare i livelli di tutela e protezione delle condizioni lavorative e dell'esercizio di impresa degli operatori del settore.

La normativa di riferimento è rappresentata principalmente dal decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, recante razionalizzazione del sistema di distribuzione dei carburanti, che subordina l'installazione e l'esercizio di impianti di distribuzione ad un regime autorizzatorio (articolo 1, comma 1). Tale autorizzazione è rilasciata dal comune in cui l'attività è esercitata. Essa è subordinata esclusivamente alla verifica della conformità alle disposizioni del piano regolatore, alle prescrizioni fiscali e a quelle concernenti la sicurezza sanitaria, ambientale e stradale, alle disposizioni per la tutela dei beni storici e artistici nonché alle norme di indirizzo programmatico delle regioni (articolo 1, comma 2).

Partendo sempre dalla disciplina di riferimento, con specifico riferimento alla gestione degli impianti di distribuzione, all'articolo 1, comma 6, del decreto legislativo n. 32 del 1998 si prevede che la gestione degli impianti può essere affidata dal titolare dell'autorizzazione ad altri soggetti (denominati gestori), mediante contratti di durata non inferiore a sei anni aventi per oggetto la cessione gratuita dell'uso di tutte le attrezzature fisse e mobili finalizzate alla distribuzione di carburanti per autotrazione, secondo le modalità e i termini definiti dagli accordi interprofessionali stipulati tra le associazioni di categoria più rappresentative, a livello nazionale, dei gestori e dei titolari dell'autorizzazione.

Successivamente, l'articolo 28, commi 12 e seguenti, del decreto-legge n. 98 del 2011 (come modificati dall'articolo 17, comma 2, della legge n. 27 del 2012) ha avviato un processo di razionalizzazione della rete distributiva dei carburanti, prevedendo la possibilità di stipulare contratti di differenti tipologie.

La disciplina in materia contrattualistica è integrata altresì dalla legge n. 57 del 2001, recante disposizioni in materia di apertura e regolazione dei mercati, in particolare all'articolo 19, contenente norme per l'ammodernamento della rete distributiva dei carburanti.

In modo coerente con le finalità della riforma, il presente disegno di legge interviene anche sull'assetto dei rapporti contrattuali nella gestione degli impianti, introducendo una disciplina chiara e completa dell'affidamento dei servizi, fondata su clausole minime e garanzie essenziali (durata, preavviso, equilibrio economico e meccanismi di adeguamento) idonee a rafforzare la certezza dei rapporti e la tutela degli operatori.

Parallelamente, il rafforzamento delle previsioni sugli accordi economici aziendali e sui relativi meccanismi di definizione e deposito assicura un quadro di regole uniforme e trasparente, capace di prevenire disomogeneità applicative e di ridurre le criticità che nel tempo hanno inciso sulla stabilità economica e occupazionale del comparto.

Si tratta, nel complesso, di un intervento strutturale da tempo auspicato dagli operatori della filiera, perché coniuga flessibilità organizzativa e garanzie certe, nell'interesse sia dei gestori sia dei titolari degli impianti.

Con le disposizioni in esame:

a) si interviene in materia di autorizzazione e gestione degli impianti di distribuzione dei carburanti, incidendo sulla normativa vigente al fine di adeguarla al perseguimento degli obiettivi sopra indicati;

b) si introducono norme per la ristrutturazione della rete di distribuzione dei carburanti volte ad un improrogabile ammodernamento della rete, cui contribuire attraverso una riconversione degli impianti di distribuzione di benzina e gasolio per autotrazione già esistenti e aperti al pubblico nel territorio nazionale, in modo da favorire il rifornimento di veicoli alimentati ad energia elettrica nell'ottica della progressiva decarbonizzazione del settore dei trasporti.

Su questo obiettivo, il cui raggiungimento concorre a quello degli obiettivi del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima, si è espressa favorevolmente di recente anche l'Autorità garante della concorrenza e del mercato nell'ambito dell'indagine conoscitiva IC54.

Al fine di raggiungere l'obiettivo della razionalizzazione e riconversione della rete distributiva urbana, le linee guida su cui il presente disegno di legge intende procedere sono le seguenti:

a) trasformazione di impianti di distribuzione carburanti in stazioni dedicate alla mobilità « verde »;

b) semplificazioni in materia di stazioni di ricarica di veicoli elettrici;

c) disposizioni per l'informazione ai consumatori sulla distribuzione di biocarburanti in purezza, biometano per autotrazione e altri carburanti alternativi;

d) definizione di una disciplina transitoria per gli impianti incompatibili.

A questo riguardo, in particolare, l'articolo 1 del disegno di legge integra il sistema di autorizzazione alla distribuzione dei carburanti con l'introduzione di requisiti soggettivi e morali nonché tecnico-organizzativi ed economici cui devono conformarsi i titolari degli impianti.

Il comma 1 apporta modifiche al decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, come di seguito specificato:

a) la lettera *a)*, al numero 1), introduce nell'articolo 1, comma 2, del predetto decreto legislativo la prescrizione secondo cui l'autorizzazione è rilasciata in forma espressa entro novanta giorni dalla presentazione dell'istanza e all'esito della verifica positiva sulla sussistenza dei requisiti soggettivi e oggettivi puntualmente individuati; al numero 2) sopprime la parola « esclusivamente » (attualmente l'autorizzazione è subordinata « esclusivamente alla verifica della conformità alle disposizioni del piano regolatore, alle prescrizioni fiscali e a quelle concernenti la sicurezza sanitaria, ambientale e stradale, alle disposizioni per la tutela dei beni storici e artistici, nonché alle norme di indirizzo programmatico delle regioni »);

b) la lettera *b)*, introducendo i nuovi commi 2-*bis* e 2-*ter* nell'articolo 1 del decreto legislativo n. 32 del 1998, stabilisce i seguenti requisiti di carattere soggettivo che devono essere dichiarati dal richiedente all'atto della presentazione della richiesta di autorizzazione:

1) possesso della capacità tecnico-organizzativa ed economica necessaria a garantire la continuità e la regolarità nell'espletamento del servizio pubblico essenziale di distribuzione di prodotti energetici e servizi destinati all'autotrazione;

2) insussistenza delle condizioni soggettive previste dall'articolo 94 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, relativo alle cause di esclusione automatica degli operatori economici dalle procedure ad evidenza pubblica;

3) rispetto della legislazione in materia contributiva, dimostrato mediante esi-

bizione del documento unico di regolarità contributiva, nonché applicazione dei contratti dei lavoratori dipendenti e del contratto collettivo nazionale di settore. Inoltre, il comma 2-*ter* subordina il rilascio dell'autorizzazione alle verifiche in materia di documentazione antimafia ai sensi dell'articolo 83 del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159;

c) la lettera *c)* sopprime gli ultimi due periodi del comma 3 dell'articolo 1 del decreto legislativo n. 32 del 1998, che prevedono, rispettivamente, l'accoglimento della domanda di autorizzazione se entro novanta giorni dal ricevimento degli atti non è comunicato al richiedente il diniego e la possibilità per il sindaco di annullare in autotutela l'assenso illegittimamente formatosi, salvo che l'interessato provveda a sanare i vizi entro il termine fissato dal comune stesso. Tale soppressione è volta a coordinare la normativa con la previsione – introdotta dalla lettera *a)* – di un provvedimento autorizzatorio espresso;

d) la lettera *d)* inserisce nell'articolo 1, comma 4, del decreto legislativo n. 32 del 1998 un periodo, in ragione del quale il trasferimento della titolarità di un impianto a terzi è condizionato al trasferimento della proprietà delle attrezzature costituenti l'impianto stesso e al rilascio di una nuova autorizzazione, in tal modo permettendo di effettuare un controllo anche in caso di modifiche soggettive della proprietà e delle attrezzature dell'impianto;

e) le lettere *e)* e *f)* modificano i commi 6 e 9 dell'articolo 1 del decreto legislativo n. 32 del 1998 specificando che gli accordi interprofessionali stipulati fra le associazioni di categoria più rappresentative, a livello nazionale, dei gestori e dei titolari dell'autorizzazione sono depositati presso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e non più presso il Ministero delle imprese e del *made in Italy*: tale adeguamento si rende necessario in conseguenza del trasferimento delle competenze in materia energetica dal Ministero delle imprese e del *made in Italy* al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

L'articolo 1, comma 2, stabilisce che le autorizzazioni antecedenti l'entrata in vigore della nuova disciplina continuano ad essere valide. Tuttavia, qualora in sede di controllo sia rilevato il difetto dei presupposti di cui all'articolo 1, comma 2-*bis*, lettere *a)*, *b)* e *c)*, del decreto legislativo n. 32 del 1998, l'autorizzazione decade, salvo che il titolare rimuova i fattori ostativi. A tale riguardo si prevede che l'amministrazione competente al rilascio del titolo assegni al titolare, prima della pronuncia di decadenza, novanta giorni per l'eventuale eliminazione dei fattori ostativi.

L'articolo 2 reca ulteriori disposizioni in materia di autorizzazioni, inserendo gli articoli 1-*bis* e 1-*ter* nel decreto legislativo n. 32 del 1998.

In particolare, con il nuovo articolo 1-*bis*, per i nuovi impianti (a partire dal 1° gennaio 2028) il rilascio del titolo autorizzativo alla distribuzione è subordinato all'erogazione di almeno un altro vettore energetico alternativo ai combustibili fossili, conforme alla definizione di cui all'articolo 2, punto 4), del regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

L'articolo 1-*ter* disciplina le ipotesi di decadenza dell'autorizzazione. Questa, infatti, è disposta con provvedimento motivato dall'autorità che la ha rilasciata, da emanare nella stessa forma dell'atto originario, e comporta in tutti i casi l'obbligo di smantellamento delle attrezzature, l'accertamento dell'eventuale inquinamento ai fini della bonifica ambientale del sottosuolo e la riduzione in pristino delle superfici pubbliche e demaniali occupate dagli impianti relativi, salva contraria disposizione contenuta negli atti autorizzativi ovvero salvo subentro di altro titolare ai sensi dell'articolo 1, comma 4, del decreto legislativo n. 32 del 1998.

L'articolo 3 disciplina i rapporti contrattuali in materia di gestione degli impianti di distribuzione dei carburanti, intervenendo sull'articolo 28 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111.

Preliminarmente si evidenzia che, alla luce delle disposizioni normative vigenti, il rapporto tra il titolare dell'autorizzazione petrolifera e il gestore è oggi disciplinato da una normativa di settore stratificata nel tempo, che ha consolidato due modelli contrattuali tipici fondati sul comodato gratuito delle attrezzature e sul collegato contratto di fornitura o di commissione.

La disciplina vigente individua due modelli contrattuali tipici fondati sulla cessione gratuita dell'uso delle attrezzature mediante comodato.

Il modello « comodato + fornitura » trova il proprio fondamento nel decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, che, nel quadro del regime autorizzatorio, configura il rapporto tra il titolare dell'autorizzazione e il gestore come cessione gratuita dell'uso delle attrezzature con associato contratto di fornitura (nella prassi, in esclusiva).

Il modello « comodato + commissione » si colloca, invece, nel solco delle innovazioni introdotte dal decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, che ha previsto la possibilità di utilizzare ulteriori tipologie contrattuali per l'affidamento e l'approvvigionamento degli impianti, tipizzate attraverso accordi tra le associazioni rappresentative delle società e dei gestori.

Sotto il profilo operativo, la distinzione tra i due modelli incide anzitutto sulla determinazione del prezzo di vendita al pubblico: nel modello fondato sul contratto di fornitura il prezzo è definito dal gestore, nell'ambito delle condizioni economiche e delle indicazioni commerciali connesse al rapporto di approvvigionamento, mentre nel modello fondato sul contratto di commissione il prezzo è definito dalla società che fornisce il carburante, poiché il gestore opera in nome proprio e per conto della medesima.

Ciò premesso, occorre evidenziare che l'indagine conoscitiva IC54 dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha rilevato come l'attuale contesto di mercato si sia profondamente modificato rispetto a quello che aveva ispirato la disciplina vigente: è aumentato in modo significativo il numero dei soggetti proprietari degli impianti (anche per effetto della crescita degli impianti di proprietà di terzi nelle reti a marchio e della diffusione di marchi indipendenti), mentre gli strumenti contrattuali tipizzati restano limitati.

Ne deriva una difficoltà oggettiva a dare concreta attuazione, in modo uniforme e stabile, ai rapporti di gestione e, più in generale, a organizzare le attività in modo coerente con le esigenze attuali del mercato e con i processi di ammodernamento della rete.

La stessa indagine conoscitiva IC54 ha rilevato, inoltre, che nel tempo si sono diffuse, accanto ai modelli tipizzati, ulteriori forme contrattuali (quali, a titolo esemplificativo, la guardiania e l'appalto) che una parte degli operatori ritiene non coerenti con la normativa di settore, poiché non espressamente previste né tipizzate.

Tale evoluzione è indice delle difficoltà incontrate dagli operatori nell'organizzare in modo stabile i rapporti di gestione utilizzando i soli modelli tradizionali, con conseguenti margini di incertezza applicativa e potenziale contenzioso.

In questa prospettiva, la tipizzazione del contratto di affidamento introdotta dall'articolo 3 del presente disegno di legge mira a ricondurre i rapporti entro una cornice chiara e prevedibile, riducendo il rischio di conflitti interpretativi e favorendo assetti contrattuali più stabili e coerenti con le esigenze attuali del mercato.

L'articolo 3 introduce, infatti, una tipizzazione dell'affidamento di servizi e un complesso di garanzie minime, con l'obiettivo di mettere a disposizione degli operatori una cornice contrattuale chiara e adeguata, riducendo le aree di incertezza e favorendo l'instaurazione di assetti organizzativi più efficienti e sostenibili.

Coerentemente con tali evidenze, viene regolamentata la procedura relativa ai contratti tendenzialmente individuali per l'affidamento di specifici servizi da parte del titolare dell'autorizzazione o del soggetto cui l'impianto è dato in comodato, esplicitandone requisiti essenziali e condizioni minime inderogabili. La disposizione individua, inoltre, clausole generali da definire in sede negoziale e da applicare poi ai singoli contratti, rafforzando la certezza

dei rapporti e l'equilibrio tra le parti e contribuendo alla stabilità del comparto.

Con il comma 1, lettera *a)*, si sostituiscono le parole: « Ministero dello sviluppo economico » con le seguenti: « Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica » in ragione delle mutate competenze in tema di energia.

Il comma 1, lettera *b)*, inserisce i commi da 14-*bis* a 14-*novies* nell'articolo 28 del citato decreto-legge n. 98 del 2011.

Il comma 14-*bis* chiarisce le modalità di gestione degli impianti di distribuzione, prevedendo che, per la conduzione operativa degli impianti, i titolari dell'autorizzazione o della concessione o i soggetti cui è affidata la gestione degli impianti di distribuzione in forza di un contratto di comodato stipulato tra il titolare dell'autorizzazione e una società terza controllata ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile possono avvalersi, oltre che di proprio personale dipendente, di terzi fornitori di servizi, che siano in possesso dei requisiti previsti dall'articolo 1, comma 2-*bis*, del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32. Il suddetto contratto, di nuova tipizzazione, rispetta i seguenti requisiti, che, da un lato, lo differenziano dal contratto di comodato di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto legislativo n. 32 del 1998 e, dall'altro, individuano specifiche tutele in favore del prestatore di servizi:

1) ha ad oggetto l'affidamento di una parte o del complesso dei servizi di rifornimento, eventualmente integrati con la specificazione di ulteriori servizi ai sensi del successivo comma 14-*ter*;

2) ha una durata minima non inferiore a quattro anni;

3) reca la previsione di un congruo termine di preavviso e di una penale in caso di recesso unilaterale dell'affidante;

4) prevede che l'affidatario si limiti a gestire i servizi affidati e non acquisisca la proprietà del prodotto né assuma l'obbligo di munirsi della licenza fiscale, che rimane intestata al titolare o al comodatario dell'impianto, ai sensi dell'articolo 25, comma 4, del testo unico di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504;

5) stabilisce che, in caso di affidamento del complesso dei servizi di rifornimento, l'affidatario risponde solidalmente delle obbligazioni di cui all'articolo 25, comma 5, del medesimo testo unico di cui al citato decreto legislativo n. 504 del 1995.

Il comma 14-*ter* individua le caratteristiche tipiche del contratto di affidamento, in relazione al quale le parti indicate nell'articolo 19, comma 3, della legge 5 marzo 2001, n. 57 (ossia i titolari di autorizzazione o concessione, da un lato, e le associazioni dei gestori dall'altro) devono avviare il procedimento negoziale. Lo schema che si estrinseca in applicazione della presente disposizione è, in altre parole, il seguente: il titolare ai sensi del precedente comma 14-*bis* e le associazioni dei gestori individuano, all'esito del procedimento negoziale, le clausole del contratto tipo, che dovranno essere poi applicate dal titolare o dal comodatario individuato ai sensi del comma 14-*bis* in sede di stipulazione dei contratti individuali. Le clausole generali negoziate tra le parti hanno ad oggetto:

a) la definizione di livelli di tutela dell'affidatario più elevati di quelli minimi di cui al comma 14-*bis*;

b) la specificazione dei servizi che possono essere affidati nell'ambito di quanto previsto dal comma 14-*bis*;

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

d) la previsione di una penale in caso di recesso unilaterale dell'affidante, salva giusta causa, proporzionale al corrispettivo residuo dell'affidamento fino all'originaria scadenza e comunque entro il limite massimo di diciotto mesi;

e) la definizione del corrispettivo dell'affidamento e di meccanismi per la revisione del corrispettivo, che si attivano al verificarsi di particolari condizioni, di natura oggettiva, imprevedibili e indipendenti dalla condotta del prestatore del servizio, le quali determinino una variazione del costo del servizio, in aumento o in diminuzione,

in misura superiore al 5 per cento dell'importo complessivo;

f) l'eventuale specificazione delle modalità di svolgimento dei servizi per garantire la continuità del servizio di rifornimento, nel rispetto delle disposizioni regionali e comunali;

g) l'eventuale previsione di clausole penali per gli inadempimenti o i ritardi del prestatore del servizio suscettibili di generare sanzioni amministrative o penali a carico del gestore, nel rispetto del principio di proporzionalità delle sanzioni, e di clausole risolutive espresse per la grave violazione, da parte dell'affidatario, della legislazione in materia previdenziale e contributiva.

Al comma 14-*quater* si specifica, inoltre, che le parti sono libere di disciplinare ulteriori aspetti contrattuali secondo le regole generali in materia di obbligazioni e contratti.

Con il comma 14-*quinquies* si prescrive il termine massimo di centoventi giorni dall'avvio delle trattative per la conclusione del procedimento negoziale di definizione delle clausole generali di cui al precedente comma 14-*ter*, con contestuale individuazione di un meccanismo alternativo di definizione delle suddette clausole generali, che viene in tal caso rimessa all'equo apprezzamento di un terzo arbitratore il quale ne individuerà il contenuto in ragione di quanto previsto dall'articolo 1349 del codice civile, dello stato del negoziato e dell'eventuale accordo già raggiunto dai terzi o sulla base di condizioni individuate in accordi già sottoscritti. L'organo arbitratore è costituito da un collegio di tre esperti nominati rispettivamente: *a)* uno dal titolare dell'autorizzazione o concessione o dal comodatario; *b)* il secondo dalle associazioni dei gestori; *c)* il terzo congiuntamente dal Ministero delle imprese e del *made in Italy* e dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. Viene altresì disposto che, in assenza di designazione del componente del collegio arbitrale da parte dei soggetti di cui alle lettere *a)* e *b)*, vi provvedono i Ministeri di cui alla lettera *c)*. La disposizione prevede, inoltre, che nel medesimo termine di centoventi giorni le parti possano altresì attivare e concludere, presso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, la procedura di conciliazione di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32. Viene infine imposto l'onere di depositare presso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, entro trenta giorni dalla sottoscrizione, tutti gli accordi comunque raggiunti, sia quelli negoziati ai sensi del comma 14-*ter* sia quelli per cui si è reso necessario l'intervento del terzo arbitratore; questa disposizione è funzionale all'applicazione del successivo comma 14-*sexies*.

La disposizione disciplina, inoltre, il regime economico dell'attività svolta dall'organo arbitratore, ponendo il compenso dei suoi componenti a carico delle parti in misura paritaria e demandando a un decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, adottato di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, la definizione dei criteri e dei limiti dei compensi spettanti ai componenti del collegio, secondo parametri di congruità e proporzionalità commisurati all'attività effettivamente svolta.

Il comma 14-*sexies* prevede che i contratti cosiddetti « a valle », con cui sono affidati specifici servizi, devono rispettare le clausole generali previste dal comma 14-*bis* e definite per il tramite della procedura negoziale o dal terzo arbitratore (di cui ai commi 14-*ter* e 14-*quinquies*) oppure per cui vi è stata adesione ai sensi del successivo comma 14-*septies*; stabilisce altresì che le clausole contrattuali contrarie sono nulle e sono sostituite con le clausole generali individuate come detto. Specifica, inoltre, che i contratti stipulati nel rispetto delle condizioni minime indicate nei commi da 14-*bis* a 14-*quinquies* sono esclusi dal campo di applicazione della presunzione di parasubordinazione o subordinazione.

Il comma 14-*septies*, tenendo conto delle difficoltà in cui potrebbero incorrere i titolari con una rete di impianti di distribuzione non ampiamente sviluppata sul piano quantitativo, consente ai titolari di una rete con meno di cento impianti di distribuzione, in alternativa alla procedura di con-

trattazione negoziale di cui al comma 14-*ter*, di applicare direttamente le clausole generali – comprese quelle economiche – di accordi già sottoscritti e depositati ai sensi del comma 14-*quinquies* da soggetti titolari di reti con un numero di impianti di distribuzione superiore a cento, purché nel contratto di affidamento sia preventivamente specificata l'adesione a uno dei suddetti contratti e ne sia data formale comunicazione al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. La disposizione precisa che, per gli impianti oggetto di convenzionamento con una società petrolifera, i titolari, sempre in alternativa alla contrattazione negoziale di cui al comma 14-*ter*, ove vogliano fare applicazione di contratti già sottoscritti, debbono necessariamente fare riferimento a quelli del soggetto convenzionante.

Il comma 14-*octies* chiarisce il campo di applicazione delle precedenti disposizioni e, quindi, del contratto di affidamento di servizi, come configurato ai sensi dei commi da 14-*bis* a 14-*septies*, stabilendo due espresse esclusioni:

a) gli impianti funzionanti esclusivamente in modalità *self-service* provvisti di sistemi automatizzati senza la necessità di assistenza di personale;

b) l'affidamento di servizi diversi da quelli di distribuzione del carburante e connessi (cosiddetti « servizi *non oil* »: si pensi, ad esempio, all'affidamento del solo servizio di pulizia o di giardinaggio), per cui resta salva la piena libertà negoziale delle parti ai sensi della normativa civilistica.

Infine, viene aggiunto il comma 14-*novies*, in ragione del quale, per le aree di servizio autostradali, i subconcessionari affidatari dei servizi di distribuzione dei carburanti possono avvalersi anche di terzi, secondo le modalità di cui ai commi precedenti. In tale ipotesi, si stabilisce che la durata del contratto stipulato dal subconcessionario con il terzo non può in alcun caso superare quella del contratto di subconcessione stipulato tra il concessionario autostradale e il subconcessionario autostradale affidatario del servizio di distribuzione. La disposizione in esame, infine, disciplina anche l'ipotesi della risoluzione dei contratti a monte tra il concessionario autostradale e il subconcessionario, prevedendo che in caso di scadenza o risoluzione del contratto che disciplina i rapporti tra il concessionario autostradale e il subconcessionario autostradale affidatario del servizio di distribuzione, tutti i contratti di affidamento sottoscritti sul presupposto della subconcessione stessa si intendono risolti di diritto alla stessa data.

Il comma 2 detta una previsione di diritto intertemporale, prevedendo che i contratti in corso, alla data di entrata in vigore della legge, per l'affidamento a terzi della gestione di un impianto conservano efficacia non oltre diciotto mesi dalla medesima data o, se antecedente, fino alla data della loro naturale scadenza.

Il comma 3 stabilisce le sanzioni applicabili in caso di utilizzo di tipologie contrattuali diverse dall'affidamento di cui al comma 14-*bis*, ove ne ricorrano i presupposti, dal comodato o dalle ulteriori forme contrattuali di cui al comma 12 dell'articolo 28 del decreto-legge n. 98 del 2011, come modificato dal comma 1 del presente articolo, prevedendo l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria da 2.000 a 20.000 euro per ciascun punto di vendita, fino all'importo massimo di 200.000 euro, a carico del titolare dell'impianto. La sanzione è irrogata, su segnalazione delle associazioni di categoria maggiormente rappresentative dei gestori, dal Ministero delle imprese e del *made in Italy*, nel rispetto del principio del contraddittorio e tenuto conto anche dell'entità del fatturato e del numero degli impianti di rifornimento di carburanti posseduti dall'azienda titolare di autorizzazione o concessione in cui sono utilizzate forme contrattuali diverse da quelle tradizionali e da quelle disciplinate dalla disposizione in esame. I proventi delle sanzioni irrogate sono devoluti al Fondo per la trasformazione della rete di distribuzione dei carburanti verso la mobilità verde, istituito dall'articolo 5, comma 9, del presente disegno di legge. Infine, per consentire agli operatori del mercato di adeguarsi alle nuove disposizioni, il presente comma pre-

vede un regime transitorio di diciotto mesi dall'entrata in vigore della legge, rinviando al termine di esso l'inizio dell'applicazione delle sanzioni. Al fine di evitare che eventuali ritardi nell'individuazione delle clausole generali da parte dell'arbitratore possano danneggiare i titolari degli impianti, si prevede anche che durante il periodo di attività dell'arbitratore e nei sessanta giorni successivi alla sua decisione non vi possa parimenti essere applicazione di sanzioni.

L'articolo 4 introduce alcune modifiche in ordine alla durata dei contratti di comodato e detta una disciplina suppletiva per il caso di mancata sottoscrizione di accordi di secondo livello (di carattere economico) per la gestione degli impianti di distribuzione dei carburanti con le forme ordinarie.

Sotto tale profilo, l'indagine conoscitiva IC54 dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha evidenziato che l'evoluzione della rete – con l'aumento del numero dei soggetti proprietari degli impianti e la crescente articolazione dei modelli organizzativi – ha reso più complesse, nella pratica, la definizione e la conclusione degli accordi aziendali destinati a integrare le condizioni economiche dei rapporti di gestione, potendo incidere in modo significativo sulla capacità di dare concreta e uniforme attuazione ai modelli contrattuali previsti.

La conseguenza è un rischio di disomogeneità applicative e di vuoti regolatori sul versante economico, con effetti negativi sulla stabilità dei rapporti e sulla certezza delle condizioni di esercizio.

Le disposizioni dell'articolo 4 intervengono direttamente su tale criticità, introducendo strumenti e regole idonei a rendere effettiva la contrattazione di secondo livello e, in caso di mancato accordo, a garantire comunque un quadro di parametri di riferimento certi e verificabili.

I commi 1 e 2 recepiscono le esigenze del settore nel senso di adeguare la disciplina del contratto di comodato di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, tenendo conto anche della nuova introduzione dell'affidamento in forma semplificata. In particolare, il comma 4 individua per i cosiddetti « comodati ordinari » un termine di durata di quattro anni [lettera *a)*], rinnovabili automaticamente per un periodo di ulteriori quattro anni salva comunicazione del mancato rinnovo da comunicare con un preavviso di sei mesi [lettera *b)*]. Conseguentemente, il comma 2 detta una disciplina intertemporale facendo salvi fino alla loro naturale scadenza i contratti di comodato già stipulati alla data di entrata in vigore della legge.

Il comma 3 interviene sulla disciplina dei rapporti economici di secondo livello, modificando l'articolo 19 della legge 5 marzo 2001, n. 57, mediante l'inserimento dei commi 3-*bis*, 3-*ter* e 3-*quater*, al fine di rendere effettiva la contrattazione aziendale e superare eventuali situazioni di stallo.

In particolare, il comma 3-*bis* prevede che, decorsi centoventi giorni dall'avvio del procedimento negoziale senza il raggiungimento dell'accordo, si applichi, su istanza della parte interessata, il meccanismo già previsto per l'affidamento dei servizi, richiamando le disposizioni dell'articolo 28, comma 14-*quinquies*, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, che rimettono la definizione delle condizioni all'equo apprezzamento di un terzo arbitratore. Gli accordi economici, comunque raggiunti, sono depositati presso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

Il comma 3-*ter*, inoltre, introduce per i titolari di reti non superiori a cento impianti una modalità alternativa alla negoziazione, consentendo l'applicazione integrale delle clausole di accordi aziendali già sottoscritti da operatori di rilevanza nazionale e depositati presso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, previa formale comunicazione al medesimo Ministero e alle associazioni di categoria maggiormente rappresentative dei gestori; per le reti che comprendono impianti oggetto di convenzionamento è previsto il riferimento all'accordo depositato dal convenzionante.

Il comma 3-*quater*, infine, introduce una sanzione per i casi in cui i titolari instaurino o mantengano rapporti contrattuali in assenza o in violazione degli accordi pre-

visti dai commi 3, 3-*bis* e 3-*ter*, prevedendo una sanzione amministrativa pecuniaria da 2.000 a 20.000 euro per ciascun punto di vendita, fino all'importo massimo di 200.000 euro, irrogata dal Ministero delle imprese e del *made in Italy* a seguito di documentata segnalazione del gestore o delle associazioni maggiormente rappresentative, con garanzie procedimentali di audizione e termini per la conclusione del procedimento.

Il comma 4 rafforza l'operatività delle disposizioni dei novellati commi 3-*ter* e 3-*quater* dell'articolo 19 della legge n. 57 del 2001, prevedendo, ai fini della loro applicazione, l'obbligo di depositare presso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, gli accordi economici vigenti tra i soggetti titolari di autorizzazione, concessione o fornitori e le associazioni di categoria dei gestori di impianti di distribuzione dei carburanti nonché, entro sessanta giorni dalla loro sottoscrizione, i nuovi accordi della stessa natura. Il deposito, volto a consentire un controllo ordinato e tempestivo dell'esistenza e dell'aggiornamento del quadro negoziale di riferimento, è effettuato assicurando la riservatezza degli accordi stessi.

Il comma 5 prevede che i proventi derivanti dall'irrogazione delle sanzioni di cui all'articolo 19, comma 3-*quater*, della legge n. 57 del 2001 sono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati al Fondo di cui all'articolo 5, comma 9.

Gli articoli da 5 a 9 hanno ad oggetto la razionalizzazione e la riconversione della rete distributiva urbana ed extraurbana dei carburanti.

Le disposizioni si inseriscono nel più ampio obiettivo di razionalizzazione della rete, muovendo dall'esigenza di superare una struttura ancora eccessivamente frammentata e, in molti casi, caratterizzata da impianti obsoleti o con bassa quantità di prodotto erogato, che faticano a sostenere investimenti per l'innovazione, la sicurezza e la qualità del servizio. In tale prospettiva, le misure di riconversione e di dismissione ordinata sono funzionali a favorire la realizzazione di una rete più moderna e sostenibile, capace di rispondere con maggiore efficacia alle esigenze di mobilità dei cittadini e ai percorsi di decarbonizzazione.

Dalla razionalizzazione e dalla riconversione si attendono, inoltre, benefici sul piano economico e concorrenziale: una rete meno ridondante e più efficiente riduce le diseconomie e rende più agevole l'adozione di livelli di servizio omogenei e controllabili, creando condizioni più favorevoli a una competizione effettiva e conseguenze positive per l'utenza. Al contempo, si promuove l'apertura dei punti di vendita a nuovi vettori energetici e infrastrutture di ricarica, accompagnando la trasformazione del settore con misure che, nel rispetto dell'equilibrio territoriale del servizio, incentivino gli investimenti e l'innovazione.

L'articolo 5 ha ad oggetto la trasformazione di impianti di distribuzione dei carburanti in stazioni dedicate alla mobilità verde.

In particolare, il comma 1, al fine di accelerare la transizione dei trasporti stradali verso la decarbonizzazione, prevede la concessione di un contributo, finalizzato alla dismissione dell'impianto e alla correlata apertura di una stazione di ricarica veloce di veicoli elettrici o di distribuzione di biocarburanti, ai titolari di impianti stradali di distribuzione di carburanti di benzina e gasolio, nonché di gas di petrolio liquefatto (GPL) e metano qualora situati nei centri abitati, per uso di autotrazione aperti al pubblico, che convertono i propri impianti, entro il 31 dicembre 2028, in stazioni dedicate alla ricarica di veicoli elettrici, con potenza pari o superiore a 90 kW per singola infrastruttura, ovvero alla distribuzione di biocarburanti liquidi o gassosi. Il contributo è attribuito per gli anni 2028, 2029 e 2030, a valere sulle risorse del Fondo di cui al comma 9, nella misura massima del 50 per cento delle spese sostenute, fino all'importo massimo di 60.000 euro. Per gli impianti situati nei territori individuati dalla Strategia nazionale per le aree interne, il contributo è fruibile unicamente per l'installazione, nel medesimo impianto, in aggiunta alla distribuzione di benzina, gasolio, GPL o metano, di un'infrastruttura di ricarica elettrica veloce o di

un impianto di distribuzione di biocarburanti; in tal caso l'importo massimo del contributo riconosciuto è di 30.000 euro.

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

Il comma 3 stabilisce la ripartizione dell'agevolazione tra le diverse voci di spesa ammissibili. Questa è flessibile ed è decisa dal beneficiario, fermo restando il raggiungimento dell'obiettivo della dismissione di un impianto di distribuzione di carburanti e la realizzazione di una correlata stazione di ricarica veloce di veicoli elettrici o di un impianto di distribuzione di biocarburanti. Inoltre, il progetto può prevedere che la stazione di ricarica di veicoli elettrici sia allocata su aree diverse dal sedime dell'impianto dismesso. Il contributo non è tuttavia erogato sino a quando l'intero progetto, comprensivo delle fasi di dismissione e di realizzazione della nuova stazione di ricarica o del nuovo impianto di distribuzione di biocarburanti, non è stato realizzato.

Il comma 4 specifica che le stazioni di ricarica elettrica e gli impianti di distribuzione di biocarburanti, destinatari del contributo, sono compatibili esclusivamente con l'installazione di altri vettori energetici alternativi ai combustibili fossili, come indicati nell'articolo 2 del presente disegno di legge.

Il comma 5 ammette la cumulabilità del presente contributo con gli altri incentivi aventi a oggetto l'installazione di nuove infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici, salvo il limite della sovracompensazione.

Il comma 6 riconosce al gestore dell'impianto di distribuzione di carburanti oggetto di conversione, ove il rapporto gestorio non prosegua nell'impianto convertito, un indennizzo proporzionato alla durata pregressa e residua del rapporto in essere al momento della cessazione dell'attività di vendita nonché all'ammontare degli investimenti effettuati nel tempo della gestione, comunque per un importo non superiore a 20.000 euro, secondo criteri e modalità stabiliti dal decreto di cui al comma 10, nei limiti delle risorse stanziate a valere sul Fondo di cui al comma 9. Il comma 7 dispone la comunicazione della cessazione dell'attività di vendita dei carburanti per l'impianto interessato, da parte del gestore dell'impianto di distribuzione dei carburanti oggetto di trasformazione ai sensi del comma 1, all'Agenzia delle dogane e dei monopoli, affinché questa provveda al ritiro della relativa licenza rilasciata ai sensi dell'articolo 25, comma 4, del testo unico di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504. Il comma 8 specifica che, a seguito di comunicazione da parte del titolare dell'impianto oggetto di trasformazione ai sensi del comma 1, l'ente che ha rilasciato l'autorizzazione alla vendita di carburanti ai sensi del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, e della relativa normativa regionale per l'impianto medesimo prende atto del cambio dell'attività svolta nel sito interessato. Contestualmente alla comunicazione di cui al primo periodo, il titolare dell'impianto provvede alla cancellazione dell'impianto medesimo dall'anagrafe degli impianti di distribuzione di benzina, gasolio, GPL e metano della rete stradale e autostradale, di cui all'articolo 1, comma 100, della legge 4 agosto 2017, n. 124.

Il comma 9 istituisce, nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, il Fondo per la trasformazione della rete di distribuzione dei carburanti verso la mobilità verde, con una dotazione pari a 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2028, 2029 e 2030. Tale Fondo è destinato all'erogazione del contributo di cui al comma 1 e dell'indennizzo di cui al comma 6. La gestione delle risorse è affidata alla società Acquirente Unico S.p.A. e le relative attività sono disciplinate nell'ambito di un'apposita convenzione stipulata con il Ministero dell'ambiente e della

sicurezza energetica; i conseguenti oneri sono a carico del Fondo nel limite massimo del 2 per cento della sua dotazione.

Il comma 10 demanda a uno o più decreti del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle imprese e del *made in Italy*, la definizione delle condizioni, delle modalità e dei termini per l'assegnazione del contributo di cui al comma 1 e dell'indennizzo di cui al comma 6, nei limiti delle risorse del Fondo di cui al comma 9, nonché delle speciali condizioni volte a prevenire carenze strutturali della rete distributiva nelle aree interne e nelle isole minori. Il comma 11 subordina l'assegnazione del contributo di cui al comma 1, a pena di decadenza dal diritto alla percezione, al rispetto degli adempimenti di cui all'articolo 5 del decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica 16 marzo 2023, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 118 del 22 maggio 2023, mentre il comma 12 esclude dall'ambito di applicazione del presente articolo gli impianti che si trovano nelle condizioni di incompatibilità previste dall'articolo 1, commi 112 e 113, della legge 4 agosto 2017, n. 124. Il comma 13, infine, prevede l'iniziale erogazione dei contributi di cui al comma 1 e dell'indennizzo di cui al comma 6 nei limiti della disciplina sugli aiuti « *de minimis* », nelle more dell'approvazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

L'articolo 6, in materia di semplificazioni per l'installazione di infrastrutture di ricarica di veicoli elettrici finalizzata alla trasformazione di impianti di distribuzione dei carburanti, stabilisce che, fino al 31 dicembre 2028, all'installazione delle infrastrutture di ricarica di cui all'articolo 2, comma 1, lettera *e-ter)*, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, ove finalizzata alla trasformazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, del presente disegno di legge, si applica l'articolo 12, comma 16-*bis*, primo e secondo periodo, del decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 aprile 2024, n. 56, anche nel caso in cui le infrastrutture medesime non afferiscano a progetti ammessi al finanziamento con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza.

L'articolo 7 disciplina le modalità informative da assicurare presso i punti vendita di carburanti per valorizzare i biocarburanti in purezza, il biometano per autotrazione e i carburanti alternativi in generale.

Il comma 1 obbliga il titolare a informare gli utenti circa la disponibilità di biocarburanti in purezza presso il punto di vendita, attraverso idonea evidenziazione del prodotto biologico distribuito (HVO, biodiesel 100 per cento, bioGPL e biometano), così come di altri carburanti alternativi di ultima generazione quali idrogeno, carburanti sintetici (*e-fuel*) o altri nel momento della loro commercializzazione nel punto di vendita. Il comma 2 prevede che le banche di dati interoperabili dell'Osservatorio dei prezzi dei carburanti, dell'Anagrafe degli impianti di distribuzione di benzina, gasolio, GPL e metano della rete stradale e autostradale e dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli siano adeguate al fine di contenere l'informazione aggiuntiva sull'offerta per la vendita dei biocarburanti in purezza e degli altri carburanti alternativi, ognuna per le informazioni di competenza. Il comma 3 reca la clausola di invarianza finanziaria.

L'articolo 8 individua le ipotesi di applicazione delle procedure semplificate agli impianti oggetto di chiusura, modificando il termine già previsto all'articolo 1, comma 115, della legge 4 agosto 2017, n. 124. Tale norma prevedeva l'applicazione di procedure semplificate di dismissione agli impianti di distribuzione dei carburanti che cessano definitivamente l'attività di vendita entro il termine del 31 dicembre 2024: il presente articolo proroga tale termine al 31 dicembre 2028.

L'articolo 9 reca la norma di copertura finanziaria prevedendo che per le finalità di cui all'articolo 5 si provvede, nel limite di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2028, 2029 e 2030, mediante corrispondente utilizzo, per ciascuno degli anni predetti, delle quote dei proventi delle aste delle quote di emissione di biossido di carbonio di cui all'articolo 23 del decreto

legislativo 9 giugno 2020, n. 47, versati all'entrata del bilancio dello Stato nei medesimi esercizi finanziari, a valere sulle risorse assegnate al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ai sensi del comma 4 del medesimo articolo 23. Per effetto della disposizione, una quota dei citati proventi, pari a 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2028, 2029 e 2030, resta definitivamente acquisita all'erario per corrispondente importo. Le risorse così reperite sono destinate ad alimentare un apposito fondo istituito nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. Al fine di assicurare la necessaria copertura nelle more dell'effettivo accertamento e versamento dei predetti proventi, la disposizione prevede altresì l'accantonamento, per ciascuno degli anni 2028, 2029 e 2030, di una quota pari a 40 milioni di euro dell'autorizzazione di spesa di cui al capitolo 7660, piano gestionale 5. Annualmente, all'esito dell'accertamento e del versamento dei proventi derivanti dalle quote di emissione di biossido di carbonio, la corrispondente quota, fino a concorrenza di 40 milioni di euro per ciascun anno, è resa nuovamente disponibile.

Il capo II contiene interventi specifici volti a promuovere la concorrenzialità nel settore delle emittenti radiofoniche e televisive a carattere comunitario e nel settore dell'assicurazione per la responsabilità civile derivante dalla circolazione degli autoveicoli.

L'articolo 10 interviene sul regolamento concernente i criteri di riparto tra i soggetti beneficiari e le procedure di erogazione delle risorse del Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione in favore delle emittenti televisive e radiofoniche locali, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 23 agosto 2017, n. 146, che disciplina i criteri di riparto e le procedure di erogazione delle risorse finanziarie del predetto Fondo.

Occorre premettere che la legge n. 208 del 2015 (legge di stabilità per il 2016) aveva previsto provvidenze per l'emittenza televisiva locale. Successivamente è intervenuta la legge n. 198 del 2016, che ha istituito il Fondo per il pluralismo nell'informazione, i cui criteri di riparto sono stati dettati con regolamento adottato con decreto del Presidente della Repubblica n. 146 del 2017. L'articolo 4, comma 2, di tale regolamento disponeva – quale requisito di ammissione al riparto dei contributi – un numero minimo di due dipendenti, di cui almeno un giornalista, occupati con contratti a tempo indeterminato e a tempo determinato e in regola con il versamento dei contributi previdenziali. Per tale requisito si prendeva in considerazione il numero medio dei dipendenti occupati nei due esercizi precedenti, fermo restando che tale requisito dovesse essere posseduto alla data di presentazione della domanda. Il regolamento specificava anche che « in via transitoria, per le domande relative agli anni dal 2016 al 2018 si prende in considerazione il numero dei dipendenti occupati alla data di presentazione della domanda ».

Il nuovo sistema ha generato una serie di contenziosi sollevati davanti alla giurisdizione amministrativa dagli emittenti minori, esclusi dai contributi messi a disposizione.

Per ovviare al contenzioso e stabilizzare il sistema, il legislatore è intervenuto con l'articolo 4-*bis* del decreto-legge 25 luglio 2018, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 settembre 2018, n. 108, modificando direttamente una disposizione del suddetto regolamento e recependolo integralmente in una fonte di rango primario. Successivamente, l'articolo 13, comma 1-*bis*, del decreto-legge 18 ottobre 2023, n. 145, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2023, n. 191, ha dichiarato in via di interpretazione autentica che la citata disposizione vale come integrale legificazione del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 146 del 2017.

Nel 2025, la Corte costituzionale ha avallato tale esito. Con la sentenza n. 44 del 2025 essa ha statuito infatti che l'articolo 13, comma 1-*bis*, del decreto-legge n. 145 del 2023 « reca (...) una norma autenticamente interpretativa, perché impone all'interprete un senso della disposizione, ossia il senso di una legificazione a regime ad

opera dell'art. 4-*bis*, che appare certamente possibile, ed anzi il più plausibile ». Da qui discende l'attuale esigenza di utilizzare la fonte primaria per novellare le disposizioni contenute nel citato regolamento.

Le risorse previste dal Fondo, per la parte relativa alle emittenti radiotelevisive locali, sono assegnate al Ministero delle imprese e del *made in Italy* per la concessione dei contributi di sostegno alle emittenti televisive e radiofoniche locali, ossia, in particolare:

emittenti televisive locali titolari di autorizzazioni;

emittenti radiofoniche locali operanti in tecnica analogica;

emittenti locali radiofoniche e televisive a carattere comunitario.

I contributi, per un totale annuo superiore a 130 milioni di euro, sono distribuiti tra emittenti radiofoniche e televisive secondo la seguente ripartizione:

15 per cento alle emittenti radiofoniche;

85 per cento alle emittenti televisive (di cui 95 per cento alle emittenti commerciali e il restante 5 per cento alle emittenti a carattere comunitario).

Per le emittenti radiotelevisive commerciali (quali quelle che offrono contenuti radiofonici o televisivi finanziati prevalentemente dagli introiti pubblicitari) sono previsti specifici requisiti di ammissione, che pongono quale condizione di accesso, tra le altre, un numero minimo di dipendenti, e criteri di determinazione del punteggio che hanno la finalità di valorizzare l'innovazione tecnologica, il sostegno all'occupazione e la qualità dei programmi e dell'informazione.

Per le emittenti a carattere comunitario non esistono invece specifici requisiti di ammissione che attestino l'accesso qualificato al contributo, per cui tutte le emittenti a carattere comunitario possono presentare istanza di accesso al contributo. In conseguenza di ciò si è ingenerato, negli ultimi anni, un aumento eccessivo del numero delle domande presentate. Si precisa che si tratta di un fenomeno che non ha riguardato le emittenti radiofoniche analogiche a carattere comunitario ma soltanto le emittenti televisive, anche in ragione del quadro normativo di riferimento e del numero predefinito di concessioni e autorizzazioni delle emittenti radio a modulazione di frequenza, che non può aumentare oltre il numero massimo attualmente esistente. Come indicato, nell'ultimo biennio si è registrato un aumento repentino e ingiustificato del numero di marchi televisivi a carattere comunitario, richiesti al solo fine di accedere ai contributi, vista l'assenza di effettivi sbarramenti all'ingresso. Tale fenomeno sembra confermato dal possesso di diverse autorizzazioni richieste negli ultimi anni da associazioni che si trovano ad essere titolari di un numero consistente di marchi, in molti casi, peraltro, in assenza di dipendenti applicati alle emittenti beneficiarie del contributo.

La norma proposta consente di introdurre regole più stringenti per l'accesso al contributo per le emittenti televisive a carattere comunitario, il cui numero di domande negli ultimi anni è cresciuto notevolmente e per ragioni non sempre coerenti con le finalità della legge istitutiva del Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione, con il concreto danno di parcellizzare troppo l'entità delle risorse destinate alle graduatorie di queste emittenti. Il numero delle emittenti a carattere comunitario beneficiarie delle risorse del Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione nell'anno 2024 è stato superiore a trecento, con un incremento del 30 per cento rispetto al dato dell'anno precedente.

Nell'anno 2025 il numero delle domande è ulteriormente aumentato (più di 400).

Di seguito si riportano i dati relativi alle domande presentate per le ultime annualità.

I dati dell'anno 2026 sono attualmente in corso di elaborazione, ma da una prima proiezione appaiono confermate le tendenze del biennio precedente (più di 500 domande).

Anno 2026 (totale 1272 domande):

527 per le emittenti televisive a carattere comunitario;

149 per le emittenti televisive commerciali;

399 per le emittenti radiofoniche a carattere comunitario;

197 per le emittenti radiofoniche commerciali.

Anno 2025 (totale 1154 domande):

413 per le emittenti televisive a carattere comunitario;

151 per le emittenti televisive commerciali;

397 per le emittenti radiofoniche a carattere comunitario;

193 per le emittenti radiofoniche commerciali.

Anno 2024 (totale 1042 domande):

326 per le emittenti televisive a carattere comunitario;

143 per le emittenti televisive commerciali;

386 per le emittenti radiofoniche a carattere comunitario;

187 per le emittenti radiofoniche commerciali.

Anno 2023 (totale 908):

228 per le emittenti televisive a carattere comunitario;

146 per le emittenti televisive commerciali;

357 per le emittenti radiofoniche a carattere comunitario;

177 per le emittenti radiofoniche commerciali.

È di tutta evidenza che per le altre categorie di beneficiari, per ragioni organizzative e regolamentari, il numero dei richiedenti è sostanzialmente stabile, mentre per le emittenti televisive a carattere comunitario cresce in modo esponenziale. La criticità si lega in particolare all'elevato numero di marchi gestiti dalla stessa associazione, fenomeno riscontrato in modo preoccupante già nei due esercizi precedenti e che tende a diventare sempre più grave. Questa situazione incide inoltre sulla qualità e varietà dei programmi televisivi che sono trasmessi sotto tanti marchi da uno stesso soggetto con strutture di piccole dimensioni, considerando che spesso le associazioni in questione non dichiarano dipendenti applicati al marchio. Appare infatti evidente che, non sussistendo particolari limiti nell'accesso alla domanda per le televisioni comunitarie, molte emittenti abbiano chiesto autorizzazioni al solo scopo di beneficiare dei contributi *de quibus*. A questo scopo, nel primo anno in cui il fenomeno è emerso (anno 2024), è stato effettuato un controllo, con la collaborazione degli Ispettorati, sui palinsesti delle emittenti televisive a carattere comunitario che avevano presentato istanza per più di sei marchi, a seguito del quale è possibile affermare che pur essendo i medesimi astrattamente in regola con le disposizioni generali vigenti, che risultano essere in realtà poco stringenti, i palinsesti non appaiono soddisfare i requisiti generali coerenti con le finalità della normativa, con specifico riferimento alla qualità dei programmi e dell'informazione. Ciò ha creato e potrà anche in futuro creare, visti l'incremento notevole dei beneficiari e i criteri di riparto previsti dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 146 del 2017, un'eccessiva parcellizzazione del contributo a danno soprattutto delle emittenti che, grazie anche al numero dei dipendenti applicati o a un numero ridotto di palinsesti da organizzare, offrono servizi di qualità a beneficio della utenza. In questa prospettiva, la previsione di almeno un anno di diffusione del marchio o del palinsesto ha lo scopo di evitare richieste di contributo non meritevoli di sostegno in quanto legate ad attività prive del carattere della continuità, così come la richiesta di almeno un dipendente per ogni marchio o palinsesto e per ogni area tecnica, che presenta l'ulteriore finalità di promuovere

l'occupazione e di valorizzare l'attività delle emittenti che sostengono costi per i dipendenti applicati al marchio. La norma proposta, dunque, ha l'obiettivo di intervenire in vista del riparto del Fondo, per garantire una distribuzione delle risorse pubbliche che valorizzi la qualità dell'informazione a beneficio della utenza, anche allo scopo di salvaguardare i livelli occupazionali del settore televisivo.

In particolare, il nuovo testo dell'articolo 7 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 146 del 2017 opera una chiara distinzione tra le emittenti radiofoniche a carattere comunitario e le emittenti televisive a carattere comunitario.

I primi due commi richiamano quanto già previsto, a legislazione vigente, in materia di criteri di riparto riferiti alle emittenti a carattere comunitario, assegnando il 50 per cento dello stanziamento a tutti i beneficiari (quota fissa) e il restante 50 per cento in proporzione al punteggio attribuito per i dipendenti. Il comma 3, invece, stabilisce un nuovo criterio di accesso per le emittenti televisive a carattere comunitario, prevedendo che possano essere ammesse nella graduatoria soltanto le emittenti che presentino domanda per un marchio con almeno un dipendente, secondo quanto previsto nelle lettere *a)*, *b)* e *c)* del medesimo comma 3. I commi 4 e 6 disciplinano nel dettaglio le modalità di calcolo e di determinazione del punteggio (comma 4), ulteriori condizioni di accesso (almeno un anno di diffusione e numero complessivo di tre marchi per ciascuna emittente (comma 5) e, infine, l'utilizzo di almeno 1 Mbit/s di capacità trasmissiva, criterio che viene esteso anche alle emittenti televisive commerciali (comma 6).

L'articolo 11 contiene una delega al Governo per la riforma della disciplina in materia di assicurazione per la responsabilità civile derivante dalla circolazione degli autoveicoli, volta a meglio correlare il premio a carico dell'assicurato al rischio effettivamente assunto dall'impresa, a rendere più efficiente il sistema del risarcimento diretto e a rafforzare il contrasto delle frodi assicurative e dell'evasione dell'obbligo assicurativo. Da alcuni anni il mercato italiano dell'assicurazione degli autoveicoli presenta, infatti, alcune anomalie anche rispetto a quello degli altri Paesi europei, tra cui, in particolare, un prezzo medio dell'assicurazione obbligatoria per responsabilità civile verso terzi tra i più elevati d'Europa. L'alto premio assicurativo è in molti casi l'effetto della traslazione sugli utenti dei maggiori oneri dovuti a un elevato tasso di frodi e ad un eccesso di rimborsi per danni personali di lieve entità. Lo stesso Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni (IVASS) ha più volte evidenziato l'anomalo andamento dei prezzi della copertura obbligatoria per la responsabilità civile derivante dalla circolazione degli autoveicoli soprattutto in alcune determinate aree del territorio nazionale, sottolineando con chiarezza la necessità e l'intenzione di intervenire concretamente per porre rimedio a tale fenomeno. Per far luce su queste anomalie e su una disparità territoriale ingiustificata, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, il 18 giugno 2026, ha avviato, in collaborazione con l'IVASS, un'indagine conoscitiva che si concentra soprattutto sui meccanismi di funzionamento dei sistemi di attribuzione del rischio (ad esempio il sistema *bonus malus* e le classi di merito) e della procedura di risarcimento diretto nonché sugli eventuali ostacoli alla mobilità della domanda (ad esempio la cosiddetta « scatola nera » e i comparatori di prezzo). L'obiettivo della delega è quello di consentire un intervento organico e incisivo nel settore dell'assicurazione per la responsabilità civile derivante dalla circolazione degli autoveicoli, in modo da contribuire al risanamento strutturale del sistema, considerato che – in ragione della natura obbligatoria di tale assicurazione e della diffusione degli autoveicoli – il settore presenta dimensioni di rilievo, con una raccolta premi di circa 13,5 miliardi di euro nel 2025.

In dettaglio, il comma 1 enunzia i seguenti princìpi e criteri direttivi:

a) procedere alla revisione della formula tariffaria *bonus-malus*, basandone il funzionamento su una più ampia disponibilità di informazioni e su più evolute me-

todologie di valutazione del rischio, in modo da valorizzare meglio i comportamenti di guida virtuosi e ridurre il peso relativo di alcune variabili indirette, in particolare quella territoriale, stimolando ulteriormente la concorrenza tra le imprese a vantaggio degli assicurati;

b) perfezionare e accrescere l'efficienza della procedura di risarcimento diretto, anche mediante la revisione della metodologia di calcolo dei valori dei *forfait* per ottenere maggiore trasparenza e concorrenza, senza pregiudizio per la stabilità dei premi assicurativi;

c) rafforzare le misure antifrode valorizzando, nella fase liquidativa e, con le necessarie cautele per evitare elusioni dell'obbligo a contrarre, anche nella fase assuntiva, elementi oggettivi e dati sistematici che possano evidenziare eventuali profili di rischio connessi a comportamenti fraudolenti;

d) adottare misure per prevenire l'evasione dell'obbligo assicurativo anche mediante l'applicazione di un sistema integrato di controllo telematico e scambio informativo dei dati relativi ai veicoli soggetti all'obbligo assicurativo e l'adeguamento delle sanzioni amministrative;

e) migliorare i servizi offerti ai consumatori per favorire la trasparenza del mercato e la scelta consapevole da parte degli utenti tra le offerte di contratti assicurativi comparativamente più convenienti;

f) provvedere al coordinamento della disciplina normativa contenuta nel codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e nelle leggi speciali in materia.

Il comma 2 disciplina le modalità di esercizio della delega, mentre il comma 3 contiene la clausola di invarianza finanziaria.

Il capo III contiene interventi specifici in materia di agenti di affari in mediazione e di consulenti del lavoro.

L'articolo 12 reca modifiche alla legge 3 febbraio 1989, n. 39, in materia di formazione professionale e aggiornamento continuo degli agenti di affari in mediazione.

L'intervento normativo proposto si inserisce nel quadro delle misure volte a favorire la modernizzazione del mercato dei servizi degli agenti di affari in mediazione, l'innalzamento della qualità professionale degli operatori, il rafforzamento della tutela dei consumatori e il contrasto dei fenomeni di abusivismo nell'esercizio della professione.

A oltre trent'anni dall'entrata in vigore della legge 3 febbraio 1989, n. 39, il settore della mediazione di affari ha subìto profonde trasformazioni legate alla crescente complessità delle transazioni, all'evoluzione della normativa civile, fiscale, urbanistica, edilizia e antiriciclaggio nonché alla diffusione degli strumenti digitali e delle piattaforme telematiche utilizzati nelle attività di intermediazione.

In tale contesto emerge l'esigenza di rafforzare i requisiti professionali occorrenti per l'accesso alla professione e di assicurare un costante aggiornamento delle competenze degli operatori lungo tutto l'arco della vita professionale.

La disposizione interviene, in primo luogo, sull'articolo 2 della legge n. 39 del 1989, introducendo una modalità alternativa di accesso alla professione per i soggetti in possesso di specifici titoli universitari individuati con decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, di concerto con il Ministro dell'università e della ricerca.

La nuova disciplina valorizza i percorsi universitari che assicurano l'acquisizione di competenze coerenti con l'esercizio dell'attività di mediazione immobiliare e consente di integrare il sistema di qualificazione professionale esistente con percorsi formativi di livello superiore, mantenendo in ogni caso il necessario accertamento delle competenze mediante il superamento di un apposito esame di idoneità.

L'intervento è volto a favorire l'ingresso nel settore di figure professionali altamente qualificate, contribuendo alla crescita della competitività e della qualità dei servizi resi ai cittadini e alle imprese.

La proposta introduce inoltre un obbligo di formazione continua e di aggiornamento professionale dei mediatori di affari mediante l'acquisizione di crediti formativi certificati.

A tal fine viene inserito nell'articolo 3 della legge n. 39 del 1989 il nuovo comma 5-*ter*, che prevede l'obbligo di frequentare corsi di aggiornamento professionale per almeno sessanta ore nel triennio, con un minimo di sedici ore annue.

La previsione recepisce le migliori pratiche nazionali ed europee in materia di formazione permanente delle professioni regolamentate e tiene conto dei parametri tecnici di qualificazione professionale elaborati per i settori considerati.

L'aggiornamento continuo è finalizzato a garantire che gli operatori mantengano adeguate conoscenze nelle materie di interesse professionale, quali la disciplina civilistica, tributaria, urbanistica, catastale, energetica e antiriciclaggio nonché gli aspetti connessi alla contrattualistica e all'evoluzione del mercato.

Per assicurare l'effettività dell'adempimento dell'obbligo formativo è previsto un sistema sanzionatorio progressivo. In caso di mancato assolvimento degli obblighi di aggiornamento professionale è disposta la sospensione dall'esercizio dell'attività per sei mesi. Nei casi di reiterata inosservanza è prevista la cancellazione dell'iscrizione presso la camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura.

La disposizione demanda a uno o più decreti del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, da adottare entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e sentite le associazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale, la definizione degli aspetti attuativi riguardanti:

l'individuazione dei titoli universitari utili ai fini dell'accesso alternativo alla professione;

le modalità di svolgimento dell'esame di idoneità;

l'organizzazione dei corsi di aggiornamento professionale;

le modalità di riconoscimento e certificazione dei crediti formativi.

L'articolo 13 estende ai soggetti iscritti all'albo dei consulenti del lavoro l'applicazione delle disposizioni dei commi 2-*quater* e 2-*quinquies* dell'articolo 31 della legge 24 novembre 2000, n. 340, in materia di esecuzione, su incarico del soggetto obbligato, di adempimenti presso il registro delle imprese quali istanze di iscrizione di tutti gli atti societari per la cui redazione la legge non richieda espressamente l'intervento di un notaio e domande di deposito del bilancio di esercizio (corredato dei relativi allegati) e di iscrizione dell'elenco dei soci.

L'intervento è volto ad equiparare le competenze di professionisti che svolgono funzioni analoghe, valorizzando il ruolo dei consulenti del lavoro e ampliando il novero dei soggetti legittimati a eseguire gli adempimenti telematici concernenti il registro delle imprese.

RELAZIONE TECNICA

(Articolo 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196).

Il disegno di legge reca misure di riforma della distribuzione dei carburanti e di ristrutturazione della rete, in un comparto che sviluppa circa 45 miliardi di euro annui di fatturato, interessa circa 80.000 addetti e opera su oltre 22.000 impianti (oltre a circa 450 aree di servizio autostradali). Interviene su una rete caratterizzata da elevata frammentazione proprietaria e da criticità di controllo, con un fabbisogno stimato di interventi di messa in sicurezza/bonifica per circa 7.000–8.000 impianti.

Il disegno di legge mira a rafforzare requisiti e controlli, favorire la riconversione tecnologica e razionalizzare la rete, senza introdurre nuovi oneri per la finanza pubblica, salvo quanto espressamente previsto per il Fondo di cui all'articolo 6, finanziato mediante risorse già individuate a legislazione vigente.

Il Capo I contiene Misure per incrementare la concorrenza nel settore della distribuzione carburanti.

L'articolo 1 disciplina i requisiti morali e tecnico-organizzativi per il rilascio dell'autorizzazione e per l'esercizio dell'attività di distribuzione, demandando agli enti competenti le verifiche istruttorie nell'ambito dei procedimenti già previsti dalla normativa vigente e specificando l'obbligo di emettere un provvedimento espresso a conclusione del procedimento, in luogo del regime del silenzio assenso attualmente vigente. La disposizione, quindi, non introduce nuove funzioni né aggrava quelle esistenti e alla stessa potrà essere data attuazione con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Il comma 1 lettera d) dispone che anche il trasferimento a terzi dell'impianto sia condizionato, altresì, "*all'autorizzazione del comune competente, previa verifica dei requisiti soggettivi del subentrante entro novanta giorni dalla comunicazione al predetto ente*". Non si tratta di una funzione amministrativa inedita ma dell'esplicitazione di una prassi amministrativa già in essere, posto che il trasferimento dell'autorizzazione (sia essa conseguita con provvedimento espresso ai sensi dell'articolo in commento, sia essa conseguita per *silentium* ai sensi della vigente legislazione) richiede sempre un'attività di verifica dei requisiti del subentrante. Il quid novi è dunque da individuare nella fissazione di un termine di 90 giorni, che è, comunque, esigibile senza modifiche organizzative, avuto riguardo in particolare al non frequente verificarsi della casistica e all'ampiezza del termine assegnato all'amministrazione.

Con riferimento al comma 1, lettera e), la modifica ha mere finalità di coordinamento del riparto di competenze tra MIMIT e MASE rispetto ad attività già svolte a legislazione vigente.

L'articolo 2 introduce, a decorrere dal 1° gennaio 2028, il requisito necessario della vendita di almeno un prodotto alternativo ai combustibili fossili per il rilascio di nuove autorizzazioni, e disciplina le ipotesi di decadenza dall'autorizzazione per rendere effettivi i requisiti previsti. Si tratta di adempimenti obbligatori a carico di privati che non hanno alcun riflesso di finanza pubblica.
Il capoverso 1-*ter* disciplina il regime di decadenza del titolo autorizzativo, applicabile in ipotesi di inadempienza degli obblighi imposti dalle disposizioni di legge e dal titolo autorizzativo, nonché le conseguenze della decadenza rispetto agli impianti esercitati. Si tratta di fattispecie che dal punto di vista amministrativo sono sussumibili nella funzione di controllo che già l'ente esercita in via ordinaria. La disposizione specifica le ipotesi, connotandole in termini di rilevanza e gravità. Non si tratta quindi di funzioni amministrative nuove. Le stesse potranno essere svolte con le risorse umane finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. Le attività conseguenti alla decadenza, previste attraverso l'introduzione dell'articolo 1-*ter*.1 al decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, *id est* lo smantellamento dell'impianto, restano ovviamente a carico dei soggetti privati.

L'articolo 3 detta disposizioni sul contenuto dei rapporti contrattuali aventi a oggetto la gestione degli impianti di distribuzione di carburanti, intervenendo sull'articolo 28 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111.
Il comma 1, lettera b), introduce dopo il comma 14 del citato articolo 28 un nuovo comma 14-*bis*, il quale disciplina la possibilità che il titolare dell'autorizzazione per l'esercizio di distribuzione di carburanti, o la società controllata o collegata ai sensi dell'articolo 2359 c.c. che gestisce l'impianto a titolo di comodato, possano stipulare un contratto per l'affidamento di una parte o del complesso dei servizi di rifornimento e per quelli correlati a un terzo soggetto in possesso dei requisiti di cui all'articolo 1, comma 2-*bis*, del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, introdotto dal presente provvedimento.
La nuova disciplina prevede che l'affidatario si limiti a gestire i servizi senza acquisire la proprietà del prodotto e senza assumere l'obbligo di licenza fiscale che rimane, ai sensi dell'articolo 25, comma 4, del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, approvato con decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, in capo al titolare o al comodatario dell'impianto. Ne deriva, pertanto, che, anche a seguito dell'introduzione della nuova previsione, tutti gli adempimenti contabili, fiscali e dichiarativi previsti dalla disciplina delle accise continuano a fare capo al titolare della licenza fiscale, il quale rimane l'unico interlocutore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli e l'unico soggetto direttamente responsabile nei confronti dell'Amministrazione per il corretto assolvimento degli obblighi derivanti dal Testo Unico delle Accise. L'attività dell'affidatario deve, invece, ritenersi limitata allo svolgimento di compiti meramente operativi e materiali nell'ambito dei servizi contrattualmente previsti, senza assunzione di autonomi obblighi dichiarativi o

contabili nei confronti dell'Amministrazione finanziaria e senza possibilità di sostituirsi al titolare negli adempimenti previsti dall'articolo 25 del TUA, fermo restando che, a maggiore garanzia dei versamenti dovuti, nel caso di affidamento del complesso dei servizi di rifornimento l'affidatario risponde solidalmente delle obbligazioni di cui all'articolo 25, comma 5, del citato testo unico di cui al decreto legislativo 504 del 1995. La disposizione non determina, pertanto, effetti negativi a carico della finanza pubblica.

I successivi commi da 14-*ter* a 14-*novies* specificano il campo di applicazione e la disciplina dei contratti di concessione e del nuovo contratto di affidamento previsto dal comma 14-*bis*.

Sotto il profilo finanziario, le previsioni regolano rapporti tra privati senza conseguenze finanziarie negative a carico della finanza pubblica.

In particolare, il comma 1, capoverso 14 *quater*, prevede che il contenuto minimo del nuovo "contratto di affidamento semplificato" previsto direttamente dalla disposizione in commento, debba essere integrato per il tramite della negoziazione fra le associazioni dei gestori e delle compagnie petrolifere. Decorsi centoventi giorni dall'avvio del procedimento negoziale, in assenza del raggiungimento di un accordo, la definizione delle condizioni normative integrative è rimessa, su iniziativa della parte interessata, all'equo apprezzamento di un terzo arbitratore ai sensi dell'articolo 1349 del codice civile. L'arbitratore è costituito da un collegio di tre esperti, rispettivamente designati a) uno dal titolare di autorizzazione o concessione degli impianti; b) uno dalle associazioni dei gestori; c) uno d'intesa dal Ministero delle imprese e del made in Italy e dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. La disposizione in commento prevede che – trattandosi di un'attività di supplenza rispetto a un adempimento negoziale che ricade sulle parti private, il compenso dei componenti del collegio arbitrale è posto a carico delle parti in misura paritaria ed è determinato secondo criteri di congruità e proporzionalità, tenuto conto dell'attività effettivamente svolta. Con decreto del Ministero delle imprese e del made in Italy di concerto con il Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica, sono stabiliti i criteri e i limiti dei compensi spettanti agli arbitratori. In considerazione di quanto sopra, la disposizione non comporta oneri per la finanza pubblica.

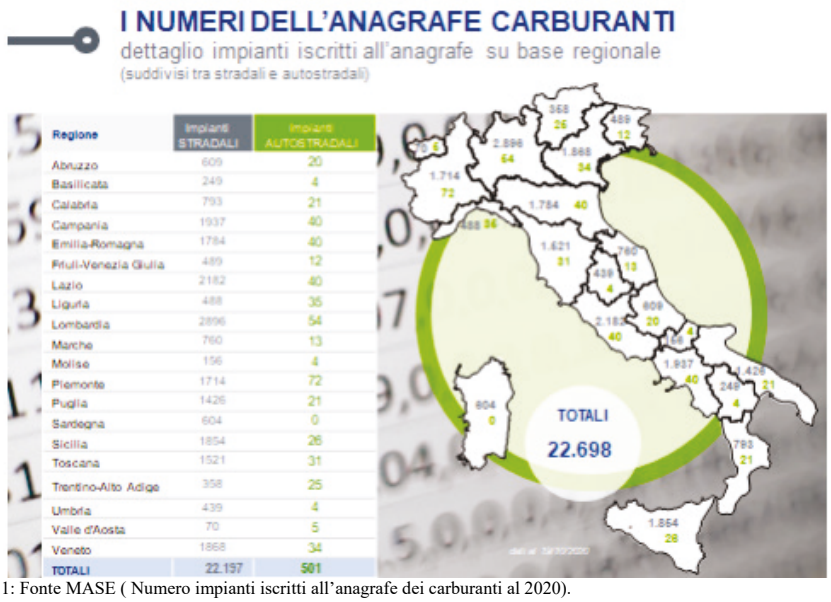
Il comma 3 prevede una sanzione amministrativa pecuniaria (da euro 2.000 a euro 20.000 per ciascun punto vendita, fino a un massimo complessivo di euro 200.000) a carico dei titolari che adottino tipologie contrattuali non conformi alla disciplina vigente richiamata dalla disposizione. Tale misura sanzionatoria è nuova, aggiuntiva a quelle attualmente previste, pertanto l'assegnazione al fondo di cui all'articolo 5, comma 9, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'attività di accertamento e irrogazione, attribuita al Ministero delle Imprese e del made in Italy rientra nelle competenze istituzionali ed è svolta con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri.

L'articolo 4 interviene sulla disciplina dell'affidamento in gestione degli impianti (durata dei contratti di comodato) e sul procedimento negoziale degli accordi economici di secondo livello nel settore, introducendo strumenti di chiusura delle trattative identici a quelli previsti dall'articolo 3 dello schema (è infatti richiamato l'articolo 28 comma 14-*quater* del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, introdotto dall'articolo 3 dello schema cit.) e una soluzione semplificata per reti fino a cento impianti. In ordine all'arbitratore valgono le considerazioni già svolte in relazione all'articolo 3 dello schema.
Per la parte sanzionatoria, prevista dal capoverso comma 3 *quater*, gli adempimenti che possono farsi rientrare nelle funzioni di vigilanza e istruttoria del MASE, attuabili con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri.
In particolare, i commi 3 e 4 modificano l'articolo 19 della legge n. 57 del 2001, rafforzando il procedimento di negoziazione e prevedendo, in caso di mancata stipula, l'attivazione su istanza di parte del terzo arbitratore; per le reti fino a cento impianti è prevista, in alternativa, l'applicazione di accordi già sottoscritti e depositati presso il MASE. Gli adempimenti conseguenti hanno natura comunicativa e istruttoria e da essi non derivano maggiori o nuove spese o minori entrate.
Il comma 3-*quater* (introdotto all'articolo 19 della legge 5 marzo 2001, n. 57), prevede una sanzione amministrativa pecuniaria (da euro 2.000 a euro 20.000 per ciascun punto vendita, fino a euro 200.000) in caso di rapporti instaurati o mantenuti in assenza o in violazione degli accordi previsti. L'accertamento, l'irrogazione e il deposito degli accordi presso il MASE rientrano nelle competenze istituzionali e possono essere svolti con le risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri.
Il comma 4 prevede l'obbligo di deposito degli accordi presso il MASE e misure di riservatezza, senza nuovi o maggiori oneri.

L'articolo 5 istituisce un sistema di incentivi e di indennizzi per favorire la trasformazione di impianti di distribuzione carburanti in stazioni dedicate alla mobilità green, nei limiti delle risorse del Fondo di cui al comma 9.

Dai dati elaborati dal Garante prezzi e da analisi condotte del MASE, emerge che gli impianti da avviare a chiusura, per motivi tecnico-strutturali o economici connessi ai volumi erogati, si attestano nell'ordine di circa 5.000 impianti su un totale di 22.686 come specificato nella Tabella sottostante.



Regione	Impianti STRADALI	Impianti AUTOSTRADALI
Abruzzo	609	20
Basilicata	249	4
Calabria	793	21
Campania	1937	40
Emilia-Romagna	1784	40
Friuli-Venezia Giulia	489	12
Lazio	2182	40
Liguria	488	35
Lombardia	2896	54
Marche	760	13
Molise	156	4
Piemonte	1714	72
Puglia	1426	21
Sardegna	604	0
Sicilia	1854	26
Toscana	1521	31
Trentino-Alto Adige	358	25
Umbria	439	4
Valle d'Aosta	70	5
Veneto	1868	34
TOTALI	22.197	501

Tabella 1: Fonte MASE (Numero impianti iscritti all'anagrafe dei carburanti al 2020).

Il costo unitario stimato - secondo quanto comunicato dagli operatori di categoria - per la dismissione dell'impianto e la contestuale installazione di infrastrutture per la ricarica elettrica (ovvero la distribuzione di biocarburanti, liquidi o gassosi) è pari a circa euro 120.000; il contributo in conto capitale è determinato nella misura massima del 50% del progetto, fino a euro 60.000 per impianto (comma 1).
L'obiettivo programmatico è favorire la dismissione/riconversione di almeno il 35% degli impianti inefficienti, quindi di circa 1.800 impianti. Tale stima tiene conto dei costi necessari alla dismissione dell'impianto, della disponibilità economico-finanziaria dei titolari degli stessi, nonché delle scelte imprenditoriali di opportunità di una possibile conversione dell'attività. La misura non si applica agli impianti cd. incompatibili, oggetto della disciplina di cui all'articolo 8.

La dismissione o trasformazione degli impianti potrebbe portare alla risoluzione anticipata dei contratti di affidamento in gestione dell'impianto. Pertanto, a tutela dei gestori interessati, è previsto un indennizzo, il cui importo massimo non può superare euro 20.000 per beneficiario, secondo criteri e modalità stabiliti con decreti MASE di concerto con il MIMIT, nel limite complessivo di spesa di euro 8 milioni, suddiviso per annualità. L'indennizzo, in quanto previsto esclusivamente per il gestore uscente, non pone problemi di possibile duplicazione con il contributo che spetta, invece, al titolare dell'impianto.

Per l'attuazione delle misure – quella incentivante e quella di indennizzo – è istituito, nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, il

Fondo per la trasformazione della rete carburanti verso la mobilità *green*, dotato di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2028, 2029 e 2030, per un totale di 120 milioni di euro, finanziato mediante i proventi di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47.

Segue la quantificazione degli oneri e la relativa copertura, nel rispetto dei limiti di spesa previsti.

a) Risorse di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 9 giugno 2020, 47 nella misura di euro 120 milioni per il triennio dal 2028 al 2030 (40 milioni annui).

Tali risorse sono utilizzate per la finalità di erogare il contributo di 60.000 euro per la dismissione dell'impianto e la contestuale apertura di una stazione di mobilità green (articolo 5, comma 1), come si rileva nella Tabella 2 sotto riportata.

	2028	**2029**	**2030**	TOT TRIENNIO	LIMITE DI SPESA MASSIMO PER INDENNIZZO GESTORE USCENTE	ONERI **2%** NEL TRIENNIO	TOTALE AL NETTO DI ONERI E ALTRE VOCI DI COSTO	
(FONDO EX ART. 23 DLGS 47/2020) RISORSE MASE	€ 40.000.000,00	€ 40.000.000,00	€ 40.000.000,00	€ 120.000.000,00	€ 8.000.000,00	€ **2.400.000,00**	**€ 109.600.000,00**	CONTRIBUTO COMPLESSIVO PER DISMISSIONE

Tabella 2: ripartizione singole voci di costo per le risorse di cui al Fondo ex art. 23 d.lgs. 47/2020.

Come emerge dalla suddetta tabella, all'importo complessivo di euro 120 milioni per il triennio, devono sottrarsi:

a.1) il 2% delle risorse disponibili quale onere per il Soggetto gestore individuato dall'articolo 6 comma 9 (Acquirente Unico s.p.a.), pari quindi ad € 2.400.000,00 (=120.000.000,00*2%);

a.2) euro 8 milioni complessivi (3 milioni per l'anno 2028, 3 milioni per l'anno 2029 e 2 milioni per l'anno 2030) destinati al pagamento dell'indennizzo per i gestori degli impianti trasformati, previsto dall'articolo 6, comma 6.

Questa operazione permette quindi di erogare un totale di euro 109.600.000,00 (= [120.000.000,00 -(2.400.000,00 +8.000.000,00)] per le finalità di dismissione degli impianti.

Pertanto, con uno stanziamento massimo di risorse di 109.600.000 euro nel triennio, si stima che saranno agevolati un numero di impianti pari a 1827 (numero che rientra ampiamente nel *range* degli impianti da modernizzare secondo le stime sopra riportate).

CONTRIBUTO MASSIMO CONCESSO PER DISMISSIONE IMPIANTI E APERTURA STAZIONE DI RICARICA ELETTRICA	TOT RISORSE MASE NEL TRIENNIO AL NETTO DELLE RISORSE PER INDENNIZZO GESTORE USCENTE	NUMERO IMPIANTI AGEVOLATI NEL TRIENNIO	PERCENTUALE IMPIANTI AGEVOLATI RISPETTO AGLI IMPIANTI NAZIONALI (COME STIMATI NEL MASSIMO IN 5000)
€ 60.000,00	€ 109.600.000,00	1827	37%

Tabella 3: indicazione del numero massimo di impianti agevolabili e percentuale rispetto al numero massimo stimato di impianti inefficienti.

Inoltre, il numero massimo di impianti che potranno beneficiare dell'indennizzo al gestore uscente, il cui contratto non venga rinnovato, secondo quanto indicato nella lettera a.2) è pari a 400.

IMPORTO MASSIMO INDENNIZZO GESTORE USCENTE	LIMITE DI SPESA MASSIMO COMPLESSIVO A VALERE SUL FONDO MASE	NUMERO MASSIMO GESTORI INDENNIZZATI
€ 20.000,00	€ 8.000.000,00	400

Tabella 4: stima prudenziale del numero massimo di gestori indennizzati nell'ipotesi di concessione massima dell'indennizzo.

Questa stima è peraltro prudenziale perché tiene conto di una ipotesi di attribuzione della misura massima del contributo per l'indennizzo al gestore. Infatti, l'articolo 5, comma 6, prevede che l'importo di cui all'indennizzo non possa essere superiore a 20.000 euro, ma che questo debba essere comunque determinato, anche per una misura inferiore, secondo criteri e modalità stabiliti dal decreto di cui all'articolo 5, comma 10. Pertanto, si può ragionevolmente ritenere che il numero massimo dei gestori indennizzati possa risultare, sulla base di una valutazione *ex post* e in concreto, superiore a quello prudenzialmente individuato in 400, come da tabella indicata.

Le risorse di tale fondo sono affidate alla gestione a un soggetto *in house*, con oneri a valere sulle risorse del Fondo nel limite massimo del 2% delle risorse disponibili, comprensivi delle attività di istruttoria, gestione delle erogazioni e controlli.
Tale limite è stato individuato tenendo in considerazione anzitutto la complessità delle operazioni da gestire che possono sintetizzarsi come segue a titolo esemplificativo e non esaustivo: valutazione delle domande di contributo presentate dalle imprese; amministrazione delle risorse; erogazione del contributo per la dismissione; versamento dell'eventuale indennizzo per il gestore il cui contratto non venga rinnovato; erogazione del contributo per l'installazione di almeno un distributore di bio carburanti e coincidenza tra i richiedenti detto beneficio con i soggetti già fruitori del contributo per la dismissione.

In secondo luogo, è apparso necessario contenere i costi amministrativi rispetto alle risorse destinate agli interventi.
In coerenza con gli indirizzi richiamati dalla Corte dei conti nella Relazione sul Rendiconto generale dello Stato per l'anno 2022 (pubblicata il 28 giugno 2023) ed in linea con quanto previsto dall'articolo 7, comma 5, del decreto legislativo n. 184 del 2025, la quantificazione dell'onere massimo pari al 2% delle risorse del Fondo è stata definita secondo criteri di economicità ed efficienza, consentendo di mantenere un modello di gestione dedicata, necessario per assicurare tempestività istruttoria, continuità operativa e controlli, e ritenuto più efficiente rispetto alla gestione diretta da parte dell'amministrazione competente. La misura del 2% costituisce, inoltre, una soglia di rilevanza coerente con le finalità del Fondo e con il relativo impatto finanziario, assicurando la copertura dei costi di gestione senza ricorrere a ulteriori stanziamenti sui capitoli di bilancio dei Ministeri.

Relativamente ai commi 7 e 8, si evidenzia che l'attività svolta dall'Agenzia delle dogane e monopoli rientra nell'ambito delle competenze già esercitate e, pertanto, le disposizioni in esame non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto l'Agenzia può garantire l'adempimento delle attività ivi previste con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.
Gli oneri di cui ai commi 1, 6 e 9 sono integralmente coperti dalla dotazione del "Fondo per la trasformazione della rete carburanti verso la mobilità *green*", pari a 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2028, 2029 e 2030.

L'articolo 6 estende, per l'installazione di infrastrutture di ricarica finalizzate alla trasformazione degli impianti, le misure di semplificazione di cui all'articolo 12, comma 16-*bis*, del decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19.

L'articolo 7 prevede: (i) obblighi informativi in capo ai titolari dei punti vendita in favore degli utenti; (ii) l'integrazione delle banche dati dell'Osservatorio prezzi del MIMIT con l'Anagrafe del MASE. Le amministrazioni competenti provvedono con i sistemi informatici già esistenti e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri. Sulla base dei dati forniti dall'Agenzia delle dogane e dei monopoli ai costi derivanti dalle implementazioni informatiche previste dalla disposizione, quantificati in euro 95.400 oltre IVA, potrà procedersi con la disponibilità dei fondi iscritti nel proprio bilancio e disponibili allo scopo.

L'articolo 8 proroga al 31 dicembre 2028 l'applicazione delle procedure semplificate di dismissione di cui all'articolo 1, comma 115, della legge n. 124/2017.
La disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri o minori entrate.

L'articolo 9 reca la copertura finanziaria del Fondo di cui all'articolo 5, comma 9, mediante utilizzo dei proventi di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 9 giugno

2020, n. 47, nei limiti di euro 40.000.000 annui per il triennio 2028-2030. Considerata l'alea che caratterizza i proventi di cui all'articolo 23 la disposizione prevede un accantonamento a garanzia della sussistenza di tali proventi per gli anni 2028, 2029 e 2030, pari a 40 milioni di euro per ciascuna delle medesime annualità, mediante apposizione di specifico vincolo sull'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 95, della legge del 30 dicembre 2018 n. 145, per la quota riservata al MASE in forza del DPCM 11 giugno 2019 - registrato alla CdC in data 12 luglio 2019 n. 149.
Le disponibilità attuali sul capitolo 7660, piano gestionale 5 (derivanti, appunto, dal DPCM citato) sono coerenti con l'obbligo di accantonamento, secondo quanto meglio specificato nella tabella che segue:

Esercizio	Capitolo	PG	Legge di bilancio (a)	Stanziamenti correnti (d=a+b+c)	Disponibilità Bilancio (f=d-e)	Disponibilità Residua (i=f-g)	Disponibilità corrente spesa (l=f-g-h)
2028	7660	5	108.586.900,00 €	108.586.900,00 €	108586900	108.586.900,00 €	108.586.900,00 €
2029	7660	5	138.507.900,00 €	138.507.900,00 €	138507900	138.507.900,00 €	138.507.900,00 €
2030	7660	5	188.507.900,00 €	188.507.900,00 €	188507900	188.507.900,00 €	188.507.900,00 €

Per la quantificazione degli oneri e delle componenti di costo (contributi, indennizzi e costi di gestione nel limite del 2%) si rinvia all'articolo 5 e alle relative tabelle.

Il Capo II contiene invece interventi volti a promuovere la concorrenzialità nel settore emittenti televisive comunitarie e delle assicurazioni RC auto.

L'articolo 10, nel sostituire integralmente l'articolo 7 del Regolamento concernente i criteri di riparto tra i soggetti beneficiari e le procedure di erogazione delle risorse del Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione (decreto del Presidente della Repubblica **23 agosto** 2017, n. 146), si limita a introdurre criteri specifici per il riparto dei contributi riferiti alle emittenti televisive comunitarie, in modo da assicurare e valorizzare la qualità della informazione a beneficio della utenza, anche allo scopo di salvaguardare i livelli occupazionali del settore televisivo. La norma non incide sulle disponibilità del predetto Fondo limitandosi a stabilire che il riparto deve avvenire in favore dei beneficiari ammessi al 50% in quota fissa e il restante 50% in proporzione al punteggio attribuito.

L'articolo 11 prevede, al comma 1, una delega legislativa al Governo per la riforma della disciplina in materia di assicurazione RCA, volta a meglio correlare il premio a carico dell'assicurato al rischio effettivamente assunto dall'impresa, rendere più efficiente il sistema del risarcimento diretto, rafforzare il contrasto alle frodi assicurative e all'evasione dell'obbligo assicurativo. In particolare, il comma 1 definisce le finalità della delega quali concetti più ampi per l'esercizio della delega che vengono specificatamente declinati nei criteri direttivi individuati specificamente dalla lett. a) alla lett. e). Nell'esercizio dei criteri direttivi – quali quelli individuati dalla lett.

a) alla lett. e) - si rendono necessarie varie tipologie di interventi (quali la maggiore disponibilità di informazioni, l'efficientamento di procedure di risarcimento diretto, l'utilizzo di dati sistemaci e di sistemi integrati di controllo) i cui adempimenti gravano esclusivamente sulle compagnie assicurative. Con riferimento alle previsioni di cui alla lettera d), le stesse prevedono l'utilizzo di sistemi informatici già esistenti e la disposizione riguarda esclusivamente l'abilitazione all'utilizzo di detti sistemi da parte dei soggetti autorizzati; per quanto concerne l'adeguamento dell'impianto sanzionatorio le disposizioni non modificano o introducono nuove competenze agli enti preposti, ma si limitano ad ampliare il campo di applicazione dell'attività sanzionatoria.
Relativamente alla lettera f) trattasi di mero coordinamento normativo riguardante aspetti sostanziali della disciplina assicurativa. Dalla disposizione in esame, in coerenza con la clausola di invarianza, non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Il comma 2, invece, si limita a precisare i termini e le modalità di attuazione

Il **Capo III** contiene interventi specifici in materia di agenti di affari in mediazione e di consulenti del lavoro.

L'articolo 12 reca modifiche alla legge 3 febbraio 1989, n. 39, in materia di formazione professionale degli agenti di affari in mediazione finalizzate a:

a) incrementare il livello di qualificazione professionale degli agenti di affari in mediazione;
b) introdurre percorsi alternativi di accesso alla professione fondati sul possesso di specifici titoli universitari;
c) prevedere obblighi di aggiornamento professionale continuo;
d) favorire la tutela dei consumatori e la trasparenza del mercato di riferimento;
e) contrastare l'esercizio abusivo dell'attività di mediazione.

L'attuazione delle disposizioni è demandata a uno o più decreti ministeriali del Ministro delle imprese e del made in Italy, adottati di concerto con il Ministro dell'università e della ricerca per i profili concernenti i titoli universitari.
Le attività amministrative previste rientrano nei compiti istituzionali già attribuiti alle amministrazioni interessate e possono essere svolte mediante le risorse disponibili a legislazione vigente e pertanto, la disposizione non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.
In particolare: l'individuazione dei titoli universitari e l'organizzazione delle prove di esame avvengono nell'ambito delle competenze già esercitate dalle amministrazioni interessate e non richiedono l'istituzione di nuove strutture organizzative né l'assunzione di personale aggiuntivo.
I corsi di aggiornamento professionale sono frequentati dai soggetti interessati secondo modalità definite dai decreti attuativi e sono organizzati da soggetti privati, associazioni di categoria o enti accreditati, senza oneri a carico del bilancio dello Stato.

Gli eventuali costi di partecipazione ai corsi sono posti a carico dei professionisti interessati.
L'attività di riconoscimento e certificazione dei crediti formativi è svolta dalle associazioni di categoria maggiormente rappresentative ovvero dai soggetti individuati dalla disciplina attuativa e non comporta oneri per le amministrazioni pubbliche.
Le verifiche sul rispetto degli obblighi previsti dalla legge sono effettuate dalle Camere di commercio nell'ambito delle funzioni già attribuite dalla normativa vigente e mediante l'utilizzo delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

L’articolo 13 non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica: opera esclusivamente sull'individuazione dei soggetti abilitati a un adempimento telematico già disciplinato, i cui diritti di segreteria e oneri di bollo restano invariati.
Sul piano degli effetti, la misura è suscettibile di ampliare l'offerta professionale qualificata, ridurre i costi di conformità per le imprese di minore dimensione e completare il disegno – già tracciato dal legislatore con il D.P.R. n. 322/1998, con il codice civile e con il Codice della crisi – di piena valorizzazione delle competenze fiscali, societarie e concorsuali dei consulenti del lavoro.

Ministero dell'Economia e delle Finanze

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO

VERIFICA DELLA RELAZIONE TECNICA

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito Positivo.

Il Ragioniere Generale dello Stato

Firmato digitalmente

23/09/2026 ***Daria Perrotta***

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

Amministrazione proponente: Ministero delle Imprese e del Made in Italy (MIMIT), Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (MASE).

Titolo: Disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza 2026.

Referente: Ufficio legislativo del Ministero delle Imprese e del Made in Italy.

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

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

Il disegno di legge si articola in tre Capi. Il Capo I reca la riforma organica del settore della distribuzione dei carburanti e la ristrutturazione della relativa rete, con la finalità di rafforzare legalità e qualità del servizio, razionalizzare e modernizzare la rete e rendere più efficiente l'intera filiera a valle, favorendo condizioni più competitive nella formazione dei prezzi alla pompa a beneficio dei consumatori. Il Capo II reca interventi specifici nel settore delle emittenti televisive e radiofoniche comunitarie (riparto delle risorse del Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione) e una delega legislativa per la riforma della disciplina dell'assicurazione RCA. Il Capo III reca interventi in materia di formazione professionale e requisiti di accesso degli agenti di affari in mediazione (modifiche alla legge 3 febbraio 1989, n. 39) e di consulenti del lavoro (modifiche all'art. 31 della legge 24 novembre 2000, n. 340).
Quanto al Capo I, l'intervento risponde a criticità strutturali del mercato della distribuzione carburanti, settore che sviluppa circa 45 miliardi di euro annui di fatturato, occupa circa 80.000 addetti tra titolari, collaboratori e dipendenti e opera su oltre 22.000 impianti della rete ordinaria e circa 450 aree di servizio autostradali. Il contesto è caratterizzato da elevata frammentazione della proprietà dei punti vendita, riduzione della capacità di controllo sugli operatori e sulla qualità dei prodotti, e da una stima di 7.000-8.000 impianti che necessiterebbero di interventi di messa in sicurezza e bonifica dei suoli e delle acque sotterranee. L'Autorità garante della concorrenza e del mercato, nell'Indagine conoscitiva IC54, ha rilevato criticità strutturali legate alla frammentazione dell'offerta e a livelli di erogato medio inferiori rispetto ai principali partner europei (nel 2022 l'Italia contava 22.187 punti vendita con erogato medio di 1.370 metri cubi, a fronte dei 14.069 impianti tedeschi con erogato medio di 3.641 metri cubi, dei 10.609 impianti francesi con erogato medio di 3.990 metri cubi e degli 11.734 impianti spagnoli con erogato medio di 2.275 metri cubi).
Quanto al Capo II, l'articolo 10 risponde alla necessità di contrastare la parcellizzazione eccessiva delle risorse del Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione a fronte della crescita esponenziale delle domande presentate dalle emittenti televisive comunitarie (da 908 domande complessive nel 2023 a 1272 nel 2026, con un numero di emittenti TV comunitarie salito da 228 a 527 nello stesso periodo), fenomeno ritenuto riconducibile in parte a richieste di autorizzazione presentate al solo scopo di beneficiare dei contributi. L'articolo 11 risponde alle anomalie del mercato assicurativo RCA italiano, segnalate anche da IVASS, che presenta uno dei premi medi più elevati d'Europa, imputabile in parte all'elevato tasso di frodi e all'eccesso di rimborsi per micropermanenti; sul tema l'AGCM ha avviato, il 18 giugno 2026, l'indagine conoscitiva in collaborazione con IVASS.
L'intervento dà attuazione allo strumento della legge annuale per il mercato e la concorrenza, previsto dall'ordinamento (articolo 47 della legge 23 luglio 2009, n. 99), ponendosi in

continuità con le leggi annuali sulla concorrenza adottate negli anni 2022, 2023, 2024 e 2025 e confermandone la cadenza annuale. Le finalità pro-concorrenziali dichiarate (rimozione di ostacoli regolatori all'apertura dei mercati e tutela dei consumatori) e, per il Capo I, l'obiettivo di decarbonizzazione della rete distributiva - coerente con i target del PNIEC richiamati nella relazione illustrativa - rendono l'intervento coerente con l'indirizzo programmatico pro-concorrenziale del Governo. La coerenza con specifici e ulteriori atti di indirizzo potrà essere richiamata puntualmente dall'amministrazione in sede di finalizzazione.
Quanto al Capo III, l'intervento mira a rafforzare la qualità professionale, la trasparenza e l'efficienza dei mercati dei servizi professionali interessati, incidendo, da un lato, sulla disciplina degli agenti di affari in mediazione e, dall'altro, sull'operatività dei consulenti del lavoro nell'ambito degli adempimenti amministrativi delle imprese.
In particolare, l'articolo 12 interviene sulla legge 3 febbraio 1989, n. 39, che disciplina l'attività di mediazione, introducendo misure volte a favorire l'accesso alla professione mediante il riconoscimento di specifici percorsi universitari, da individuare con successivo decreto ministeriale, in alternativa al tradizionale requisito del corso professionale, fermo restando il superamento di un esame abilitante. La disposizione introduce inoltre un obbligo di aggiornamento professionale continuo, basato sul conseguimento periodico di crediti formativi certificati, finalizzato a garantire l'adeguamento costante delle competenze degli operatori all'evoluzione della normativa, delle tecniche contrattuali e delle dinamiche di mercato. La misura è diretta a innalzare gli standard professionali del settore, a contrastare fenomeni di esercizio abusivo dell'attività e ad accrescere il livello di tutela dei consumatori che si avvalgono dei servizi di mediazione, favorendo al contempo condizioni di concorrenza fondate sulla qualità e sulla professionalità degli operatori.
L'articolo 13 modifica l'articolo 31 della legge 24 novembre 2000, n. 340, estendendo ai consulenti del lavoro, iscritti al relativo albo professionale, alcune facoltà già riconosciute ai professionisti iscritti negli albi dei dottori commercialisti e degli esperti contabili in materia di adempimenti connessi alla comunicazione unica e ai rapporti amministrativi con il sistema delle camere di commercio. L'intervento è volto a semplificare gli adempimenti a carico delle imprese, valorizzare le competenze professionali dei consulenti del lavoro e ampliare l'offerta dei servizi professionali a disposizione degli operatori economici, con effetti potenzialmente positivi in termini di efficienza amministrativa, riduzione dei costi di transazione e maggiore concorrenza tra professionisti.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Il quadro normativo di riferimento è così sintetizzabile:

- decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32 (razionalizzazione del sistema di distribuzione dei carburanti), in particolare l'articolo 1, commi 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 9, oggetto di numerose modificazioni ad opera degli articoli 1 e 2 dello schema;
- legge 5 marzo 2001, n. 57 (disposizioni in materia di apertura e regolazione dei mercati), in particolare l'articolo 19, sulla contrattualistica di settore, modificato dall'articolo 4 dello schema;
- decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, articolo 28, commi 12 e seguenti, come modificato dall'articolo 17, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, oggetto di ampia novella ad opera dell'articolo 3 dello schema;

- decreto-legge 5/2023 (trasparenza dei prezzi dei carburanti), che ha rafforzato i poteri del Garante dei prezzi e istituito la commissione di allerta rapida di sorveglianza dei prezzi;
- legge 4 agosto 2017, n. 124, articolo 1, commi 100, 112, 113 e 115 (anagrafe degli impianti, impianti incompatibili, procedure semplificate di dismissione), quest'ultimo modificato dall'articolo 8 dello schema;
- decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504 (testo unico accise), articolo 25, commi 4 e 5;
- decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47, articolo 23 (proventi delle aste delle quote di emissione di CO2), richiamato quale fonte di copertura dal Fondo di cui all'articolo 5, comma 9, e dall'articolo 9 dello schema;
- decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, articolo 2, comma 1, lettera e-ter), e decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19, articolo 12, comma 16-bis, convertito dalla legge 29 aprile 2024, n. 56, richiamati dall'articolo 6 dello schema in tema di semplificazioni per le infrastrutture di ricarica;
- legge 23 luglio 2009, n. 99, articolo 51 (Osservatorio prezzi carburanti), richiamato dall'articolo 7 dello schema;
- decreto del Presidente della Repubblica 16 maggio 2017, n. 146 (Regolamento sul Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione), articoli 3, 5, 6 e 7, quest'ultimo oggetto di integrale sostituzione ad opera dell'articolo 10 dello schema;
- decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 (Codice delle assicurazioni private), richiamato quale oggetto di riordino dalla delega di cui all'articolo 11 dello schema;
- decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 (codice dei contratti pubblici), articolo 94, e decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 (codice antimafia), articolo 83, richiamati dall'articolo 1 dello schema quali requisiti soggettivi per il rilascio delle autorizzazioni.
- legge 3 febbraio 1989, n. 39 (disciplina della professione di agente di affari in mediazione), articoli 2 e 3, oggetto di novella ad opera dell'articolo 12 dello schema;

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

Lo schema incide, mediante novella, sui seguenti atti normativi vigenti:

- articolo 1 del decreto legislativo n. 32/1998, modificato dall'articolo 1 dello schema (requisiti soggettivi e oggettivi per il rilascio dell'autorizzazione, forma espressa del provvedimento, decadenza) e integrato dall'articolo 2 dello schema mediante inserimento dei nuovi articoli 1-bis e 1-ter;
- articolo 28 del decreto-legge n. 98/2011, modificato dall'articolo 3 dello schema mediante inserimento dei commi da 14-bis a 14-octies (tipizzazione del contratto di affidamento dei servizi presso gli impianti);
- articolo 19 della legge n. 57/2001, modificato dall'articolo 4 dello schema mediante inserimento dei commi 3-bis, 3-ter e 3-quater (contrattazione economica di secondo livello);
- articolo 1, comma 115, della legge n. 124/2017, modificato dall'articolo 8 dello schema (proroga del termine dal 31 dicembre 2024 al 31 dicembre 2028);
- articolo 7 del d.P.R. n. 146/2017, integralmente sostituito dall'articolo 10 dello schema.

- articolo 2, comma 3, e articolo 3 della legge n. 39/1989, modificati dall'articolo 12 dello schema (nuovo requisito di accesso mediante titolo universitario e obbligo di aggiornamento professionale continuo);
- articolo 31, comma 2-quater e 2- quinquies della legge n. 340/2000, modificati dall'art. 13 dello schema (non aggrava la normativa previgente, ampliandone piuttosto la portata a favore dei consulenti del lavoro. Estende così la platea dei soggetti legittimati nell'alveo degli adempimenti telematici in materia di Registro delle imprese).

Gli articoli 5, 6, 7 e 9 non intervengono mediante novella, ma recano disposizioni autonome (istituzione del Fondo per la trasformazione della rete carburanti verso la mobilità green; estensione per rinvio di un regime di semplificazione già vigente; obblighi informativi e di interoperabilità delle banche dati; copertura finanziaria).

L'articolo 11 non modifica direttamente la normativa vigente, ma conferisce una delega legislativa per il riordino, tra l'altro, del decreto legislativo n. 209/2005.

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

L'intervento incide sulla libertà di iniziativa economica privata (articolo 41 della Costituzione), introducendo requisiti soggettivi, tecnico-organizzativi ed economici per l'accesso e la permanenza nell'attività di distribuzione carburanti (articolo 1 dello schema) e un regime sanzionatorio amministrativo pecuniario per l'inosservanza della disciplina sui rapporti contrattuali (articoli 3 e 4 dello schema, sanzioni da euro 2.000 a euro 20.000 per punto vendita, fino a un massimo di euro 200.000). Tali limitazioni risultano orientate, in base a quanto esposto nella relazione illustrativa, al perseguimento di finalità di utilità sociale (legalità, sicurezza, qualità del servizio, tutela della concorrenza e dei consumatori), in coerenza con la riserva di legge relativa di cui al medesimo articolo 41.
Con riferimento alla delega legislativa di cui all'articolo 11, si rileva la presenza degli elementi richiesti dall'articolo 76 della Costituzione: oggetto definito (riforma della disciplina dell'assicurazione RCA), termine per l'esercizio (quattro mesi dalla data di entrata in vigore della legge) e principi e criteri direttivi puntualmente elencati alle lettere a) - f) del comma 1. Il comma 2 disciplina altresì il procedimento di adozione dei decreti legislativi delegati (parere del Consiglio di Stato, trasmissione alle Camere per il parere delle Commissioni parlamentari competenti), in coerenza con la prassi costituzionale in materia di deleghe legislative.

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

La materia incisa dal Capo I attiene principalmente alla tutela della concorrenza, di competenza legislativa esclusiva statale. Il procedimento autorizzatorio per l'attività di distribuzione dei carburanti resta incardinato, come a legislazione vigente, in capo al Comune territorialmente competente (articolo 1, comma 2, del d.lgs. n. 32/1998, come modificato dall'articolo 1 dello schema), che continua a effettuare le verifiche di conformità al piano regolatore e alle prescrizioni fiscali, di sicurezza sanitaria, ambientale e stradale, nonché alle norme di indirizzo programmatico delle regioni. Lo schema non trasferisce le funzioni amministrative comunali ad altri livelli di governo, ma le integra con requisiti soggettivi uniformi su tutto il territorio nazionale.

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

Le funzioni amministrative in materia di autorizzazione restano allocate al livello comunale, in continuità con l'assetto vigente. Le nuove funzioni introdotte dallo schema (gestione del Fondo per la trasformazione della rete carburanti, di cui all'articolo 5, comma 9; accertamento e irrogazione delle sanzioni di cui agli articoli 3 e 4; integrazione delle banche dati di cui all'articolo 7) sono allocate a livello statale (MASE, MIMIT, Agenzia delle dogane e dei monopoli) e sono giustificate dalla natura nazionale delle risorse gestite e dall'esigenza di uniformità di applicazione su tutto il territorio, in coerenza con il principio di adeguatezza.

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

Non risultano fenomeni di rilegificazione di materie già delegificate. Lo schema utilizza strumenti di semplificazione normativa mediante rinvio (articolo 6, che estende *per relationem* il regime di semplificazione già previsto dall'articolo 12, comma 16-bis, del decreto-legge n. 19/2024) anziché riprodurne il contenuto, tecnica coerente con il principio di economia normativa.

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

Lo strumento si inserisce nella serie annuale delle leggi per il mercato e la concorrenza; il presente schema costituisce invero l'iniziativa relativa all'annualità 2026. Non risultano progetti di legge vertenti su materia analoga all’esame del Parlamento.

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

Non risultano giudizi di legittimità costituzionale pendenti sul medesimo o analogo oggetto.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO DELL'UNIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE

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

Il requisito di distribuzione di almeno un vettore energetico alternativo ai combustibili fossili, introdotto dal nuovo articolo 1-bis del d.lgs. n. 32/1998 (articolo 2 dello schema) e richiamato dall'articolo 2, comma 4, del Regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, relativo alla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (che abroga la direttiva 2014/94/UE), risulta coerente con detto regolamento, di cui costituisce attuazione a livello di rete distributiva nazionale.
Il contributo per la dismissione/riconversione degli impianti e l'indennizzo al gestore uscente, previsti dall'articolo 5 dello schema, sono qualificati, nelle more dell'approvazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), come aiuti concessi nei limiti del Regolamento (UE) 2023/2831 della Commissione, del 13 dicembre 2023, relativo agli aiuti *de minimis* (articolo 5, comma 13, dello schema), in coerenza con la disciplina europea in materia di aiuti di Stato di cui agli articoli 107 e 108 TFUE.
L'articolo 13 dello schema, modificando l'articolo 31, commi 2-quater e 2-quinquies, della legge 24 novembre 2000, n. 340, estende ai professionisti iscritti all'albo dei consulenti del lavoro facoltà già riconosciute ai dottori commercialisti e agli esperti contabili nell'ambito degli adempimenti presso il registro delle imprese.

La disposizione risulta compatibile con gli articoli 49 e 56 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) in materia di libertà di stabilimento e libera prestazione dei servizi, in quanto non introduce restrizioni all'accesso o all'esercizio delle attività professionali, ma amplia la platea dei soggetti legittimati allo svolgimento di specifiche attività amministrative.
L'intervento appare altresì coerente con i principi della direttiva 2006/123/CE relativa ai servizi nel mercato interno, in particolare con gli obiettivi di semplificazione amministrativa, ampliamento dell'offerta dei servizi professionali e rimozione di ostacoli non necessari all'esercizio delle attività economiche.
La disposizione non comporta l'impiego di risorse pubbliche né l'attribuzione di vantaggi economici selettivi e, pertanto, non presenta profili rilevanti ai fini della disciplina europea in materia di aiuti di Stato di cui agli articoli 107 e 108 TFUE. Non si ravvisano, conseguentemente, profili di incompatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea.

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

Non risultano procedure di infrazione pendenti sul medesimo o analogo oggetto. L'intervento si colloca, anzi, in attuazione a livello nazionale del Regolamento (UE) 2023/1804 sui combustibili alternativi e nel rispetto della disciplina europea sugli aiuti di Stato (regime *de minimis* di cui al Regolamento (UE) 2023/2831): circostanze che riducono il rischio di contenzioso eurounitario.

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

Non risultano obblighi internazionali, diversi da quelli di fonte europea già esaminati al punto 10, incisi dall'intervento. Conseguentemente, le disposizioni introdotte non presentano profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali attualmente in vigore.

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.

Sulla base dei documenti esaminati non risultano giudizi pendenti innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

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.

Non risultano giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto, non incidendo l'intervento in via diretta su diritti tutelati dalla Convenzione.

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

Si evidenziano dei dati comparativi sulla struttura della rete distributiva in altri Stati membri, utili quali indicatori di contesto: nel 2022 la Germania contava 14.069 impianti (erogato medio 3.641 metri cubi; 3.764 vetture per punto vendita), la Francia 10.609 impianti (erogato medio 3.990 metri cubi; 3.509 vetture per punto vendita) e la Spagna 11.734 impianti (erogato medio 2.275 metri cubi; 2.160 vetture per punto vendita), a fronte dei 22.187 impianti italiani (erogato medio 1.370 metri cubi; 1.812 vetture per punto vendita).

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.

Lo schema non introduce nuove definizioni normative autonome, ma rinvia a definizioni già vigenti nell'ordinamento nazionale (impianti "incompatibili" di cui all'articolo 1, commi 112 e 113, della legge n. 124/2017) e nell'ordinamento dell'Unione europea ("vettore energetico alternativo" ai sensi dell'articolo 2, numero 4, del Regolamento (UE) 2023/1804, richiamato dagli articoli 2 e 5, comma 4, dello schema). La tecnica del rinvio, anziché della definizione autonoma, appare coerente con l'esigenza di evitare duplicazioni e possibili disallineamenti definitori.

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

I riferimenti normativi richiamati risultano tra loro coerenti e corretti.

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

Lo schema fa ampio ricorso alla tecnica della novella per gli articoli 1, 2, 3, 4 e 8 (modificazioni testuali, rispettivamente, al d.lgs. n. 32/1998, alla l. n. 57/2001 tramite il d.l. n. 98/2011, e alla l. n. 124/2017). Con riferimento al Capo III, gli articoli 12 e 13 operano anch'essi mediante novella (modifiche agli articoli 2 e 3 della legge n. 39/1989 e all'articolo 31 della legge 340/2000).

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

La sostituzione integrale dell'articolo 7 del d.P.R. n. 146/2017 ad opera dell'articolo 10 dello schema comporta l'abrogazione tacita del testo previgente del medesimo articolo, correttamente tradotta in tecnica di sostituzione espressa ("è sostituito dal seguente"). Non risultano ulteriori effetti abrogativi impliciti non tradotti in norme abrogative espresse.

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.

Lo schema non contiene disposizioni di interpretazione autentica né di reviviscenza di norme abrogate. Sono presenti disposizioni di diritto intertemporale che incidono su rapporti contrattuali in corso: l'articolo 3, comma 2, dello schema stabilisce che i contratti in corso per l'affidamento a terzi di specifici servizi producono effetti non oltre diciotto mesi dall'entrata in vigore della legge (o, se antecedente, fino alla naturale scadenza); l'articolo 4, comma 2, fa invece salvi i contratti di comodato già conclusi fino alla loro naturale scadenza.

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

Lo schema reca un'unica delega legislativa, all'articolo 11, in materia di assicurazione RCA.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi e dei motivi per i quali non è possibile esaurire la disciplina con la normativa proposta e si rende necessario il rinvio a successivi provvedimenti attuativi; verifica della congruità dei termini previsti per la loro adozione.

Lo schema rinvia a diversi provvedimenti attuativi: (i) uno o più decreti del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro delle imprese e del made in Italy, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge, per la definizione di condizioni, modalità e termini di erogazione del contributo e dell'indennizzo di cui all'articolo 5 (articolo 5, comma 10); (ii) un decreto del MIMIT, di concerto con il MASE, per la definizione dei criteri e dei limiti dei compensi del collegio arbitrale di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b) (comma 14-quater introdotto nell'articolo 28 del d.l. n. 98/2011); (iii) una convenzione tra il MASE e Acquirente Unico S.p.A. per la gestione del Fondo (articolo 5, comma 9); (iv) uno o più decreti legislativi delegati in materia di RCA, da adottare entro quattro mesi (articolo 11). Il rinvio a fonte secondaria per la definizione delle modalità operative del contributo/indennizzo appare giustificato dalla natura tecnica ed eventualmente modificabile nel tempo di tali parametri; il termine di sessanta giorni risulta congruo rispetto alla limitata complessità tecnica della materia, mentre il termine di quattro mesi per la delega RCA appare proporzionato all'ampiezza e complessità dei criteri direttivi indicati alle lettere a)-f) dell'articolo 11, comma 1.
A tali provvedimenti si aggiungono, per il Capo III: uno o più decreti del Ministro delle imprese e del made in Italy, di concerto con il Ministro dell'università e della ricerca e previa intesa in sede di Conferenza Stato-Regioni, per i titoli universitari, l'esame di idoneità e i corsi di aggiornamento degli agenti di affari in mediazione, da adottare entro sei mesi (articolo 12, comma 2).

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 tecnica della sostenibilità dei relativi costi.

La relazione tecnica e la relazione illustrativa utilizzano dati aggiornati e di fonte ufficiale: l'anagrafe degli impianti di distribuzione carburanti tenuta dal MASE (dati al 2020, Tabella 1), i dati dell'indagine conoscitiva IC54 dell'AGCM (2023), dati comparativi europei riferiti al 2022 e le serie storiche delle domande di contributo al Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione per gli anni 2023-2026. Non risulta indicata la necessità di commissionare all'ISTAT apposite elaborazioni statistiche.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE

Provvedimento: Disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza 2026.

Amministrazione competente: Ministero delle Imprese e del Made in Italy (MIMIT), Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT), Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (MASE).

Referente dell'amministrazione competente: Ministero delle Imprese e del Made in Italy.

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

L'art. 47, 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".

Con il disegno di legge in esame viene dato seguito ad un percorso virtuoso di approvazione annuale del DDL per il mercato e la concorrenza: si pensi alla legge 5 agosto 2022, n.118; alla legge 30 dicembre 2023, n. 214; alla legge 16 dicembre 2024, n. 193 e, da ultimo, alla legge 18 dicembre 2025, n. 190.

Il disegno di legge si compone di 13 articoli suddivisi in III Capi, di seguito illustrati nel dettaglio.

Il Capo I interviene sul settore della distribuzione dei carburanti (articoli 1-9) al fine di superare la frammentazione e l'inefficienza strutturale della rete distributiva dei carburanti rispetto ai principali partner europei, e per superare le criticità legate alla legalità, sicurezza e qualità del servizio, segnalate anche dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato (Indagine conoscitiva IC54). A tale fine gli obiettivi perseguiti sono: la razionalizzazione e modernizzazione della rete di distribuzione carburanti, con riconversione degli impianti obsoleti verso la mobilità green; il rafforzamento delle tutele contrattuali per i gestori; una maggiore selettività e qualità nell'accesso ai contributi pubblici per le emittenti televisive comunitarie; e un riordino organico della disciplina RCA volto a ridurre i premi assicurativi e contrastare le frodi.

Il Capo II contiene interventi specifici volti a promuovere la concorrenzialità nel settore delle emittenti radiofoniche e televisive a carattere comunitario, attraverso il riparto delle risorse del Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione tra le emittenti televisive comunitarie (art. 10), nonché reca una delega al Governo per la riforma organica della disciplina in materia di assicurazione RCA (art. 11) al fine di superare le anomalie del mercato assicurativo RCA italiano, tra i più onerosi d'Europa, oggetto dell'indagine conoscitiva IC60 di AGCM e IVASS.

Il Capo III contiene misure in materia di formazione professionale e requisiti di accesso degli agenti di affari in mediazione e misure in materia di consulenti del lavoro.

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 quello 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 individuati nella sezione indicata. 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.

L'analisi si è avvalsa delle evidenze delle indagini conoscitive dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (IC54 sulla distribuzione dei carburanti; IC60, avviata con IVASS, sul mercato RC auto) e del confronto tecnico con le rappresentanze di categoria previsto dalla disciplina di settore (procedimento negoziale di cui all'articolo 19 della legge n. 57/2001).

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

Capo I – Misure per incrementare la concorrenza nel settore della distribuzione carburanti.

Il mercato della distribuzione di carburanti sviluppa un fatturato complessivo di circa 45 miliardi di euro annui, occupa circa 80.000 addetti (titolari, collaboratori e dipendenti) ed è operato su oltre 22.000 impianti della rete ordinaria e circa 450 aree di servizio autostradali. Tra il 2018 e il 2019 il settore ha registrato l'uscita dal mercato e/o la cessione degli asset di importanti gruppi petroliferi, con accelerazione dei processi di fusione tra marchi. La rete è caratterizzata da frammentazione della proprietà dei punti vendita e da riduzione della capacità di controllo, con una stima di 7.000-8.000 impianti che necessiterebbero di messa in sicurezza e bonifica dei suoli e delle acque sotterranee.

L'Indagine conoscitiva IC54 dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha rilevato criticità strutturali legate alla frammentazione dell'offerta e a livelli di erogato medio inferiori ai principali partner europei. Nel 2022 l'Italia contava 22.187 punti vendita con erogato medio di 1.370 metri cubi e 1.812 vetture per punto vendita, a fronte di 14.069 impianti in Germania (erogato medio 3.641 metri cubi; 3.764 vetture per punto vendita), 10.609 in Francia (erogato medio 3.990 metri cubi; 3.509 vetture per punto vendita) e 11.734 in Spagna (erogato medio 2.275 metri cubi; 2.160 vetture per punto vendita). Circa il 20% dei punti vendita italiani distribuisce meno di 400.000 litri annui, mentre solo il 5% supera i 3,5 milioni di litri annui (valore in linea con le medie europee dei Paesi con rete meno numerosa).

Tale divario trova spiegazione in una pluralità di fattori concorrenti. Un primo elemento è rappresentato dalla progressiva crescita degli operatori indipendenti successiva al processo di liberalizzazione avviato alla fine degli anni Novanta: se all'indomani della riforma solo il 3% degli impianti faceva capo a soggetti diversi dalle compagnie petrolifere verticalmente integrate, tale quota è salita al 9% nel 2010 per attestarsi oggi a circa un terzo del totale. L'offerta indipendente si presenta, tuttavia, essa stessa fortemente polverizzata, contando circa 280 marchi registrati, di cui quasi due terzi con meno di dieci punti vendita. Questo dato trova un riscontro puntuale nel confronto internazionale relativo alla dimensione delle reti: in Italia si contano circa 5.000 reti composte da meno di trenta punti vendita, a fronte delle 3.000 rilevate in Spagna, 700 in Francia, 600 nel Regno Unito e 400 in Germania.

Alla frammentazione dell'offerta si affianca un secondo ordine di cause, di natura più propriamente congiunturale ma dagli effetti strutturali: la contrazione dei consumi di carburanti, in atto dal 2000 per effetto della transizione energetica e del miglioramento dell'efficienza dei veicoli, non si è infatti accompagnata a una corrispondente riduzione del numero di impianti attivi, passati dai 23.900 del 2000 ai 21.700 del 2021, con la conseguenza di un progressivo assottigliamento dei volumi medi trattati da ciascun punto vendita.

Un ulteriore fattore differenziale rispetto agli altri Paesi europei è costituito dalla scarsa diffusione, nella rete italiana, di attività accessorie di tipo "non oil" – presenti solo nel 27% dei punti vendita complessivi, a fronte del 93% della Germania, dell'88% del Regno Unito e del 75% della Spagna – nonché dalla marginalità della grande distribuzione organizzata nel comparto carburanti, che in Italia copre appena l'1% della rete contro il 48% della Francia e il 18% del Regno Unito. Si tratta di elementi che, altrove, agiscono da fattore di concentrazione e razionalizzazione dell'offerta, mentre in Italia non sono riusciti a esercitare un'analoga funzione selettiva.

Quanto al ruolo degli assetti proprietari, l'indagine rileva come il contesto di mercato attuale si sia significativamente discostato da quello preso a riferimento dalla normativa vigente, risalente in particolare alla legge n. 57/2001, quando gli impianti facevano capo a un numero limitato di compagnie petrolifere integrate (non più di otto). È invece progressivamente cresciuto il numero di soggetti proprietari di impianti convenzionati – circa 4.000-5.000 su un totale di 15.000 impianti a marchio delle principali compagnie – ai quali si affianca la coesistenza di molteplici modelli organizzativi (proprietà con gestione diretta, proprietà con gestore terzo, convenzionamento con gestore terzo, oltre al modello del "grossista con marchio" adottato da Esso), che moltiplicano le relazioni contrattuali da definire per ciascun impianto.

Sul piano più propriamente regolatorio, l'Autorità individua nella disciplina contrattuale vigente uno dei nodi critici della frammentazione. A fronte dell'ampliamento della platea di soggetti interessati, permangono infatti solo due modelli contrattuali tipizzati – il comodato gratuito delle attrezzature con fornitura in esclusiva, e il comodato gratuito con contratto di commissione, quest'ultimo di limitata diffusione – la cui inadeguatezza rispetto alle attuali esigenze di mercato avrebbe favorito il ricorso a tipologie contrattuali atipiche, quali la guardiania e l'appalto, non previste né tipizzate dalla normativa di settore. A ciò si aggiunge la mancata interoperabilità tra le diverse banche dati pubbliche che dovrebbero monitorare la consistenza della rete – l'anagrafe degli impianti del MASE, la banca dati dell'Agenzia delle Dogane e quella sottostante all'Osservatorio Prezzi del MIMIT – circostanza che genera opacità informativa e rende più difficoltoso il contrasto a fenomeni di evasione fiscale, oltre a ostacolare una programmazione efficace degli interventi di razionalizzazione della rete.

Sotto il profilo ambientale, l'indagine dell'AGCM affronta la questione solo in via strumentale, quale premessa necessaria per inquadrare le dinamiche della transizione energetica in atto nel settore petrolifero. Viene richiamata

l'esigenza, di matrice internazionale, di contrastare il riscaldamento globale e l'innalzamento dei livelli oceanici attraverso il progressivo raggiungimento della neutralità carbonica, tenuto conto che il settore dei trasporti – e in particolare autovetture e veicoli commerciali leggeri – concorre per quasi il 15% alle emissioni complessive di CO2 nell'Unione europea. L'Autorità segnala, peraltro, il rischio di un possibile "paradosso verde", per cui la stretta indotta dalla transizione energetica potrebbe paradossalmente spingere i detentori delle maggiori riserve petrolifere a intensificare le attività estrattive nel breve periodo, nel timore di una futura perdita di valore commerciale della risorsa. Sul piano industriale, si evidenzia come le raffinerie italiane ed europee siano tenute al rispetto di normative ambientali sempre più stringenti – anche a seguito del Green Deal – e sostengano oneri connessi alle emissioni di CO2 stimabili in circa 100 euro per tonnellata, a fronte di operatori extra-UE, in particolare asiatici, non soggetti ai medesimi vincoli, con conseguenti squilibri competitivi. In questo contesto si inserisce il processo di riconversione di alcuni impianti di raffinazione tradizionale in bioraffinerie, così come gli obblighi crescenti di miscelazione e immissione al consumo di biocarburanti, mentre la transizione verso la mobilità elettrica – ancora poco sviluppata in Italia anche per la carenza di infrastrutture di ricarica adeguate – viene individuata come la prospettiva di più lungo periodo destinata a incidere sull'intera filiera dei carburanti tradizionali.

Capo II – Misure nel settore delle emittenti radiofoniche e televisive a carattere comunitario e nel settore dell'assicurazione della responsabilità civile risultate dalla circolazione di autoveicoli.

Articolo 10: le risorse del Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione destinate alle emittenti locali sono gestite dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy e ripartite tra radio locali analogiche, TV locali autorizzate ed emittenti comunitarie radio e TV, con una divisione che assegna il 15% alle radio e l'85% alle TV (di cui il 95% alle commerciali e il 5% alle comunitarie). Mentre per le emittenti commerciali esistono requisiti minimi di accesso — legati al numero di dipendenti e a criteri qualitativi sui programmi —, le emittenti comunitarie non incontrano alcuno sbarramento all'ingresso, situazione che negli ultimi anni ha prodotto un aumento sostanzialmente ingiustificato delle domande, in particolare per le TV comunitarie come di seguito illustrato:

Anno	Domande totali	Domande TV comunitarie	Variazione
2023	908	228	-
2024	1042	326	+43%
2025	1154	413	+27%
2026	1272	527 (proiezione)	+28%

Come emerge dalla tabella, si è passati dalle 228 domande (su un totale di 908) del 2023, alle 326 domande (su un totale di 1042) del 2024, fino alle 527 stimate (su un totale di 1272) per il 2026, con un incremento del 43% circa solo tra il 2023 e il 2024. Il fenomeno appare legato alla proliferazione di marchi televisivi riconducibili alle stesse associazioni, spesso prive di dipendenti effettivamente applicati alle emittenti beneficiarie, come confermato da un'attività ispettiva condotta nel 2024 sulle associazioni titolari di più di sei marchi: pur risultando formalmente in regola con una normativa poco stringente, i relativi palinsesti non soddisfano i requisiti qualitativi coerenti con le finalità del Fondo. Questa dinamica produce un effetto di eccessiva parcellizzazione delle risorse, a scapito delle emittenti che invece investono realmente in personale e qualità dell'informazione.

Per porre rimedio a questa criticità, la norma riscrive l'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 23 agosto 2017, n. 146, distinguendo nettamente il regime delle radio comunitarie da quello delle TV comunitarie. Per le prime resta fermo il criterio vigente, che ripartisce il 50% delle risorse in quota fissa tra tutti i beneficiari e il restante 50% in base al punteggio conseguito sul numero di dipendenti. Per le TV comunitarie, invece, viene introdotto un requisito di accesso del tutto nuovo: l'ammissione in graduatoria è subordinata al possesso di almeno un dipendente per ciascun marchio richiesto, secondo condizioni specificamente disciplinate. A questo si affiancano un requisito minimo di un anno di effettiva diffusione del marchio, un tetto massimo di tre marchi per ciascuna emittente, e l'obbligo — esteso anche alle TV commerciali — di disporre di almeno 1 Mbit/s di capacità trasmissiva. L'insieme di queste misure mira a scoraggiare le richieste di contributo prive di reale continuità operativa, tutelando al contempo i livelli occupazionali del settore e la qualità dell'informazione offerta all'utenza.

Articolo 11: Il mercato italiano dell'assicurazione RC auto presenta, secondo quanto rilevato anche da IVASS, un prezzo medio dell'assicurazione obbligatoria tra i più elevati d'Europa, imputabile in parte all'elevato tasso di frodi e all'eccesso di rimborsi per danni alla persona di lieve entità, con significative disparità territoriali. Il settore

ha una raccolta premi di circa 13,5 miliardi di euro nel 2025. Il 18 giugno 2026 l'AGCM ha avviato, in collaborazione con IVASS, l'indagine conoscitiva IC60, concentrata sui meccanismi di attribuzione del rischio (sistema bonus-malus, classi di merito), sulla procedura di risarcimento diretto e sugli ostacoli alla mobilità della domanda (scatola nera, comparatori di prezzo).

La dimensione quantitativa del fenomeno può essere rappresentata sulla base delle rilevazioni dell'IVASS (Relazione annuale 2025). Nel 2025 il premio medio effettivamente pagato per le autovetture ammonta a 438 euro (+4,5% rispetto al 2024), a fronte di 33,9 milioni di veicoli assicurati, 1,7 milioni di sinistri e un costo medio per sinistro di 5.160 euro; per ciclomotori e motocicli il premio medio è pari a 306 euro (+5,9%) su 4,8 milioni di veicoli assicurati, con un costo medio dei sinistri di 7.637 euro. Nel confronto europeo riferito al 2024 — ultimo anno per il quale si dispone di dati omogenei — il premio di tariffa al netto del carico fiscale e parafiscale è pari in Italia a 320 euro, a fronte di 197 euro in Spagna e 194 euro in Francia, mentre solo il Regno Unito registra un valore superiore (450 euro). Il divario è concentrato nella componente tecnica del prezzo: il premio puro italiano è pari a 261 euro contro una media di 185 euro nell'aggregato di Francia, Spagna e Germania (+41,1%), mentre l'incidenza dei costi di acquisizione e gestione sui premi è sostanzialmente allineata (19,9% in Italia contro 19,3% negli altri Paesi) e il margine di redditività per polizza è in Italia negativo (-4 euro). Ne discende che il differenziale di prezzo non è riconducibile a extra-margini delle imprese, bensì al costo dei sinistri e alla loro complessità gestionale, ossia proprio alle variabili sulle quali interviene la delega. Va peraltro dato conto che il differenziale tra il premio medio italiano e quello medio degli altri principali Paesi europei si è progressivamente ridotto, passando da 165 euro nel 2008 a 41 euro nel 2024 (-75,2%): il problema pubblico si presenta dunque in termini di persistenza di un divario residuo e, soprattutto, di una sua marcata disomogeneità territoriale, più che di un disallineamento generalizzato in crescita.

Quanto alle disparità territoriali, l'analisi IVASS sui dati provinciali 2019-2024 evidenzia che i premi medi restano significativamente differenziati e persistenti nel tempo, e che gli indicatori tecnici osservabili spiegano il 55% delle differenze tra province. Le elasticità stimate indicano che a un aumento dell'1% della frequenza dei sinistri è associato un incremento dello 0,42% del premio medio, che a un aumento dell'1% del costo medio dei sinistri corrisponde un incremento dello 0,32% e che a un aumento dell'1% della quota di sinistri approfonditi per sospetto rischio di frode corrisponde un incremento dello 0,05%, al netto delle altre variabili. La quota di sinistri sottoposti ad approfondimento per sospetta frode — che l'IVASS qualifica come misura di complessità gestionale e non come indicatore diretto di frodi accertate — è in media nazionale pari all'11,4% nel periodo 2019-2024, con valori del 26,9% a Napoli e del 25,3% a Caserta a fronte del 4,9% di Belluno. I dati di flusso relativi al 2025, trasmessi dalle imprese ai sensi del Regolamento ISVAP n. 44/2012, confermano l'ordine di grandezza e la polarizzazione geografica del fenomeno: su 43,8 milioni di unità di rischio e 2.392.399 sinistri denunciati, 618.560 sinistri risultano esposti a rischio frode (25,9% dei denunciati), 290.971 sono stati oggetto di approfondimento, 36.774 sono stati posti senza seguito (1,5% dei denunciati) e 2.779 hanno dato luogo a denuncia o querela; l'incidenza dei sinistri esposti a rischio frode è pari al 21,5% al Nord e al 38,1% al Sud, con un massimo del 49,4% in Campania. I risparmi conseguiti dalle imprese per frodi sventate ammontano a 202,5 milioni di euro (dati al 31 dicembre 2024, -6,3%), su circa 38 mila sinistri.

Il collegamento tra le criticità richiamate e gli specifici ambiti oggetto della delega può essere esplicitato come segue. La saturazione del sistema bonus-malus — con la forte concentrazione degli assicurati nelle classi di merito universale più favorevoli e il conseguente sviluppo di classi di merito "interne" definite dalle singole imprese su parametri non comparabili — riduce la capacità del meccanismo di segnalare il rischio effettivo e, al tempo stesso, ostacola la mobilità della domanda, poiché l'assicurato non è in grado di trasferire integralmente presso un altro operatore il proprio profilo di rischio: a ciò risponde il criterio direttivo di cui alla lettera a), che fonda la revisione del sistema su una più ampia disponibilità di informazioni e su metodologie di valutazione più evolute, riducendo il peso relativo delle variabili indirette e in particolare di quella territoriale (variabile che, come sopra riportato, resta associata a premi più elevati anche al netto degli indicatori tecnici osservabili). Il meccanismo di compensazione forfettaria tra imprese nell'ambito del risarcimento diretto, basato su parametri di costo medio, può alterare gli incentivi al contenimento del costo dei risarcimenti e le politiche di prezzo: al riguardo l'IVASS rileva che nel triennio 2022-2024 sono stati gestiti in regime CARD 4,63 milioni di sinistri per circa 10 miliardi di euro, dei quali il 10,7% "naturali" (impresa gestionaria coincidente con l'impresa debitrice, per i quali il forfait non opera), con una quota in progressiva riduzione (11,7% nel 2022, 10,6% nel 2023, 9,8% nel 2024), e che il costo medio dei sinistri naturali è inferiore del 6,3% a quello dei non naturali nei casi di responsabilità integrale, mentre risulta superiore del 10,1% nei casi di concorso di responsabilità al 50%: differenziali sistematici che segnalano comportamenti liquidativi correlati alla presenza del forfait e che giustificano la revisione della metodologia di calcolo prevista dalla lettera b). L'incidenza delle frodi e della complessità gestionale dei sinistri, documentata dai dati sopra riportati, costituisce il fondamento del criterio di cui alla lettera c), che valorizza in fase liquidativa e, con le cautele necessarie a evitare elusioni dell'obbligo a contrarre, in fase assuntiva elementi oggettivi e dati sistematici. La lettera d) risponde all'esigenza di rendere sistematici i controlli sull'adempimento

dell'obbligo assicurativo, oggi affidati a verifiche puntuali: nel 2025 l'IVASS ha dato seguito a 83 richieste delle Forze dell'ordine connesse ai controlli su strada (109 nel 2024) e a 117 segnalazioni delle Autorità di pubblica sicurezza (249 nel 2024), riconducibili in prevalenza a disallineamenti dei flussi informativi verso la banca dati delle coperture assicurative gestita dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La lettera e), infine, si collega alle criticità di trasparenza e comparabilità dell'offerta: nel 2025 oltre il 90% dei contratti r.c. auto è interessato da sconti, con un premio di tariffa medio di 574,7 euro a fronte di un premio pagato medio di 376,1 euro e uno sconto medio di 198,6 euro (30% della tariffa), di cui 136,8 euro — pari al 65,2% dello sconto complessivo — di natura commerciale e non tecnico-assuntiva; il che riduce il valore informativo dei premi di riferimento esposti sugli strumenti di comparazione. Nello stesso senso rilevano la limitata diffusione dei dispositivi telematici di rilevazione degli stili di guida (17,4% delle polizze nel 2025) e il ridotto arricchimento dell'offerta esposta sul preventivatore pubblico Preventivass, sul quale, a maggio 2026, solo 4 imprese su 39 (10%) espongono l'insieme delle cinque clausole aggiuntive e solo 11 imprese (26%) indicano sconti sul contratto base.

Con riferimento alle evidenze istruttorie poste a fondamento dell'intervento, l'indagine conoscitiva IC60, ha contribuito alla definizione dei criteri direttivi della delega in quanto le quattro aree tematiche sulle quali l'indagine ha sollecitato contributi — i meccanismi di attribuzione del rischio, tra cui il sistema bonus-malus e le classi di merito; le modalità di funzionamento della procedura di risarcimento diretto; i dispositivi per il monitoraggio degli stili di guida e dell'attività del veicolo, con particolare riguardo agli ostacoli alla mobilità dei consumatori; l'efficacia degli strumenti di comparazione dei prezzi, e segnatamente di Preventivass, alla luce delle politiche di sconto e della complessità dell'offerta — corrispondono puntualmente ai criteri direttivi di cui alle lettere a), b), c) ed e) dell'articolo 11, comma 1. Le criticità concorrenziali individuate nel provvedimento di avvio (saturazione del bonus-malus e sviluppo di classi di merito interne; accessibilità dei dati per la stima del rischio; distorsioni connesse alla compensazione forfettaria; persistenza di ostacoli alla portabilità dei dati telematici; erosione del valore segnaletico dei premi di riferimento per effetto degli sconti) sono state quindi assunte come base conoscitiva per la delimitazione dell'oggetto della delega. Poiché il termine di chiusura dell'indagine è fissato al 31 dicembre 2027 e la call for input si è chiusa il 31 luglio 2026, allo stato sono utilizzabili le sole evidenze istruttorie disponibili al momento della predisposizione della presente relazione; le risultanze definitive dell'indagine, unitamente ai dati IVASS di rilevazione periodica, saranno acquisite nella fase di esercizio della delega e concorreranno alla definizione del contenuto puntuale delle norme.

Capo III – norme in materia di agenti di affari in mediazione e di consulenti del lavoro.

Il Capo III interviene, da un lato (articolo 12), sulla professione di agente di affari in mediazione - a oltre trent'anni dalla legge 3 febbraio 1989, n. 39 - per elevare la qualificazione professionale, introdurre un percorso di accesso fondato sul possesso di specifici titoli universitari e prevedere l'aggiornamento professionale continuo, a tutela dei consumatori e in funzione di contrasto all'esercizio abusivo della professione.

Quanto alle ragioni dell'intervento, a oltre trent'anni dall'entrata in vigore della legge n. 39 del 1989 il settore della mediazione di affari ha subito profonde trasformazioni, legate alla crescente complessità delle transazioni, all'evoluzione della normativa civile, fiscale, urbanistica, edilizia e antiriciclaggio, nonché alla diffusione degli strumenti digitali e delle piattaforme telematiche utilizzate nelle attività di intermediazione. Ne discende un disallineamento tra i requisiti professionali richiesti per l'accesso alla professione — definiti in un contesto di mercato profondamente diverso — e le competenze effettivamente necessarie per l'esercizio dell'attività, cui si accompagna l'assenza di qualsiasi obbligo di aggiornamento delle competenze lungo l'arco della vita professionale. Il fenomeno si riflette sulla qualità dei servizi resi ai cittadini e alle imprese e concorre, unitamente ai fenomeni di abusivismo professionale, a determinare condizioni di concorrenza non leale a danno degli operatori che esercitano l'attività nel rispetto dei requisiti di legge. Le verifiche sul rispetto degli obblighi di legge sono effettuate dalle Camere di commercio nell'ambito delle funzioni già attribuite dalla normativa vigente, che costituiscono pertanto la fonte informativa di riferimento per il successivo monitoraggio dell'intervento.

Dall'altro lato, l'articolo 13 interviene su una diversa criticità, di natura circoscritta: l'articolo 31, commi 2-quater e 2-quinquies, della legge 24 novembre 2000, n. 340, riserva agli iscritti all'albo dei dottori commercialisti e degli esperti contabili la legittimazione a presentare al Registro delle imprese, su incarico del soggetto obbligato, le istanze di iscrizione di tutti gli atti societari per la cui redazione la legge non richieda espressamente l'intervento di un notaio, nonché le domande di deposito del bilancio di esercizio, corredato dei relativi allegati, e di iscrizione dell'elenco dei soci. I destinatari dell'intervento sono, pertanto, i consulenti del lavoro iscritti all'albo e, indirettamente, le imprese — in particolare quelle di minore dimensione, per le quali è attesa una riduzione dei costi di conformità — che si avvalgono della loro assistenza.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici

Capo I – Misure per incrementare la concorrenza nel settore della distribuzione carburanti.

Gli obiettivi generali sono: rafforzare la legalità e la qualità del servizio di distribuzione dei carburanti, razionalizzare e modernizzare la rete, aumentare l'efficienza della filiera a beneficio della concorrenza tra operatori e dei consumatori.

Gli obiettivi specifici possono essere ricondotti ai seguenti:

- **articolo 1**: contrasto ai comportamenti illegali e affidabilità degli operatori nell'espletamento del servizio pubblico di distribuzione di prodotti energetici; rafforzamento della concorrenza; certezza e celerità del procedimento autorizzatorio; controllo e trasparenza nei trasferimenti a terzi; adeguamento del regime transitorio;
- **articolo 2**: accelerare la transizione energetica della rete distributiva; garantire l'effettività del sistema di decadenza per carenza dei requisiti originari (articolo 2); tutela della sicurezza e continuità del servizio essenziale; tutela ambientale e ripristino dei siti in caso di decadenza;
- **articolo 3**: ricondurre i rapporti contrattuali entro una cornice chiara e prevedibile, riducendo il rischio di conflitti interpretativi e favorendo assetti contrattuali più stabili e coerenti con le esigenze attuali del mercato; garantire il funzionamento del meccanismo di composizione delle controversie negoziali; adeguamento dei contratti in essere al nuovo regime; contrasto alle forme contrattuali elusive e all'abuso di dipendenza economica; applicazione del regime semplificato per le reti minori; coerenza del regime con le concessioni autostradali;
- **articolo 4**: maggiore flessibilità e turnover nei rapporti di comodato; continuità dei rapporti in essere; effettività del procedimento negoziale sui rapporti economici di secondo livello; trasparenza e tracciabilità degli accordi economici vigenti; contrasto alle violazioni degli accordi di secondo livello e garanzia del contraddittorio;
- **articolo 5**: favorire la dismissione/riconversione di almeno il 35% degli impianti inefficienti individuati (circa 1.800 su una stima massima di 5.000), tramite contributi e indennizzi (articolo 5);
- **articolo 6:** semplificare le procedure per l'installazione delle infrastrutture di ricarica connesse alla trasformazione degli impianti, attraverso l'introduzione del regime del silenzio-assenso (articolo 6);
- **articolo 7:** rafforzare e garantire la trasparenza informativa verso i consumatori sulla disponibilità di biocarburanti in purezza e altri carburanti alternativi;
- **articolo 8:** proroga del termine per la chiusura degli impianti incompatibili (differimento dal 31.12.2024 al 31.12.2028).

Capo II – Misure nel settore delle emittenti radiofoniche e televisive a carattere comunitario e nel settore dell'assicurazione della responsabilità civile risultate dalla circolazione di autoveicoli.

Articolo 10: assicurare e valorizzare la qualità dell'informazione resa dalle emittenti televisive comunitarie, salvaguardando i livelli occupazionali del settore.

Articolo 11: riformare organicamente la disciplina dell'assicurazione RCA per correlare meglio il premio al rischio effettivo, rendere più efficiente il risarcimento diretto, rafforzare il contrasto alle frodi assicurative e all'evasione dell'obbligo assicurativo, migliorare la trasparenza per i consumatori.

Articolo 12: elevare la qualità e la trasparenza del mercato dei servizi di mediazione e rafforzare la tutela dei consumatori attraverso il potenziamento dei requisiti professionali e l'aggiornamento continuo degli agenti di affari in mediazione.

Articolo 13: rimuovere una disparità di trattamento tra categorie professionali che svolgono funzioni analoghe, ampliando la platea dei professionisti cui le imprese possono rivolgersi per la presentazione degli adempimenti telematici al Registro delle imprese.

2.2 Indicatori e valori di riferimento

Capo I – Misure per incrementare la concorrenza nel settore della distribuzione carburanti.

Articolo 1:

- numero autorizzazioni revocate/decadute per carenza dei requisiti di cui al comma 2-bis
- % istanze con esito ostativo alla verifica antimafia (art. 83 d.lgs. 159/2011) sul totale istanze esaminate
- numero nuovi operatori economici che accedono al mercato della distribuzione carburanti
- tempo medio di conclusione del procedimento di rilascio dell'autorizzazione
- % procedimenti conclusi entro il termine di legge (90 gg)
- tempo medio di verifica dei requisiti soggettivi del subentrante

Articolo 2:

- % nuove autorizzazioni rilasciate dal 1° gennaio 2028 comprensive di almeno un vettore energetico alternativo
- numero provvedimenti di decadenza motivati adottati per il venir meno dei requisiti
- numero provvedimenti di decadenza per inadempienze gravi in materia di sicurezza o continuità del servizio
- % siti oggetto di decadenza per cui è stato completato l'accertamento dello stato di inquinamento del sottosuolo

Articolo 3:

- % contratti di affidamento con durata minima maggiore o uguale a 4 anni sul totale dei contratti stipulati
- Numero accordi ex art. 19, comma 3, l. 57/2001 depositati presso il MIMIT recanti le integrazioni di cui al comma 14-ter
- % procedimenti negoziali conclusi con accordo entro 120 giorni, senza ricorso all'arbitratore
- Numero procedimenti arbitrali attivati
- % contratti in essere adeguati al nuovo regime
- numero sanzioni amministrative irrogate e relativo importo complessivo
- numero contratti di affidamento in area di servizio autostradale risolti di diritto per scadenza/risoluzione della subconcessione

Articolo 4:

- durata media dei contratti di comodato stipulati dopo l'entrata in vigore
- numero contratti di comodato in corso alla data di entrata in vigore, con durata residua ricondotta alla naturale scadenza originaria
- % procedimenti negoziali conclusi con accordo entro 120 giorni, senza necessità di ricorrere al meccanismo di cui all'art. 28, comma 14-quater, d.l. 98/2011
- % titolari di autorizzazione/concessione che depositano gli accordi economici vigenti entro 60 giorni dall'entrata in vigore
- numero segnalazioni documentate da gestori o associazioni di categoria per assenza/violazione degli accordi

Articolo 5:

- numero di impianti dismessi/riconvertiti a stazioni di mobilità green: valore obiettivo indicato dalla relazione tecnica pari a circa 1.806 impianti (36% dei circa 5.000 impianti stimati come inefficienti) nel triennio 2028-2030;
- numero di gestori indennizzati per mancato rinnovo del contratto in conseguenza della riconversione: valore massimo prudenziale stimato in 400 (Tabella 4 della relazione tecnica), nel limite di spesa di euro 8.000.000;
- risorse erogate a valere sul Fondo per la trasformazione della rete carburanti verso la mobilità green: euro 120.000.000 nel triennio 2028-2030 (40 milioni annui), di cui euro 109.600.000 destinati ai contributi per la dismissione al netto degli oneri di gestione (2%, pari a euro 2.400.000) e dell'indennizzo ai gestori (euro 8.000.000);

Articolo 6:

- numero procedimenti di installazione di infrastrutture di ricarica ex art. 5, comma 1, che beneficiano del regime semplificato di cui all'art. 12, comma 16-bis, d.l. 19/2024, anche non finanziati con risorse PNRR

Articolo 7:

- % impianti che distribuiscono biocarburanti in purezza dotati di idonea evidenziazione informativa del prodotto

Articolo 8:

- numero impianti ancora attivi rientranti nelle fattispecie di incompatibilità di cui all'art. 1, commi 112-113, l. 124/2017, sul totale degli impianti censiti nell'anagrafe ex art. 1, comma 100, l. 124/2017.

Capo II – Misure nel settore delle emittenti radiofoniche e televisive a carattere comunitario e nel settore dell'assicurazione della responsabilità civile risultate dalla circolazione di autoveicoli.

Articolo 10:

- numero di domande di contributo presentate dalle emittenti televisive comunitarie al Fondo per il pluralismo dell'informazione, quale indicatore di efficacia del nuovo criterio di riparto (serie storica di riferimento: 228 nel 2023, 326 nel 2024, 413 nel 2025, 527 nel 2026, in assenza dell'intervento);

Articolo 11:

- adozione dei decreti legislativi delegati in materia RCA entro il termine di quattro mesi dall'entrata in vigore della legge (articolo 11, comma 1), quale indicatore di attuazione della delega.
- correlazione tra premio e rischio effettivo: premio medio effettivamente pagato per le autovetture (baseline: 438 euro nel 2025) e per ciclomotori e motocicli (baseline: 306 euro nel 2025), rilevati a parità di composizione del portafoglio;
- allineamento europeo: differenziale tra il premio medio r.c. auto italiano e la media dei principali Paesi europei (baseline: 41 euro nel 2024; 165 euro nel 2008);
- riduzione delle disparità territoriali: rapporto tra premio medio della provincia con il valore più elevato e quello della provincia con il valore più contenuto, e coefficiente di variazione dei premi medi provinciali (baseline: distribuzione provinciale media 2019-2024 rilevata dall'IVASS); quota della varianza territoriale non spiegata dagli indicatori tecnici osservabili (baseline: 45%);
- efficacia del contrasto alle frodi: quota di sinistri esposti a rischio frode sul totale dei denunciati (baseline: 25,9% nel 2025) e relativo divario Nord-Sud (baseline: 21,5% contro 38,1%); quota di sinistri posti senza seguito a seguito di accertamenti antifrode (baseline: 1,5% dei denunciati nel 2025); risparmi per frodi sventate (baseline: 202,5 milioni di euro al 31 dicembre 2024);
- contrasto all'evasione dell'obbligo assicurativo: numero di veicoli circolanti privi di copertura rilevati mediante i sistemi di controllo telematico e tasso di regolarizzazione successiva all'accertamento.

Capo III – norme in materia di agenti di affari in mediazione e di consulenti del lavoro.

Articolo 12:

- numero di soggetti che accedono alla professione mediante il nuovo percorso (titolo universitario ed esame di idoneità), in rapporto al totale dei nuovi accessi;
- numero di crediti formativi certificati dalle associazioni di categoria maggiormente rappresentative;
- numero di provvedimenti di sospensione semestrale dall'abilitazione e di cancellazione dell'iscrizione camerale per inadempimento dell'obbligo formativo;

Articolo 13:

- numero di adempimenti telematici di cui ai commi 2-quater e 2-quinquies dell'articolo 31 della legge n. 340/2000 presentati al Registro delle imprese da consulenti del lavoro, in rapporto al totale degli adempimenti della stessa natura.

3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE

Capo I – Misure per incrementare la concorrenza nel settore della distribuzione carburanti.

Opzione zero (non intervento) – Il mantenimento dell'assetto normativo vigente (d.lgs. n. 32/1998, art. 28 d.l. n. 98/2011, art. 19 l. n. 57/2001, art. 7 d.P.R. n. 146/2017, d.lgs. n. 209/2005) lascerebbe irrisolte le criticità strutturali della rete carburanti segnalate dall'AGCM nell'Indagine IC54 (frammentazione, bassa produttività media, impianti a rischio ambientale), non conterrebbe la parcellizzazione dei contributi alle emittenti televisive comunitarie, né inciderebbe sulle anomalie del mercato RCA segnalate da IVASS e oggetto dell'indagine conoscitiva IC60.

L'opzione zero non risulta pertanto idonea al conseguimento degli obiettivi indicati alla sezione 2, pur costituendo il termine di paragone per la valutazione delle opzioni alternative.

Opzione regolatoria - intervento proposto – Corrisponde al contenuto dello schema esaminato: nuovi requisiti autorizzatori e obbligo di vettore energetico alternativo per i nuovi impianti (artt. 1-2); tipizzazione dei rapporti contrattuali di gestione con procedura negoziale e arbitrato in caso di stallo (artt. 3-4); sistema di incentivi/indennizzi per la riconversione a valere su un Fondo dedicato, con gestione affidata a un soggetto in house (art. 5); semplificazioni procedimentali *per relationem* (art. 6); obblighi informativi (art. 7); proroga dei termini di dismissione semplificata (art. 8); copertura finanziaria dedicata (art. 9). Tale opzione è stata valutata:

- conforme ai vincoli normativi, in quanto la disciplina in materia di autorizzazioni resta subordinata alle competenze comunali; gli incentivi sono soggetti al regime UE degli aiuti *de minimis* nelle more dell'approvazione della Commissione europea;
- efficace, in quanto l'intervento agisce sia sul piano regolatorio (requisiti, tipizzazione contrattuale) sia su quello incentivante (contributi/indennizzi), combinando strumenti complementari;
- proporzionale, in quanto le soglie e i parametri numerici rispondono ciascuno a una *ratio* verificabile. I contributi dell'art. 5 sono graduati secondo la natura dell'intervento finanziato: nelle aree ordinarie accompagnano la dismissione dell'impianto e la sua riconversione in stazione dedicata alla ricarica di veicoli elettrici, con potenza pari o superiore a 90 kW per singola infrastruttura, ovvero in impianto di distribuzione di biocarburanti liquidi o gassosi; nelle aree interne, invece, il contributo è fruibile unicamente per l'installazione dell'infrastruttura di ricarica o di distribuzione di biocarburanti in aggiunta alla distribuzione di carburanti tradizionali già esistente nel medesimo impianto, intervento di costo strutturalmente inferiore rispetto alla dismissione con successiva riconversione. La copertura al 50% della spesa assicura in entrambi i casi la compartecipazione finanziaria del beneficiario, in coerenza con il regime *de minimis*; la soglia di potenza, a sua volta, seleziona le infrastrutture di ricarica ad alta potenza, coerenti con la finalità, dichiarata dalla disposizione, di accelerare la transizione dei trasporti stradali verso la decarbonizzazione. La soglia di cento impianti non opera come barriera ma come facoltà riservata ai titolari di reti meno sviluppate, ai quali è consentito applicare direttamente clausole generali ed economiche di accordi già sottoscritti e depositati da operatori di maggiori dimensioni, in alternativa alla procedura di contrattazione negoziale. La durata quadriennale del comodato è accompagnata dal rinnovo automatico per un ulteriore quadriennio, salvo comunicazione di mancato rinnovo con preavviso di sei mesi, così che l'orizzonte di stabilità garantito al gestore risulta superiore al regime previgente, fatti salvi i contratti già conclusi fino alla loro naturale scadenza. Il riparto del Fondo per il pluralismo dell'informazione, in quota fissa e in proporzione al punteggio attribuito, conferma il criterio già previsto a legislazione vigente, mentre il limite dei marchi per emittente risponde direttamente alla proliferazione di domande riconducibili ad associazioni titolari di più marchi, che costituisce la criticità rilevata. Le sanzioni amministrative, infine, sono graduate e commisurate al numero delle violazioni;
- fattibile, in quanto le risorse finanziarie sono individuate a legislazione vigente (proventi di cui all'articolo 23 del d.lgs. n. 47/2020) nel limite di 120 milioni di euro per il triennio 2028-2030; la gestione operativa è affidata a un soggetto già esistente (Acquirente Unico S.p.A.), riducendo i tempi di avvio;

Sulla base della valutazione preliminare, l'opzione regolatoria risulta l'unica opzione attuabile tra quelle considerabili, in quanto l'opzione zero non consente il conseguimento degli obiettivi indicati.

Oltre all'opzione zero e all'opzione regolatoria, invero, in via analitica possono essere ricostruite le seguenti opzioni alternative, coerenti con la logica dell'intervento ma meno idonee al puntuale conseguimento degli obiettivi:

Opzione 2 - intervento di sola natura regolatoria, senza incentivi finanziari: rafforzamento dei requisiti autorizzatori e tipizzazione contrattuale (articoli 1-4) senza il Fondo di cui all'articolo 5. È scartata perché non rimuoverebbe l'ostacolo economico alla dismissione/riconversione degli impianti a basso erogato, lasciando irrisolto l'obiettivo di razionalizzazione della rete;

Opzione 3 - incentivo alla sola dismissione, senza condizionalità di riconversione verso vettori energetici alternativi: è scartata perché non conseguirebbe l'obiettivo di transizione della rete verso la mobilità a basse emissioni, coerente con i *target* del PNIEC.

Capo II – Misure nel settore delle emittenti radiofoniche e televisive a carattere comunitario e nel settore dell'assicurazione della responsabilità civile risultate dalla circolazione di autoveicoli.

Articolo 10: nel corso dell'analisi sono state considerate due principali opzioni di intervento:

Opzione zero (non intervento). Il mantenimento dell'assetto normativo vigente (art. 7 d.P.R. n. 146/2017) non conterrebbe la parcellizzazione dei contributi alle emittenti televisive comunitarie. L'opzione zero non risulta pertanto idonea al conseguimento degli obiettivi indicati alla sezione 2, pur costituendo il termine di paragone per la valutazione delle opzioni alternative.

Opzione regolatoria (intervento proposto) – Modificare l'art. 7 del d.P.R. n. 146/2017 introducendo nuovi criteri di riparto selettivi per il Fondo pluralismo informazione. Tale opzione è stata valutata:

- conforme ai vincoli normativi, in quanto attuata mediante fonte di rango primario, coerente con l'assetto delineato dal d.l. 91/2018 e dal d.l. 145/2023 come interpretato dalla Corte costituzionale (vedi Relazione illustrativa);
- efficace, poiché introduce criteri selettivi (limite di tre marchi o palinsesti per emittente, nonché criterio di riparto del Fondo per il 50% in quota fissa e 50% in base al punteggio occupazionale) idonei a contenere la crescita esponenziale delle domande e a riallineare l'accesso al contributo alla effettiva capacità occupazionale e informativa delle emittenti;
- proporzionata, in quanto non esclude a priori le emittenti comunitarie dall'accesso al Fondo, ma introduce requisiti minimi di sostanza (continuità della diffusione, presenza di personale dedicato) analoghi, per finalità, a quelli già previsti per le emittenti commerciali, senza determinare un trattamento discriminatorio ingiustificato tra categorie di beneficiari;
- fattibile, non richiedendo risorse aggiuntive né una tempistica attuativa complessa, potendo trovare applicazione già a decorrere dal primo riparto utile successivo all'entrata in vigore della norma.

Articolo 11: nel corso dell'analisi sono state considerate due principali opzioni di intervento.

Opzione zero (non intervento). Il mantenimento dell'assetto normativo vigente (d.lgs. n. 209/2005 e leggi speciali in materia) lascerebbe irrisolte le criticità del mercato assicurativo r.c. auto sopra documentate: la persistenza di un differenziale di prezzo rispetto ai principali Paesi europei concentrato nella componente tecnica del premio, la marcata disomogeneità territoriale dei premi, la saturazione del sistema bonus-malus e la conseguente ridotta capacità segnaletica del rischio, le distorsioni connesse al meccanismo di compensazione forfettaria del risarcimento diretto, l'elevata incidenza dei sinistri esposti a rischio frode e la limitata comparabilità effettiva dell'offerta. Gli interventi settoriali già adottati (contratto base r.c. auto, preventivatore pubblico Preventivass, disciplina dei dispositivi telematici da ultimo integrata dalla legge annuale per il mercato e la concorrenza 2024) hanno inciso solo parzialmente su tali criticità, che l'AGCM e l'IVASS hanno ritenuto meritevoli di un approfondimento congiunto mediante l'indagine conoscitiva IC60. L'opzione zero non risulta pertanto idonea al conseguimento degli obiettivi indicati alla sezione 2, pur costituendo il termine di paragone per la valutazione delle altre opzioni.

Opzione regolatoria (intervento proposto) – Conferimento al Governo di una delega per il riordino organico della disciplina della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli, con i principi e criteri direttivi di cui all'articolo 11, comma 1, lettere da a) a f). Tale opzione è stata valutata:

- conforme ai vincoli normativi, in quanto la delega rispetta i limiti di oggetto, termine (quattro mesi) e principi e criteri direttivi richiesti dall'articolo 76 della Costituzione, e si mantiene entro il quadro normativo europeo di riferimento (direttiva 2009/103/UE come modificata dalla direttiva (UE) 2021/2118), come illustrato al punto D della sotto-sezione 4.2;
- efficace, in quanto interviene simultaneamente sulle tre leve che, secondo le evidenze IVASS, determinano il livello del premio — quantità di rischio (frequenza dei sinistri), severità (costo medio) e complessità gestionale (attività antifrode e contenzioso) — anziché su una sola di esse, e agisce contestualmente sul lato dell'offerta (regole di tariffazione e di liquidazione) e su quello della domanda (trasparenza, comparabilità e mobilità);
- proporzionale, in quanto lo strumento della delega consente di rimettere alla normazione delegata la calibratura tecnica delle misure, previa acquisizione delle risultanze istruttorie e dei pareri del Consiglio di Stato e delle Commissioni parlamentari, e in quanto i criteri direttivi contengono in sé clausole di salvaguardia (la lettera b) esclude pregiudizi per la stabilità dei premi assicurativi; la lettera c) impone le cautele necessarie a evitare elusioni dell'obbligo a contrarre);
- fattibile, non richiedendo risorse aggiuntive, in quanto l'articolo 11, comma 3, prevede espressamente l'invarianza finanziaria, e potendo avvalersi di infrastrutture informative già esistenti (banca dati sinistri e Archivio integrato antifrode gestiti dall'IVASS, banca dati delle coperture assicurative del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, preventivatore pubblico Preventivass).

Non sono dunque emerse opzioni alternative di rango qualitativo superiore.

Capo III – norme in materia di agenti di affari in mediazione e di consulenti del lavoro.

Articolo 12: nel corso dell'analisi sono state considerate due principali opzioni di intervento.

Opzione zero (non intervento). Il mantenimento dell'assetto normativo vigente (legge n. 39/1989) lascerebbe immutata una disciplina dell'accesso alla professione risalente a oltre trent'anni fa, priva di un percorso fondato su titoli universitari e di qualsiasi obbligo di aggiornamento professionale continuo, con conseguente permanere del disallineamento tra la qualificazione richiesta e la crescente complessità delle transazioni intermediate, nonché della concorrenza sleale esercitata da chi opera in assenza dei requisiti di legge. L'opzione non risulta idonea al conseguimento degli obiettivi indicati alla sezione 2.

Opzione regolatoria (intervento proposto) – Modificare la legge n. 39/1989 introducendo, in alternativa ai requisiti vigenti, un percorso di accesso fondato sul possesso di un titolo universitario individuato con decreto ministeriale e sul superamento di un esame di idoneità, nonché un obbligo di aggiornamento professionale continuo assistito da un regime sanzionatorio graduale. L'opzione risulta:

- conforme ai vincoli normativi, in quanto attuata mediante fonte di rango primario, necessaria trattandosi di requisiti di accesso a una professione regolamentata, e rispettosa della disciplina europea in materia di proporzionalità delle restrizioni all'accesso alle professioni;
- efficace, in quanto agisce contestualmente sui due profili che determinano la qualità del servizio — la qualificazione iniziale e il suo mantenimento nel tempo — anziché sul solo momento dell'accesso;
- proporzionata, in quanto il nuovo requisito universitario si affianca ai percorsi di accesso già previsti senza sostituirli, l'impegno formativo è contenuto e distribuito su base triennale e la sanzione della cancellazione dell'iscrizione camerale è riservata ai soli casi di reiterazione dell'inadempimento;
- fattibile, non richiedendo risorse aggiuntive, in quanto l'articolo 12, comma 3, prevede espressamente che dall'attuazione non derivino nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, e potendo avvalersi delle strutture camerali e delle associazioni di categoria già operanti.

Non sono emerse opzioni alternative di rango qualitativo superiore: in particolare, l'ipotesi di rimettere la disciplina dei requisiti di accesso e dell'aggiornamento professionale a fonti di rango secondario o all'autoregolazione delle associazioni di categoria è stata scartata, incidendo la materia su condizioni di accesso a un'attività economica coperte da riserva di legge.

Articolo 13: trattandosi di disposizione di contenuto circoscritto, l'analisi si è limitata al confronto tra l'opzione zero e l'opzione regolatoria. Il mantenimento dell'assetto vigente perpetuerebbe una disparità di trattamento non giustificata tra categorie professionali che svolgono funzioni analoghe, riservando agli iscritti all'albo dei dottori commercialisti e degli esperti contabili la presentazione di adempimenti telematici che i consulenti del lavoro sono professionalmente in grado di curare. L'opzione regolatoria — l'estensione della legittimazione mediante novella dell'articolo 31 della legge n. 340/2000 — è conforme ai vincoli normativi, efficace rispetto all'obiettivo perseguito, proporzionata in quanto opera in senso esclusivamente ampliativo e senza introdurre nuovi adempimenti, e fattibile senza risorse aggiuntive né atti attuativi. Non sono emerse opzioni alternative di rango qualitativo superiore.

4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI E MOTIVAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA

4.1 Impatti economici, sociali ed ambientali per categoria di destinatari

Capo I – Misure per incrementare la concorrenza nel settore della distribuzione carburanti.

Articoli da 1 a 9

- **Titolari di autorizzazione/gestori di impianti carburanti:** impatti positivi attesi in termini di maggiore certezza dei rapporti contrattuali (durata minima di quattro anni per l'affidamento, rinnovo automatico dei comodati, procedura arbitrale in caso di stallo negoziale) e di sostegno economico alla riconversione (contributo fino a euro 60.000 per impianto, pari al 50% della spesa, ridotto a euro 30.000 nelle aree della Strategia nazionale aree interne); costi di adeguamento connessi ai nuovi requisiti soggettivi e organizzativi (art. 1) e al rischio sanzionatorio in caso di inosservanza della nuova disciplina contrattuale (da euro 2.000 a euro 20.000 per punto vendita).

- **Gestori uscenti (impianti riconvertiti):** impatto positivo dell'indennizzo per mancato rinnovo del rapporto di gestione, fino a euro 20.000 per beneficiario, nel limite complessivo di euro 8.000.000 nel triennio (stima

prudenziale di 400 gestori beneficiari); possibile impatto negativo in termini di discontinuità occupazionale ove il rapporto non prosegua sull'impianto riconvertito.

- **Consumatori/utenti della rete carburanti:** impatti attesi positivi indiretti, in termini di maggiore trasparenza informativa su biocarburanti e carburanti alternativi (art. 7) e di condizioni di mercato potenzialmente più competitive nella formazione dei prezzi, quale effetto atteso della razionalizzazione della rete: una rete meno ridondante e più efficiente riduce infatti le diseconomie, favorisce condizioni di mercato più trasparenti e competitive, oltre a creare un contesto più idoneo a riflettere, a beneficio dell'utenza, i guadagni di efficienza nella dinamica dei prezzi finali.

- **Collettività/finanza pubblica:** l'intervento non comporta, secondo la relazione tecnica, nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, ad eccezione degli stanziamenti dedicati al Fondo per la trasformazione della rete carburanti (120 milioni di euro nel triennio 2028-2030), interamente coperti mediante risorse già individuate a legislazione vigente (proventi di cui all'articolo 23 del d.lgs. n. 47/2020); i proventi delle sanzioni amministrative di cui agli articoli 3 e 4 confluiscono peraltro, quale entrata non quantificabile *ex ante*, al medesimo Fondo, con effetti migliorativi di finanza pubblica.

- **Distribuzione temporale degli effetti:** gli effetti connessi ai nuovi requisiti autorizzatori e alla disciplina contrattuale (artt. 1, 3 e 4) decorrono dall'entrata in vigore della legge, con regimi transitori (18 mesi per l'adeguamento dei contratti in corso e per l'applicazione delle sanzioni); gli effetti connessi alla riconversione degli impianti e all'obbligo di vettore alternativo per i nuovi impianti decorrono dal 1° gennaio 2028 e si sviluppano nel triennio 2028-2030; gli effetti della delega RCA (art. 11) sono differiti all'adozione dei decreti legislativi delegati, entro quattro mesi dall'entrata in vigore della legge, e alla loro successiva attuazione.

Capo II – Misure nel settore delle emittenti radiofoniche e televisive a carattere comunitario e nel settore dell'assicurazione della responsabilità civile risultate dalla circolazione di autoveicoli.

Articolo 10: impatto redistributivo del nuovo criterio di riparto interamente basato sul punteggio per dipendenti/giornalisti (anziché in parte proporzionale al numero indistinto di richiedenti), con beneficio per le emittenti strutturate e minore accesso per le emittenti prive di base occupazionale stabile; introduzione di requisiti di ammissione progressivi (1 dipendente nel 2027, 1 dipendente da almeno 1 anno nel 2028, 1 dipendente da almeno 2 anni dal 2029) e limite di tre marchi/palinsesti per emittente.

Secondo una stima prudenziale, se si assume che la crescita anomala rispetto al trend fisiologico coincida sostanzialmente con la crescita registrata a partire dal 2023-2024 (anno in cui il fenomeno "emerge" ed è oggetto della prima attività ispettiva), come emerge dalla tabella della sezione I della presente relazione, un ordine di grandezza plausibile per la platea "a rischio" di esclusione potrebbe collocarsi, per difetto, nella fascia tra le 200 e le 300 domande su un totale di 527 previste per il 2026 — ossia tra il 35% e il 55% circa delle attuali domande TV comunitarie.

Articolo 11

- **Compagnie assicurative RCA:** impatti attesi dalla futura attuazione della delega (revisione bonus-malus, procedure antifrode, sistemi di controllo dell'evasione assicurativa), i cui oneri di adeguamento, secondo la relazione tecnica, gravano sulle compagnie stesse senza riflessi sulla finanza pubblica. In termini di ordine di grandezza, gli oneri di adeguamento a carico delle imprese sono riconducibili all'adeguamento dei modelli tariffari e dei sistemi assuntivi alla revisione del bonus-malus, alla revisione dei processi liquidativi e dei flussi di compensazione connessi al risarcimento diretto, al potenziamento dei presidi antifrode e dell'interoperabilità con l'Archivio integrato antifrode e la banca dati sinistri, all'adeguamento dei flussi verso la banca dati delle coperture assicurative e all'arricchimento dell'informativa precontrattuale e dell'offerta esposta sul preventivatore pubblico. In assenza, allo stato, di parametri ufficiali di costo si assume, in via meramente indicativa e prudenziale, un costo di adeguamento una tantum compreso tra lo 0,05% e lo 0,15% della raccolta premi del ramo e un costo ricorrente annuo pari a circa un decimo del valore di tale percentuale (0,7-2,0 milioni di euro). Tali oneri, gravanti integralmente sulle imprese senza riflessi sulla finanza pubblica ai sensi dell'articolo 11, comma 3, vanno raffrontati ai risparmi già oggi conseguiti dalle imprese per frodi sventate, pari a 202,5 milioni di euro annui, che l'intervento è diretto a incrementare.

- **Assicurati**: il meccanismo causale è il seguente: la revisione del bonus-malus su basi informative più ampie riduce il peso delle variabili indirette e, in particolare, di quella territoriale, avvicinando il premio

al rischio individuale; la revisione della metodologia di calcolo dei forfait ripristina l'incentivo delle imprese al contenimento del costo dei risarcimenti; il rafforzamento dei presidi antifrode agisce sulla componente di complessità gestionale che, secondo le stime IVASS, risulta associata a premi più elevati; il miglioramento degli strumenti di comparazione riduce i costi di ricerca e accresce la mobilità della domanda, alimentando il confronto competitivo sul prezzo effettivo. Sul piano quantitativo, considerata una raccolta premi del ramo pari a circa 13,5 miliardi di euro, ogni punto percentuale di riduzione del premio medio corrisponde a una minore spesa per gli assicurati dell'ordine di 135 milioni di euro annui.

Gli effetti sono differiti nel tempo: nel breve periodo (2026-2027) si producono i soli oneri di adeguamento connessi all'esercizio della delega; gli effetti sui premi si manifestano progressivamente a partire dal rinnovo del portafoglio successivo all'entrata in vigore dei decreti legislativi, con piena manifestazione stimabile in un orizzonte di ventiquattro-trentasei mesi.

Capo III – norme in materia di agenti di affari in mediazione e di consulenti del lavoro.

Articolo 12

- **Agenti di affari in mediazione:** impatto in termini di innalzamento dei requisiti di accesso alla professione (possesso di specifici titoli universitari in alternativa ai requisiti vigenti) e di introduzione dell'obbligo di aggiornamento professionale continuo (almeno sessanta ore nel triennio, con un minimo di sedici ore annue); i costi di partecipazione ai corsi gravano sui professionisti, assistiti da un regime sanzionatorio progressivo (sospensione semestrale dall'attività e, in caso di reiterazione, cancellazione dell'iscrizione camerale) in caso di inadempimento. Impatto atteso positivo sulla qualità dei servizi e sulla tutela dei consumatori.

Articolo 13

- **Consulenti del lavoro:** impatto positivo derivante dall'estensione della legittimazione a presentare al Registro delle imprese, su incarico del soggetto obbligato, gli adempimenti telematici di cui ai commi 2-quater e 2-quinquies dell'articolo 31 della legge n. 340/2000, finora riservata agli iscritti all'albo dei dottori commercialisti e degli esperti contabili. La misura amplia le opportunità professionali della categoria senza comportare oneri di adeguamento; per le imprese committenti si attende un beneficio indiretto in termini di maggiore scelta del professionista cui affidare l'adempimento, senza modifiche ai diritti di segreteria e agli oneri di bollo già previsti. Non si registrano impatti sulla finanza pubblica.

4.2 Impatti specifici

Capo I – Misure per incrementare la concorrenza nel settore della distribuzione carburanti.

A. Effetti sulle PMI (Test PMI)

- L'introduzione di nuovi requisiti soggettivi e oggettivi può rappresentare un costo proporzionalmente più gravoso per i piccoli operatori (articolo 1)
- regime semplificato per i titolari di reti fino a 100 impianti, con facoltà di applicare direttamente accordi aziendali già sottoscritti e depositati da operatori di rete più ampia, in alternativa alla contrattazione negoziale (articolo 4);
- contributo in conto capitale fino al 50% della spesa e regime di aiuti *de minimis* per la riconversione (articolo 5), che riducono l'onere di adeguamento a carico dei titolari di minori dimensioni;
- graduazione delle sanzioni amministrative in funzione del livello di fatturato e del numero di impianti (articoli 3 e 4);
- regime transitorio di diciotto mesi per l'adeguamento dei contratti in corso e per la decorrenza delle sanzioni.

B. Effetti sulla concorrenza

Nel complesso, l'intervento presenta quindi un duplice effetto concorrenziale. Nel breve periodo, l'inasprimento dei requisiti autorizzatori e l'obbligo di dotarsi di almeno un vettore alternativo possono aumentare i costi di ingresso e determinare un vantaggio relativo per gli operatori già presenti, soprattutto qualora le tecnologie alternative siano caratterizzate da elevati costi di investimento o da una disponibilità ancora limitata. Nel medio-lungo periodo, invece, la combinazione tra nuovi requisiti, incentivi alla riconversione e semplificazioni per l'installazione delle infrastrutture di ricarica può favorire la modernizzazione della rete, la diversificazione dell'offerta e lo sviluppo della concorrenza tra differenti tecnologie energetiche. L'articolo 5, in particolare,

incentiva la trasformazione degli impianti esistenti e consente il cumulo con altri incentivi per le infrastrutture di ricarica, fermo il divieto di sovracompensazione.

Nel dettaglio, l'introduzione, con l'articolo 1, di requisiti soggettivi e oggettivi più stringenti per il rilascio dell'autorizzazione alla distribuzione dei carburanti possono determinare un aumento dei costi fissi e degli oneri amministrativi di accesso e ingresso nel mercato, soprattutto per gli operatori di minori dimensioni o per i nuovi entranti privi di una struttura organizzativa ed economica già consolidata. Tale effetto deve tuttavia essere valutato alla luce della finalità perseguita dalla disposizione, che è espressamente quella di contrastare comportamenti illegali e garantire l'affidabilità degli operatori e per espellere dal mercato operatori inaffidabili, che tipicamente alterano la concorrenza attraverso pratiche di prezzo rese possibili da frodi fiscali o infiltrazioni criminali nella filiera, assicurando dunque la competitività del settore a beneficio della concorrenza e dei consumatori. I requisiti appaiono quindi diretti non tanto a limitare il numero degli operatori, quanto a garantire che l'accesso sia riservato a soggetti in grado di assicurare standard minimi di affidabilità e continuità del servizio. Il regime dell'autorizzazione espressa entro novanta giorni e dalla previsione di una verifica preventiva dei requisiti può avere un effetto pro-concorrenziale, riducendo l'incertezza amministrativa per i nuovi operatori.

La previsione di cui all'articolo 2, secondo la quale a decorrere dal 1° gennaio 2028, non potranno essere rilasciate nuove autorizzazioni per impianti che non prevedano almeno un vettore energetico alternativo ai combustibili fossili, modifica strutturalmente le condizioni di accesso al mercato, perché rende necessario, per i nuovi entranti, sostenere investimenti ulteriori rispetto a quelli richiesti per un tradizionale impianto di distribuzione di benzina o gasolio. Ne deriva una possibile barriera tecnologica ed economica all'ingresso, particolarmente rilevante qualora l'operatore non disponga già delle competenze, delle infrastrutture o delle risorse finanziarie necessarie per offrire carburanti alternativi. Di contro, la misura può produrre un effetto dinamico favorevole alla concorrenza poiché impedisce che i nuovi investimenti si concentrino esclusivamente sulla rete tradizionale e favorisce l'ingresso di operatori specializzati nella mobilità elettrica, nei biocarburanti o negli altri vettori alternativi. L'effetto concorrenziale va quindi valutato non soltanto all'interno del mercato tradizionale dei carburanti fossili, ma anche nel più ampio mercato della fornitura di energia per autotrazione.

L'intera disciplina dei contratti di affidamento (articoli 3 e 4) — durata minima, preavvisi, penali per il recesso anticipato, arbitraggio in caso di stallo negoziale —risponde esplicitamente a una logica antitrust: l'articolo 3, al comma 3, qualifica infatti le violazioni delle condizioni minime come abuso di dipendenza economica ai sensi dell'articolo 9 della legge 192/1998. Quest'ultimo punto, in particolare, è stato elaborato proprio per superare le criticità emerse nell'indagine svolta dall'AGCM (IC54), che individua i rapporti contrattuali tra compagnie petrolifere e gestori come uno dei nodi centrali delle distorsioni concorrenziali nel segmento finale della filiera.

L'introduzione dell'incentivo per la trasformazione per l'impianto (articolo 5) può avere un effetto di riduzione delle barriere all'ingresso nei mercati delle tecnologie alternative, poiché riduce il capitale necessario per convertire un impianto esistente. L'incentivo, inoltre, consente agli operatori già presenti nella distribuzione tradizionale di diversificare la propria attività e di entrare nei nuovi mercati della ricarica elettrica e dei biocarburanti.

Un aspetto particolarmente importante per l'analisi concorrenziale riguarda il rapporto tra requisiti autorizzatori e disponibilità delle tecnologie alternative. L'obbligo di associare i nuovi impianti a un vettore energetico alternativo, previsto dal 2028, potrebbe risultare più oneroso qualora, in determinate aree geografiche, le tecnologie alternative non siano ancora sufficientemente disponibili, economicamente accessibili o supportate da infrastrutture adeguate. In tale situazione, la prescrizione potrebbe trasformarsi da strumento di promozione della concorrenza e della transizione energetica in una barriera all'ingresso, riducendo il numero di potenziali nuovi operatori. Per questa ragione assume rilievo la previsione dell'articolo 5, comma 10, che demanda ai decreti attuativi anche la definizione di speciali condizioni volte a prevenire carenze strutturali della rete distributiva nelle aree interne e nelle isole minori. La disposizione riconosce quindi implicitamente che la trasformazione tecnologica della rete non produce necessariamente effetti uniformi sul territorio e che l'uscita dagli impianti tradizionali deve essere accompagnata da misure idonee a evitare vuoti nell'offerta.

C. Oneri informativi

- L'onere informativo principale in capo agli operatori deriva dalla **domanda di autorizzazione** e dalla documentazione necessaria a dimostrare il possesso dei nuovi requisiti soggettivi e oggettivi (articolo 1);
- I titolari di impianti di distribuzione che utilizzano la disciplina contrattuale prevista dall'articolo devono, tra l'altro, procedere al **deposito presso il MASE degli accordi raggiunti**, entro 30 giorni dalla sottoscrizione (articolo 3);

- I titolari di autorizzazione o concessione devono **depositare presso il MASE gli accordi economici vigenti entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge e i nuovi accordi entro 60 giorni dalla loro sottoscrizione;**
- il titolare che converte l'impianto deve presentare la documentazione necessaria per ottenere il contributo per la trasformazione e, ove ricorrano i presupposti, l'indennizzo al gestore. Le modalità e la documentazione saranno definite dai decreti attuativi previsti dal comma 10. È poi previsto uno specifico obbligo di comunicazione all'Agenzia delle dogane e dei monopoli della cessazione dell'attività di vendita dei carburanti, finalizzato al ritiro della relativa licenza fiscale (articolo 5);

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

L'intervento non eccede i livelli minimi di regolazione europea; anzi, per la parte relativa ai vettori energetici alternativi, si limita a dare attuazione, a livello di rete distributiva nazionale, a quanto già previsto dal Regolamento (UE) 2023/1804. Il regime di incentivo/indennizzo di cui all'articolo 5 è conformato al Regolamento (UE) 2023/2831 sugli aiuti de minimis, nelle more dell'approvazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108 TFUE.

Per il Capo III, il nuovo requisito di accesso e l'obbligo di aggiornamento professionale continuo per gli agenti di affari in mediazione (articolo 12) incidono su una platea in larga parte composta da professionisti e microimprese; i relativi costi di partecipazione ai corsi sono posti a carico degli interessati, senza oneri per la finanza pubblica.

Nel complesso, l'impatto sulle PMI risulta sostenibile per effetto delle misure di flessibilità richiamate; un Test PMI formalizzato, con quantificazione degli oneri di adeguamento, andrà comunque svolto dall'amministrazione in sede di finalizzazione.

Capo II – Misure nel settore delle emittenti radiofoniche e televisive a carattere comunitario e nel settore dell'assicurazione della responsabilità civile risultate dalla circolazione di autoveicoli.

A. Effetti sulle PMI (Test PMI)

Articolo 10: Il settore dell'emittenza locale — a differenza di quello nazionale — è storicamente costituito da operatori di piccole dimensioni, spesso strutturati in forma associativa. Un intervento sui requisiti di accesso al Fondo incide quindi, nella sostanza, su un tessuto imprenditoriale in larga parte riconducibile alle PMI.

Articolo 11: il ramo r.c. auto è esercitato, a fine maggio 2026, da 39 imprese, in prevalenza di dimensioni medio-grandi e comunque non riconducibili alla categoria delle PMI ai sensi della raccomandazione 2003/361/CE; il mercato presenta peraltro un elevato grado di concentrazione, atteso che le prime venti imprese gestiscono l'81,5% dei sinistri CARD relativi agli autoveicoli. Gli oneri di adeguamento agli obblighi che deriveranno dai decreti legislativi delegati presentano tuttavia una componente fissa rilevante (adeguamenti dei sistemi informativi, dei modelli tariffari e dei processi liquidativi) e risultano pertanto proporzionalmente più gravosi per le imprese di minori dimensioni e per i nuovi entranti, con un possibile effetto di innalzamento delle barriere all'ingresso. Un impatto indiretto si produce inoltre sugli intermediari assicurativi, categoria in larga parte composta da microimprese e liberi professionisti, in relazione all'adeguamento dei processi di preventivazione e di informativa precontrattuale connessi al criterio di cui alla lettera e). Si raccomanda pertanto che i decreti legislativi delegati prevedano una graduazione degli adempimenti in funzione della dimensione dell'impresa e un congruo periodo transitorio per l'adeguamento dei sistemi, e che il Test PMI sia svolto in modo formalizzato in sede di AIR dei medesimi decreti, una volta noto il contenuto puntuale degli obblighi.

B. Effetti sulla concorrenza

Articolo 10: il fenomeno delle associazioni che moltiplicano i marchi televisivi al solo fine di accedere ai contributi, spesso senza dipendenti applicati né una reale offerta informativa strutturata l'introduzione di criteri di riparto selettivi, ha alterato la concorrenza tra beneficiari del Fondo, sottraendo risorse a chi offre effettivamente un servizio informativo di qualità e le convoglia verso soggetti che sfruttano l'assenza di sbarramenti regolatori. In questo senso, l'introduzione di requisiti sostanziali (dipendente per marchio, anno di diffusione, tetto di tre marchi) opera come misura di riallineamento tra sussidio pubblico e merito concorrenziale, riducendo un vantaggio competitivo acquisito non tramite efficienza o qualità del servizio, ma tramite la mera moltiplicazione formale di autorizzazioni. Sul piano concorrenziale, questo si traduce in un rafforzamento della posizione relativa

delle emittenti che sostengono costi di personale e offrono continuità di diffusione, cioè degli operatori che competono sulla qualità del servizio piuttosto che sulla capacità di generare nuovi marchi.

Articolo 11: la delega persegue espressamente, tra le proprie finalità, il rafforzamento della competitività tra le imprese assicurative a vantaggio degli assicurati (articolo 11, comma 1, lettera a). Gli effetti pro-concorrenziali attesi operano su tre distinti piani. Sul piano della concorrenza in prima fase: una revisione del sistema bonus-malus fondata su una base informativa più ampia e su metodologie di valutazione del rischio più evolute riduce il ricorso a classi di merito "interne" non comparabili tra imprese e restituisce al profilo di rischio dell'assicurato un valore segnaletico trasferibile presso operatori concorrenti, abbattendo i costi di ricerca e di trasferimento che oggi ostacolano la mobilità della domanda. Sul piano della concorrenza in fase liquidativa, la revisione della metodologia di calcolo dei forfait del risarcimento diretto incide su una distorsione strutturale segnalata dall'AGCM nel provvedimento di avvio dell'IC60: la compensazione basata su parametri di costo medio attenua l'incentivo individuale al contenimento dei costi e può riflettersi sulle politiche di prezzo; le evidenze IVASS sui sinistri CARD naturali (costo medio inferiore del 6,3% in caso di responsabilità integrale e superiore del 10,1% in caso di concorso al 50%) documentano l'esistenza di comportamenti liquidativi differenziati in funzione dell'operare del forfait. Sul piano della concorrenza per il cliente, il miglioramento degli strumenti di comparazione (lettera e) accresce l'efficacia del preventivatore pubblico, il cui valore informativo è oggi eroso dalla diffusione di sconti prevalentemente commerciali (65,2% dello sconto complessivo) e dalla limitata esposizione, da parte delle imprese, di clausole aggiuntive e sconti sul contratto base.

C. Oneri informativi

Articolo 10: l'intervento non introduce nuovi obblighi informativi.

Articolo 11: la delega, in quanto tale, non introduce direttamente nuovi obblighi informativi a carico dei destinatari. Gli oneri informativi discenderanno dai decreti legislativi delegati e sono prevedibilmente riconducibili a: alimentazione e arricchimento dei flussi verso la banca dati sinistri e l'Archivio integrato antifrode gestiti dall'IVASS.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

Articolo 10: l'intervento non eccede i livelli minimi di regolazione europea

Articolo 11: il quadro normativo europeo di riferimento è costituito dalla direttiva 2009/103/CE, concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli, come modificata dalla direttiva (UE) 2021/2118, dalla direttiva (UE) 2016/97 sulla distribuzione assicurativa, dalla direttiva 2009/138/CE (Solvency II) e dal regolamento (UE) 2016/679 in materia di protezione dei dati personali. I criteri direttivi della delega si mantengono entro i livelli minimi di regolazione ivi previsti e non introducono livelli ulteriori.

Capo III – norme in materia di agenti di affari in mediazione e di consulenti del lavoro.

A. Effetti sulle PMI (Test PMI)

Articolo 12: la platea interessata è composta in larga prevalenza da professionisti e microimprese. I costi di partecipazione ai corsi di aggiornamento professionale gravano sugli operatori, senza oneri per la finanza pubblica; l'impegno formativo richiesto — almeno sessanta ore nell'arco di tre anni, con un minimo di sedici ore annue — è contenuto e distribuito su un arco temporale triennale, così da risultare sostenibile anche per gli operatori individuali. La proporzionalità della misura è ulteriormente assicurata dalla gradualità del regime sanzionatorio, che prevede la sospensione semestrale dall'abilitazione e, solo in caso di reiterazione, la cancellazione dell'iscrizione camerale.

Articolo 13: l'intervento non comporta oneri di adeguamento per le imprese né per i professionisti interessati, ampliando unicamente le facoltà operative dei consulenti del lavoro, categoria anch'essa composta in prevalenza da professionisti e studi di piccole dimensioni. Come rilevato dalla relazione tecnica, la misura è anzi suscettibile di ampliare l'offerta professionale qualificata e di ridurre i costi di conformità per le imprese di minore dimensione, che potranno avvalersi, per gli adempimenti in esame, del professionista di cui già si servono per la gestione degli obblighi in materia di lavoro.

B. Effetti sulla concorrenza

Articolo 12: l'intervento produce effetti pro-concorrenziali in quanto l'accesso alla professione mediante titolo universitario si aggiunge, in via alternativa, ai percorsi già previsti, ampliando le possibilità di ingresso nel mercato dei servizi di mediazione; al contempo, il contrasto all'esercizio abusivo della professione e l'innalzamento della qualità professionale operano a vantaggio degli operatori regolari, riducendo la concorrenza sleale esercitata da chi opera in assenza dei requisiti di legge. L'obbligo di aggiornamento professionale continuo comporta un onere uniforme per tutti gli operatori e non è tale, per entità e modalità di assolvimento, da determinare barriere all'uscita o vantaggi competitivi in favore degli operatori di maggiori dimensioni.

Articolo 13: l'intervento ha effetto direttamente pro-concorrenziale, ampliando il numero dei professionisti abilitati a presentare gli adempimenti telematici in questione e rimuovendo una riserva di attività a favore di una sola categoria professionale, con conseguente ampliamento dell'offerta a beneficio delle imprese committenti.

C. Oneri informativi

Articolo 12: l'intervento introduce, a carico dei mediatori, l'onere di documentare il conseguimento dei crediti formativi certificati; la certificazione è tuttavia rimessa alle associazioni di categoria, senza necessità di ulteriori adempimenti dichiarativi verso l'amministrazione. Per i soggetti che accedono alla professione tramite il nuovo percorso, l'onere informativo coincide con quello già previsto per la dimostrazione dei requisiti in sede di segnalazione certificata di inizio attività.

Articolo 13: l'intervento non introduce nuovi obblighi informativi: gli adempimenti telematici restano invariati nel contenuto e nelle modalità, mutando unicamente la platea dei professionisti legittimati a presentarli.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

Articolo 12: l'intervento si colloca nell'ambito della disciplina delle professioni regolamentate e, come dà atto la relazione illustrativa, recepisce le migliori pratiche nazionali ed europee in materia di formazione permanente delle professioni regolamentate, tenendo conto degli standard tecnici di qualificazione professionale elaborati per i settori considerati. Sotto il profilo della proporzionalità — che costituisce il parametro cui la disciplina dell'Unione subordina le misure che condizionano l'accesso a una professione regolamentata — si osserva che il nuovo requisito fondato sul titolo universitario non è introdotto in sostituzione dei requisiti vigenti, bensì quale modalità alternativa di accesso: l'intervento non restringe quindi l'accesso al mercato né innalza la soglia minima di qualificazione richiesta, ma amplia le vie di ingresso nella professione, valorizzando percorsi formativi di livello superiore e mantenendo in ogni caso l'accertamento delle competenze mediante esame di idoneità. Quanto all'obbligo di aggiornamento professionale continuo, esso corrisponde a una misura diffusa nelle professioni regolamentate ed è calibrato su un impegno formativo contenuto e distribuito su base triennale, proporzionato all'obiettivo di tutela dei consumatori perseguito. Non sono pertanto introdotti livelli di regolazione ulteriori rispetto a quelli richiesti dalla normativa dell'Unione.

Articolo 13: l'intervento non interferisce con il quadro normativo europeo, riguardando le modalità di presentazione di adempimenti telematici presso il Registro delle imprese e operando in senso ampliativo della platea dei soggetti legittimati.

4.3 Motivazione dell'opzione preferita

Capo I – Misure per incrementare la concorrenza nel settore della distribuzione carburanti.

L'opzione regolatoria (intervento organico di riforma legislativa) è preferita in quanto, a differenza dell'opzione zero, due e tre, consente di conseguire gli obiettivi di rafforzamento della legalità, della qualità del servizio e della competitività della rete di distribuzione carburanti, mediante strumenti (regolatori, contrattuali e incentivanti) tra loro complementari e senza comportare, secondo quanto attestato dalla relazione tecnica, nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, ad eccezione delle risorse dedicate al Fondo di cui all'articolo 5, integralmente coperte a legislazione vigente.

Capo II – Misure nel settore delle emittenti radiofoniche e televisive a carattere comunitario e nel settore dell'assicurazione della responsabilità civile risultate dalla circolazione di autoveicoli.

Articolo 10: l'opzione regolatoria (modifica dell'art. 7 del d.P.R. n. 146/2017) è preferita in quanto l'introduzione di nuovi criteri di riparto selettivi per accedere alle risorse del Fondo per il pluralismo nell'informazione consente di conseguire gli obiettivi di maggiore selettività nell'erogazione dei contributi pubblici alle emittenti televisive comunitarie.

Articolo 11: L'opzione regolatoria (delega legislativa per il riordino organico della disciplina r.c. auto) è preferita all'opzione zero in quanto è l'unica idonea a incidere simultaneamente sulle determinanti del premio individuate

dalle evidenze IVASS — frequenza dei sinistri, costo medio e complessità gestionale connessa a frodi e contenzioso — e sui fattori che ostacolano la mobilità della domanda, mentre il mantenimento dell'assetto vigente lascerebbe irrisolte criticità che gli interventi settoriali già adottati hanno affrontato solo parzialmente.

Il bilanciamento tra benefici e oneri risulta favorevole: a fronte di oneri di adeguamento a carico delle imprese stimati, in via indicativa, in 6,8-20,3 milioni di euro una tantum e 0,7-2,0 milioni di euro annui, e in assenza di nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ai sensi dell'articolo 11, comma 3, i benefici attesi sono rappresentati dalla riduzione del costo della copertura obbligatoria per gli assicurati, dal recupero di efficienza connesso al contenimento delle frodi e del contenzioso, dalla riduzione delle disparità territoriali non giustificate da fattori tecnici e dall'incremento della mobilità della domanda e della pressione concorrenziale tra imprese. Il beneficio atteso è distribuito sull'intera platea degli assicurati, mentre l'onere è concentrato su un numero limitato di operatori (39 imprese) e presenta natura in larga parte una tantum.

Capo III – norme in materia di agenti di affari in mediazione e di consulenti del lavoro.

Articolo 12: l'opzione regolatoria è preferita in quanto consente di conseguire l'obiettivo di innalzamento della qualità professionale e di tutela dei consumatori agendo sia sull'accesso alla professione sia sul mantenimento nel tempo della competenza, laddove l'opzione zero lascerebbe immutata una disciplina di accesso risalente e priva di obblighi di aggiornamento. Il bilanciamento tra benefici e oneri risulta favorevole: a fronte di oneri di adeguamento circoscritti e posti a carico dei professionisti, si attendono benefici diffusi in termini di qualità del servizio e di riduzione dell'asimmetria informativa a danno dei consumatori, senza oneri per la finanza pubblica.

Articolo 13: l'opzione regolatoria è preferita in quanto rimuove, con un intervento di minima, una disparità di trattamento non giustificata tra categorie professionali che svolgono funzioni analoghe, ampliando la platea dei soggetti abilitati senza introdurre nuovi adempimenti né oneri per le imprese e per la finanza pubblica.

5. MODALITÀ DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

5.1 Attuazione

Capo I – Misure per incrementare la concorrenza nel settore della distribuzione carburanti.

L'attuazione dell'intervento richiede l'adozione di plurimi atti di secondo livello: uno o più decreti del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle imprese e del made in Italy, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge, per la definizione delle condizioni, modalità e termini di erogazione del contributo e dell'indennizzo di cui all'articolo 5; la stipula di un'apposita convenzione tra il MASE e Acquirente Unico S.p.A. per la gestione operativa del Fondo (istruttoria delle domande, erogazioni, controlli); un decreto del MIMIT, di concerto con il MASE, per la definizione dei compensi del collegio arbitrale.

I soggetti responsabili dell'attuazione sono, pertanto: il MASE, quale amministrazione titolare del Fondo per la trasformazione della rete carburanti e responsabile dei relativi decreti attuativi; Acquirente Unico S.p.A., quale soggetto gestore in house delle risorse del Fondo; il MIMIT, quale amministrazione titolare dell'accertamento e dell'irrogazione delle sanzioni amministrative di cui agli articoli 3 e 4; l'Agenzia delle dogane e dei monopoli, per gli adempimenti relativi alle licenze fiscali connesse alla trasformazione degli impianti; i Comuni, quali enti titolari del procedimento autorizzatorio.

Capo II – Misure nel settore delle emittenti radiofoniche e televisive a carattere comunitario e nel settore dell'assicurazione della responsabilità civile risultate dalla circolazione di autoveicoli.

Articolo 10: la scelta di intervenire con fonte di rango legislativo è coerente con l'assetto già consolidato, e la norma non richiede l'adozione di ulteriori atti attuativi di rango secondario per la sua operatività immediata, salvo l'adeguamento della modulistica di domanda. Alla concreta attuazione dell'intervento normativo provvederà il Ministero delle imprese e del made in Italy, quale amministrazione competente alla gestione del Fondo per il pluralismo nell'informazione.

Articolo 11: l'adozione, entro quattro mesi, di uno o più decreti legislativi delegati per la riforma della disciplina RCA, su proposta del Ministro delle imprese e del made in Italy di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, della giustizia, dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere del Consiglio di Stato e delle Commissioni parlamentari competenti.

Capo III – Misure in materia di agenti di affari in mediazione e di consulenti del lavoro.

Articolo 12: l'attuazione richiede l'adozione, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, di uno o più decreti del Ministro delle imprese e del made in Italy, sentite le associazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale firmatarie dei contratti collettivi e previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome, volti a definire: a) di concerto con il Ministro dell'università e della ricerca, i titoli di studio universitari e le modalità di svolgimento dell'esame di cui alla nuova lettera e-bis) dell'articolo 2, comma 3, della legge n. 39/1989; b) le modalità di partecipazione, gestione e organizzazione dei corsi di aggiornamento professionale di cui al nuovo comma 5-ter dell'articolo 3 della medesima legge. I soggetti responsabili dell'attuazione sono il MIMIT e il MUR, per la parte di rispettiva competenza, le Camere di commercio, per le iscrizioni e i provvedimenti disciplinari conseguenti all'inadempimento dell'obbligo formativo, e le associazioni di categoria, per il riconoscimento e la certificazione dei crediti formativi. L'articolo 12, comma 3, prevede espressamente che dall'attuazione non derivino nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 13: la disposizione non richiede atti attuativi, operando mediante novella direttamente applicabile dall'entrata in vigore della legge; l'attuazione è rimessa al sistema camerale nell'ambito dell'ordinaria gestione degli adempimenti telematici presso il Registro delle imprese.

5.2 Monitoraggio

Capo I – Misure per incrementare la concorrenza nel settore della distribuzione carburanti.

Un sistema di monitoraggio dell'intervento potrebbe fare perno sui seguenti elementi, già oggetto di rilevazione da parte delle amministrazioni competenti: il numero di impianti dismessi/riconvertiti e l'ammontare dei contributi erogati a valere sul Fondo per la trasformazione della rete carburanti, rilevabili da Acquirente Unico S.p.A. nell'ambito della gestione del Fondo; il numero di gestori indennizzati;; lo stato di adozione dei decreti legislativi delegati in materia RCA, entro il termine di quattro mesi.

Capo II – Misure nel settore delle emittenti radiofoniche e televisive a carattere comunitario e nel settore dell'assicurazione della responsabilità civile risultate dalla circolazione di autoveicoli.

Articolo 10: il numero di domande e di beneficiari ammessi al Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione, distinti per categoria (dato già oggetto di rilevazione annuale da parte del MIMIT, come attestato dalla serie storica 2023-2026 riportata nella relazione illustrativa)

Articolo 11: oltre allo stato di adozione dei decreti legislativi delegati entro il termine di quattro mesi — indicatore di natura procedurale, idoneo a misurare la sola attuazione formale della delega — il monitoraggio dell'intervento farà perno sugli indicatori di risultato individuati alla sotto-sezione 2.2, tutti costruiti su rilevazioni già effettuate dalle amministrazioni e dalle autorità competenti e quindi non comportanti nuovi oneri: il premio medio effettivamente pagato e la sua distribuzione provinciale (indagine IPER dell'IVASS, a cadenza trimestrale, e Relazione annuale dell'IVASS); il differenziale rispetto ai principali Paesi europei (Relazione annuale dell'IVASS); l'incidenza dei sinistri esposti a rischio frode, dei sinistri posti senza seguito e dei risparmi per frodi sventate (relazioni annuali antifrode trasmesse dalle imprese ai sensi del Regolamento ISVAP n. 44/2012 e Archivio integrato antifrode); il numero di veicoli privi di copertura rilevati dai sistemi di controllo telematico (banca dati delle coperture assicurative del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti).

Il monitoraggio sarà effettuato con cadenza annuale dalle Amministrazioni aventi competenza in materia; concorreranno inoltre le risultanze dell'indagine conoscitiva IC60, il cui termine di chiusura è fissato al 31 dicembre 2027.

Capo III – norme in materia di agenti di affari in mediazione e di consulenti del lavoro.

Articolo 12: possono essere assunti quali indicatori di monitoraggio il numero di soggetti che accedono alla professione tramite il nuovo percorso fondato sul titolo universitario e sul superamento dell'esame, rispetto a quanti accedono in base ai requisiti previgenti; il numero di crediti formativi certificati dalle associazioni di categoria; il numero di provvedimenti di sospensione semestrale dall'abilitazione e di cancellazione dell'iscrizione camerale per inadempimento dell'obbligo formativo. I dati sono rilevabili presso le Camere di commercio, nell'ambito delle funzioni già ad esse attribuite in materia di iscrizioni e di provvedimenti disciplinari, e presso le associazioni di categoria per la parte relativa ai crediti formativi.

Articolo 13: l'indicatore di monitoraggio è costituito dal numero di adempimenti telematici presentati al Registro delle imprese da consulenti del lavoro ai sensi dei commi 2-quater e 2-quinquies dell'articolo 31 della legge n. 340/2000, dato già rilevabile dal sistema camerale in base alla qualifica del soggetto presentatore.

Il monitoraggio sarà effettuato con cadenza annuale dalle Amministrazioni competenti.

CONSULTAZIONI SVOLTE NEL CORSO DELL'AIR

Capo I – Misure per incrementare la concorrenza nel settore della distribuzione carburanti.

Articoli da 1 a 9: l'analisi ha tenuto conto delle evidenze acquisite dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato nelle indagini conoscitive IC54 (distribuzione carburanti) e IC60 (mercato RC auto, avviata con IVASS il 18 giugno 2026), nonché del quadro di confronto con le associazioni di categoria dei titolari e dei gestori previsto dalla disciplina di settore.

Capo II – Misure nel settore delle emittenti radiofoniche e televisive a carattere comunitario e nel settore dell'assicurazione della responsabilità civile risultate dalla circolazione di autoveicoli.

Articolo 10: l'analisi ha tenuto conto delle evidenze acquisite dal controllo effettuato nel 2024 con la collaborazione degli Ispettorati sui palinsesti delle televisioni comunitarie.

Articolo 11: l'analisi ha tenuto conto delle evidenze acquisite nell'ambito dell'ultima Relazione annuale di IVASS e dell'indagine conoscitiva IC60 sulle criticità concorrenziali nel settore r.c. auto, deliberata dall'AGCM nel giugno 2026 e svolta congiuntamente all'IVASS in attuazione del Protocollo d'intesa sottoscritto tra le due Autorità nel novembre 2024. Non sono state svolte, con riferimento all'articolo 11, ulteriori consultazioni aperte ai sensi dell'articolo 16 del d.P.C.M. n. 169/2017.

Capo III – norme in materia di agenti di affari in mediazione e di consulenti del lavoro.

Articolo 12: l'analisi ha tenuto conto del confronto con le associazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale. Il medesimo comma prevede la previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome.

Articolo 13: trattandosi di disposizione di contenuto circoscritto, che estende ai consulenti del lavoro una legittimazione già riconosciuta ad altre categorie professionali senza incidere sugli adempimenti a carico delle imprese, non si sono registrate consultazioni dedicate.

PERCORSO DI VALUTAZIONE

La presente Relazione AIR è stata redatta dagli uffici dell'amministrazione proponente sulla base della documentazione istruttoria disponibile e delle evidenze di settore richiamate.

Più specificatamente:

- con riferimento al Capo I, il confronto con i portatori di interesse del settore della distribuzione dei carburanti si è svolto in linea di continuità con l'istruttoria condotta in occasione dei provvedimenti urgenti adottati in materia negli ultimi mesi, di cui il presente intervento costituisce lo sviluppo strutturale. Sono state acquisite le posizioni delle associazioni di categoria maggiormente rappresentative dei titolari e dei gestori;

- per quanto concerne l'articolo 10, l'istruttoria si è avvalsa del confronto con le associazioni di categoria rappresentative delle emittenti radiofoniche e televisive. Gli elementi emersi hanno concorso alla definizione dei nuovi criteri di ammissione alla graduatoria e di riparto delle risorse del Fondo per il pluralismo dell'informazione;

- con riguardo all'articolo 11, l'istruttoria si è avvalsa del confronto con i soggetti del mercato assicurativo, nonché delle evidenze acquisite nell'ambito dell'indagine conoscitiva IC60, condotta dall'AGCM in collaborazione con IVASS e accompagnata da una *call for input* rivolta a tutti i soggetti interessati. (indagini conoscitive IC54 e IC60 dell'AGCM; dati dell'Anagrafe degli impianti distribuzione carburanti tenuta dal MASE; serie storiche delle domande al Fondo per il pluralismo dell'informazione per gli anni 2023-2026);

- infine, in relazione al Capo III, il coinvolgimento dei portatori di interesse è assicurato in via obbligatoria nella fase di adozione della normazione secondaria: l'articolo 12, comma 2, prevede infatti che i decreti attuativi siano adottati sentite le associazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale firmatarie dei contratti collettivi e previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome. Alle medesime associazioni è altresì demandato, ai sensi del nuovo comma 5-ter dell'articolo 3 della legge n. 39 del 1989, il riconoscimento e la certificazione dei crediti formativi, con un ruolo dunque stabile nell'attuazione della disciplina.

Il percorso di analisi ha seguito le fasi di ricostruzione del contesto e dei problemi, definizione degli obiettivi e degli indicatori, individuazione e comparazione delle opzioni, valutazione degli impatti per categoria di destinatari e definizione delle modalità di attuazione e monitoraggio.

DISEGNO DI LEGGE

—

CAPO I

MISURE PER INCREMENTARE LA CONCORRENZA NEL SETTORE DELLA DISTRIBUZIONE DEI CARBURANTI

Art. 1.

(Modifiche in materia di autorizzazione alla distribuzione dei carburanti)

1. Al fine di rafforzare il contrasto dei comportamenti illegali e di garantire l'affidabilità dei soggetti che operano nel territorio nazionale nelle attività di distribuzione dei carburanti, in modo da assicurare la concorrenza tra gli stessi a beneficio dei consumatori, all'articolo 1 del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2:

1) al primo periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , da rilasciare in forma espressa entro novanta giorni dalla data di presentazione dell'istanza e all'esito della verifica positiva della sussistenza dei requisiti soggettivi e oggettivi previsti dal presente articolo »;

2) al secondo periodo, la parola: « esclusivamente » è soppressa;

b) dopo il comma 2 sono inseriti i seguenti:

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

a) capacità tecnico-organizzativa ed economica necessaria a garantire la continuità e la regolarità nell'espletamento del servizio pubblico essenziale di distribuzione di prodotti energetici e servizi destinati all'autotrazione;

b) insussistenza delle condizioni soggettive ostative previste dall'articolo 94 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36;

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

2-ter. Il rilascio dell'autorizzazione è subordinato alle verifiche in materia di documentazione antimafia ai sensi dell'articolo 83 del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 »;

c) al comma 3, il secondo e il terzo periodo sono soppressi;

d) al comma 4 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Il trasferimento a terzi è condizionato al trasferimento delle attrezzature costituenti l'impianto stesso ed è soggetto all'autorizzazione del comune competente, rilasciata previa verifica dei requisiti soggettivi del subentrante entro novanta giorni dalla comunicazione di cui al comma 1 »;

e) al comma 6:

1) al terzo periodo, le parole: « Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato » sono sostituite dalle seguenti: « Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, »;

2) al quinto periodo, le parole: « Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato » sono sostituite dalle seguenti: « Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica »;

f) al comma 9, le parole: « Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato » sono sostituite dalle seguenti: « Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica ».

2. Le autorizzazioni rilasciate prima della data di entrata in vigore della presente legge rimangono valide. Ove, in sede di controllo ai sensi delle norme specifiche di

settore, sia rilevato il difetto di alcuno dei requisiti di cui all'articolo 1, comma 2-*bis*, lettere *a)*, *b)* e *c)*, del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, introdotto dal comma 1 del presente articolo, l'autorizzazione decade. L'amministrazione competente al rilascio del titolo assegna al titolare dell'autorizzazione, prima della pronuncia di decadenza, novanta giorni per l'eliminazione dei fattori ostativi e per l'adeguamento alle disposizioni introdotte dalla presente legge.

Art. 2.

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

1. Dopo l'articolo 1 del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, sono inseriti i seguenti:

« Art. 1-*bis*. – *(Requisiti oggettivi per il rilascio delle nuove autorizzazioni) – 1.* A decorrere dal 1° gennaio 2028 non possono essere rilasciate autorizzazioni per impianti che non prevedano anche la distribuzione di almeno un vettore energetico per autotrazione alternativo ai combustibili fossili, conforme alla definizione di cui all'articolo 2, punto 4), del regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023.

Art. 1-*ter*. – *(Decadenza dell'autorizzazione) – 1.* Il titolo autorizzativo decade qualora vengano meno i requisiti di cui all'articolo 1. La decadenza è disposta con provvedimento motivato dell'autorità competente.

2. La decadenza è altresì disposta per l'inadempienza degli obblighi imposti dalle disposizioni di legge e dal titolo autorizzativo quando tale inadempienza è di tale gravità da compromettere la sicurezza o da ostacolare la continuità e la regolarità del servizio pubblico essenziale di distribuzione dei prodotti energetici per l'autotrazione.

3. La decadenza comporta in tutti i casi, a carico dei titolari, l'obbligo di smantellamento delle attrezzature, di accertamento dell'eventuale inquinamento ai fini della bonifica ambientale del sottosuolo e di ri-

duzione in pristino delle superfici pubbliche e demaniali occupate dagli impianti, salva contraria disposizione contenuta negli atti autorizzativi ovvero salvo il subentro di altro titolare ai sensi dell'articolo 1, comma 4 ».

Art. 3.

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

1. All'articolo 28 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) ai commi 4, 12 e 13, le parole: « Ministero dello sviluppo economico », ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: « Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica »;

b) dopo il comma 14 sono aggiunti i seguenti:

« *14-bis*. Nei casi di diretta conduzione operativa degli impianti o quando la stessa è affidata, anche attraverso contratti di comodato, dall'azienda titolare di autorizzazione o concessione degli impianti medesimi a una società terza controllata ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile ovvero a una società partecipata o collegata, quest'ultima o il titolare, oltre che avvalersi di proprio personale, può stipulare con un terzo che sia in possesso dei requisiti di cui all'articolo 1, comma 2-*bis*, del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, un contratto per l'affidamento di una parte o del complesso dei servizi di rifornimento nonché di quelli correlati, individuati ai sensi del comma 14-*ter*. Il contratto di affidamento ha una durata minima non inferiore a quattro anni e prevede termini di preavviso e penali per l'anticipato recesso secondo quanto stabilito ai sensi del comma 14-*ter*. L'affidatario gestisce soltanto i servizi, senza acquisire la proprietà del prodotto e senza assumere l'obbligo di licenza fiscale, che rimane intestata al titolare o al comodatario dell'impianto, ai sensi dell'articolo 25, comma 4,

del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504. In caso di affidamento del complesso dei servizi di rifornimento, l'affidatario risponde solidalmente delle obbligazioni di cui all'articolo 25, comma 5, del citato testo unico di cui al decreto legislativo n. 504 del 1995.

14-ter. Le parti di cui all'articolo 19, comma 3, della legge 5 marzo 2001, n. 57, integrano obbligatoriamente, attraverso il procedimento negoziale ivi previsto, le condizioni normative minime di cui al comma 14-*bis* del presente articolo in relazione ai seguenti oggetti:

a) eventuale definizione di livelli di tutela dell'affidatario più elevati di quelli minimi stabiliti dal comma 14-*bis*;

b) specificazione dei servizi che possono essere affidati nell'ambito di quanto previsto dal comma 14-*bis*;

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

d) previsione di una penale in caso di recesso dell'affidante, salva giusta causa, in misura proporzionale al corrispettivo residuo dell'affidamento fino all'originaria scadenza e comunque entro il limite massimo di diciotto mesi;

e) definizione del corrispettivo dell'affidamento e di meccanismi per la revisione del corrispettivo, che si attivano al verificarsi di particolari condizioni, di natura oggettiva, imprevedibili e indipendenti dalla condotta del prestatore del servizio, le quali determinino una variazione del costo del servizio, in aumento o in diminuzione, in misura superiore al 5 per cento dell'importo complessivo;

f) eventuale specificazione delle modalità di svolgimento dei servizi per garantire la continuità del servizio di rifornimento, nel rispetto delle disposizioni regionali e comunali;

g) eventuale previsione di clausole penali per gli inadempimenti o i ritardi del prestatore del servizio suscettibili di gene-

rare sanzioni amministrative o penali a carico del gestore, nel rispetto del principio di proporzionalità delle sanzioni, e di clausole risolutive espresse per la grave violazione, da parte dell'affidatario, della legislazione in materia previdenziale e contributiva.

14-quater. Le parti sono libere di disciplinare ulteriori aspetti contrattuali secondo le regole generali in materia di obbligazioni e contratti.

14-quinquies. Decorsi centoventi giorni dall'avvio del procedimento negoziale, in assenza del raggiungimento di un accordo, la definizione delle condizioni normative integrative di cui al comma 14-*ter* è rimessa, su iniziativa della parte interessata, all'equo apprezzamento di un terzo arbitratore, il quale procede ai sensi dell'articolo 1349 del codice civile, nei limiti di quanto previsto dal comma 14-*bis* del presente articolo, avuto riguardo allo stato del negoziato e alle eventuali intese parziali raggiunte dalle parti nell'ambito del medesimo nonché agli accordi già sottoscritti. L'organo arbitratore è costituito da un collegio di tre esperti, rispettivamente designati: *a)* uno dal titolare di autorizzazione o concessione degli impianti; *b)* uno dalle associazioni dei gestori; *c)* uno d'intesa dal Ministero delle imprese e del *made in Italy* e dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. In mancanza di designazione del componente del collegio da parte del titolare dell'autorizzazione o concessione o delle associazioni dei gestori, vi provvedono, d'intesa, i Ministeri di cui al secondo periodo, lettera *c)*. Il compenso dei componenti dell'organo arbitratore è posto a carico delle parti in misura paritaria ed è determinato secondo criteri di congruità e proporzionalità, tenuto conto dell'attività effettivamente svolta. Con decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, sono stabiliti i criteri e i limiti per la determinazione dei compensi spettanti agli arbitratori. Resta ferma, durante il termine di centoventi giorni previsto per il negoziato ai sensi del primo periodo, la possibilità di attivare presso il Ministero dell'ambiente e della

sicurezza energetica il tentativo di mediazione di cui all'articolo 1, comma 6, quinto periodo, del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, ma la stessa deve concludersi nel suddetto termine di cui al primo periodo del presente comma. Gli accordi raggiunti ai sensi del precedente periodo e del comma 14-*ter* sono depositati presso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica entro trenta giorni dalla loro sottoscrizione.

14-sexies. I contratti con i quali il titolare dell'impianto affida i servizi rispettano le condizioni normative minime previste dal comma 14-*bis* nonché quelle definite ai sensi dei commi 14-*ter* e 14-*quinquies* o individuate ai sensi del comma 14-*septies*. Le previsioni contrattuali in contrasto con le predette condizioni sono nulle e sono sostituite di diritto dalle clausole generali stabilite ai sensi delle disposizioni richiamate al primo periodo del presente comma. I contratti stipulati nel rispetto delle condizioni minime, indicate nei commi da 14-*bis* a 14-*quinquies*, sono esclusi dal campo di applicazione della presunzione di parasubordinazione o subordinazione.

14-septies. I titolari di una rete con un numero di impianti di distribuzione di carburanti non superiore a cento, in alternativa alla negoziazione ai sensi del comma 14-*ter*, possono applicare le clausole generali, comprese quelle economiche, previste dagli accordi già sottoscritti da operatori aventi rilevanza nazionale, depositati ai sensi del comma 14-*quinquies*, purché il titolare ne dia preventiva e formale comunicazione al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e nel contratto di affidamento sia previamente specificata l'adesione a uno dei suddetti contratti. In tal caso, per le reti che comprendono impianti oggetto di convenzionamento i titolari fanno riferimento all'accordo depositato dal convenzionante.

14-octies. Sono in ogni caso esclusi dal campo di applicazione del contratto di affidamento di cui ai commi da 14-*bis* a 14-*septies* gli impianti senza l'assistenza di personale e ad elevata automazione in cui il rifornimento avviene esclusivamente con modalità *self-service* prepagato, provvisti di sistemi automatizzati per la rilevazione dei

dati, di terminali per il pagamento e di sistemi informatici per la gestione dei dati di carico e di scarico delle quantità di carburante. Dal medesimo campo di applicazione è altresì escluso l'affidamento di diverse e specifiche tipologie di servizi di natura non commerciale che non rientrano tra le attività di distribuzione dei carburanti né tra quelle aggiuntive di cui all'articolo 19, comma 3, della legge 5 marzo 2001, n. 57 (cosiddetti "servizi *non oil*").

14-novies. Le disposizioni di cui ai commi da 14-*bis* a 14-*octies* si applicano anche agli impianti di distribuzione di carburanti nelle aree di servizio autostradali. In tal caso la durata dei contratti di affidamento non può in alcun caso superare quella del contratto di subconcessione stipulato tra il concessionario autostradale e il subconcessionario autostradale affidatario del servizio di distribuzione. In caso di scadenza o risoluzione del contratto che disciplina i rapporti tra il concessionario autostradale e il subconcessionario autostradale affidatario del servizio di distribuzione, tutti i contratti di affidamento sottoscritti sul presupposto della subconcessione stessa si intendono risolti di diritto alla stessa data ».

2. I contratti in corso alla data di entrata in vigore della presente legge con i quali è stata affidata la gestione di un impianto conservano efficacia per non oltre diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge ovvero, se antecedente, fino alla loro naturale scadenza.

3. Ai titolari di impianti che utilizzano tipologie contrattuali diverse dall'affidamento semplificato di cui ai commi da 14-*bis* a 14-*septies* dell'articolo 28 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, introdotti dal comma 1 del presente articolo, nonché dai contratti previsti dal comma 12 dell'articolo 28 del medesimo decreto-legge n. 98 del 2011 si applica, su documentata segnalazione delle associazioni di categoria maggiormente rappresentative dei gestori, la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da 2.000 euro a 20.000 euro per ciascun punto di vendita, fino all'importo massimo di 200.000 euro. La sanzione è irrogata dal

Ministero delle imprese e del *made in Italy*, nel rispetto del principio del contraddittorio, tenuto conto anche dell'entità del fatturato e del numero degli impianti di rifornimento di carburanti posseduti dall'azienda titolare di autorizzazione o concessione in cui sono utilizzate forme contrattuali diverse da quelle richiamate al primo periodo. I proventi derivanti dall'applicazione delle sanzioni di cui al primo periodo sono versati ad apposito capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati al Fondo di cui all'articolo 5, comma 9, della presente legge. I comportamenti contrari a quanto previsto dall'articolo 28, commi da 14-*bis* a 14-*octies*, del citato decreto-legge n. 98 del 2011 costituiscono abuso di dipendenza economica, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 9 della legge 18 giugno 1998, n. 192. Le sanzioni di cui al presente comma si applicano trascorsi diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge. Le stesse non si applicano durante il periodo di attività dell'arbitratore di cui al comma 14-*quinquies* dell'articolo 28 del citato decreto-legge n. 98 del 2011 e nei sessanta giorni successivi alla sua decisione.

Art. 4.

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

1. All'articolo 1, comma 6, del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, le parole: « sei anni » sono sostituite dalle seguenti: « quattro anni »;

b) dopo il primo periodo è inserito il seguente: « I contratti si rinnovano automaticamente per un periodo di eguale durata, salva comunicazione del mancato rinnovo da inviare al gestore nei primi sei mesi dell'ultimo anno contrattuale ».

2. I contratti di cui al comma 6 dell'articolo 1 del decreto legislativo 11 febbraio

1998, n. 32, come modificato dal comma 1 del presente articolo, in corso alla data di entrata in vigore della presente legge, rimangono efficaci fino alla loro naturale scadenza.

3. All'articolo 19 della legge 5 marzo 2001, n. 57, dopo il comma 3 sono inseriti i seguenti:

« *3-bis*. Decorsi centoventi giorni dall'avvio del procedimento negoziale, in assenza del raggiungimento di un accordo si applicano, su istanza della parte interessata, le disposizioni dell'articolo 28, comma 14-*quinquies*, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111. Gli accordi, comunque raggiunti, sono depositati entro trenta giorni dalla loro sottoscrizione presso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

3-ter. I titolari di una rete con un numero di impianti di distribuzione di carburanti non superiore a cento unità, in alternativa alla negoziazione degli accordi di cui al comma 3, possono applicare le clausole degli accordi aziendali, nella loro integrità, già sottoscritti da operatori aventi rilevanza nazionale, depositati presso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, purché ne diano preventiva e formale comunicazione al suddetto Ministero e alle associazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale dei gestori. In tal caso, per le reti che comprendono impianti oggetto di convenzionamento i titolari fanno riferimento all'accordo depositato dal convenzionante.

3-quater. Ai titolari degli impianti che instaurano o mantengono rapporti contrattuali in assenza o in violazione degli accordi di cui ai commi 3, 3-*bis* e 3-*ter* si applica, su documentata segnalazione del gestore o delle associazioni di categoria maggiormente rappresentative, la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da 2.000 euro a 20.000 euro per ciascun punto di vendita, fino all'importo massimo di 200.000 euro. La sanzione è irrogata dal Ministero delle imprese e del *made in Italy*, tenuto conto anche dell'entità del fatturato e del numero complessivo degli impianti di rifornimento pos-

seduti dal titolare. Il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, prima dell'adozione del provvedimento di irrogazione della sanzione, assicura il previo svolgimento del procedimento di audizione del soggetto interessato, al quale è riconosciuta la facoltà di presentare memorie scritte e documenti entro un termine non inferiore a trenta giorni dalla comunicazione di avvio del procedimento. Il procedimento sanzionatorio è concluso entro il termine di novanta giorni dalla medesima comunicazione, fatti salvi i casi di sospensione dei termini previsti dalla legge ».

4. Ai fini dell'applicazione dell'articolo 19, commi 3-*ter* e 3-*quater*, della legge 5 marzo 2001, n. 57, introdotti dal comma 3 del presente articolo, i titolari di autorizzazione e concessione depositano presso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica gli accordi per la regolazione dei rapporti economici con i gestori degli impianti, vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge, entro sessanta giorni dalla medesima data di entrata in vigore, nonché i nuovi accordi, entro sessanta giorni dalla loro sottoscrizione. Il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica adotta le misure necessarie per assicurare la riservatezza di tali accordi.

5. I proventi derivanti dall'irrogazione delle sanzioni di cui all'articolo 19, comma 3-*quater*, della legge 5 marzo 2001, n. 57, introdotto dal comma 3 del presente articolo, sono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati al Fondo di cui all'articolo 5, comma 9, della presente legge.

Art. 5.

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

1. Al fine di accelerare la transizione dei trasporti stradali verso la decarbonizzazione, ai titolari di impianti stradali di distribuzione dei carburanti di benzina e gasolio, nonché di gas di petrolio liquefatti (GPL) e metano qualora situati nei centri

abitati come definiti dall'articolo 3, comma 1, numero 8), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per uso di autotrazione aperti al pubblico, i quali convertono i propri impianti, entro il 31 dicembre 2028, in stazioni dedicate alla ricarica veloce di veicoli elettrici, con potenza pari o superiore a 90 kilowatt per singola infrastruttura, ovvero alla distribuzione di biocarburanti liquidi o gassosi, è concesso, per gli anni 2028, 2029 e 2030, a valere sulle risorse del Fondo di cui al comma 9 del presente articolo, un contributo finalizzato alla dismissione dell'impianto e alla correlata apertura della stazione di ricarica veloce o di distribuzione di biocarburanti. Il contributo di cui al primo periodo è attribuito nella misura massima del 50 per cento delle spese sostenute, fino all'importo massimo di 60.000 euro. Sono ammissibili a contributo le spese per gli interventi di dismissione di cui al comma 2 e quelle per l'installazione delle infrastrutture di ricarica e delle relative opere di connessione alla rete elettrica, ivi compresi le cabine elettriche di immissione e prelievo e gli impianti di accumulo asserviti ai dispositivi di ricarica e i relativi cavidotti o elettrodotti, nonché le spese per l'installazione dell'impianto di distribuzione di biocarburanti liquidi o gassosi. Per gli impianti situati nei territori individuati dalla Strategia nazionale per le aree interne, il contributo è fruibile esclusivamente per l'installazione, nel medesimo impianto, in aggiunta alla distribuzione di benzina, gasolio, GPL o metano, di un'infrastruttura di ricarica elettrica veloce o di un impianto di distribuzione di biocarburanti liquidi o gassosi. In tal caso l'importo massimo del contributo riconosciuto è di 30.000 euro.

2. La dismissione dell'impianto è effettuata mediante:

a) la messa in sicurezza dell'impianto medesimo e l'isolamento delle matrici nel sito interessato attraverso la rimozione delle infrastrutture fuori terra non funzionali alla nuova stazione di ricarica di veicoli elettrici o di distribuzione di biocarburanti;

b) la rimozione dei fondami e degli eventuali prodotti residui presenti nei serbatoi afferenti all'impianto;

c) l'inertizzazione dei serbatoi interrati dei carburanti dismessi e delle relative condotte.

3. La ripartizione dell'agevolazione tra le diverse voci di spesa ammissibili è flessibile ed è decisa dal beneficiario, fermi restando il raggiungimento dell'obiettivo della dismissione di un impianto di distribuzione di carburanti e la realizzazione di una correlata stazione di ricarica veloce di veicoli elettrici o di distribuzione di biocarburanti. Il progetto può prevedere che la stazione di ricarica di veicoli elettrici o di distribuzione di biocarburanti sia allocata su aree diverse dal sedime dell'impianto dismesso. Il contributo non è erogato finché l'intero progetto, comprensivo delle fasi di dismissione e di realizzazione della nuova stazione di ricarica o di distribuzione di biocarburanti, non sia stato realizzato.

4. Le stazioni di ricarica elettrica o di distribuzione di biocarburanti, destinatarie del contributo, sono compatibili esclusivamente con l'installazione di altri vettori energetici alternativi ai combustibili fossili, conformi alla definizione di cui all'articolo 2, punto 4), del regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023.

5. Il contributo di cui al presente articolo è cumulabile con gli altri incentivi aventi a oggetto l'installazione di nuove infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici, salvo il limite della sovracompensazione.

6. Al gestore dell'impianto di distribuzione di carburanti, oggetto di conversione ai sensi del comma 1, è riconosciuto, ove il rapporto gestorio non prosegua nell'impianto convertito, un indennizzo proporzionato alla durata pregressa e residua del rapporto predetto, determinata ai sensi del contratto in corso al momento della cessazione dell'attività di vendita, nonché all'ammontare degli investimenti effettuati nel tempo della gestione, comunque per un importo non superiore a 20.000 euro, se-

condo criteri e modalità stabiliti dal decreto di cui al comma 10, nel limite di spesa di 3 milioni di euro per l'anno 2028, di 3 milioni di euro per l'anno 2029 e di 2 milioni di euro per l'anno 2030 a valere sulle risorse del Fondo di cui al comma 9.

7. Il gestore dell'impianto di distribuzione di carburanti, oggetto di trasformazione ai sensi del comma 1, comunica all'Agenzia delle dogane e dei monopoli la cessazione dell'attività di vendita dei carburanti per l'impianto interessato, affinché l'Agenzia medesima provveda al ritiro della relativa licenza rilasciata ai sensi dell'articolo 25, comma 4, del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504.

8. A seguito di comunicazione da parte del titolare dell'impianto oggetto di trasformazione ai sensi del comma 1, l'ente che ha rilasciato l'autorizzazione alla vendita di carburanti ai sensi del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, e della relativa normativa regionale per l'impianto medesimo prende atto del cambio dell'attività svolta nel sito interessato. Contestualmente alla comunicazione di cui al primo periodo, il titolare dell'impianto provvede alla cancellazione dell'impianto medesimo dall'anagrafe degli impianti di distribuzione di benzina, gasolio, GPL e metano della rete stradale e autostradale, di cui all'articolo 1, comma 100, della legge 4 agosto 2017, n. 124.

9. Al fine dell'erogazione del contributo di cui al comma 1 e dell'indennizzo di cui al comma 6 nonché per la copertura degli oneri di gestione della misura incentivante prevista dal presente articolo, è istituito, nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, il Fondo per la trasformazione della rete di distribuzione dei carburanti verso la mobilità verde, con una dotazione pari a 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2028, 2029 e 2030. La gestione delle risorse di cui al primo periodo è affidata alla società Acquirente Unico S.p.A. e le relative attività sono disciplinate nell'ambito di

un'apposita convenzione da essa stipulata con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. Gli oneri derivanti dalla convenzione di cui al secondo periodo sono a carico del Fondo di cui al presente comma nel limite massimo del 2 per cento della sua dotazione.

10. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con uno o più decreti del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro delle imprese e del *made in Italy*, sono definiti le condizioni, le modalità e i termini per l'assegnazione del contributo di cui al comma 1 e dell'indennizzo di cui al comma 6, nei limiti delle risorse del Fondo di cui al comma 9, nonché le speciali condizioni volte a prevenire carenze strutturali della rete distributiva nelle aree interne e nelle isole minori.

11. L'assegnazione del contributo di cui al comma 1 è subordinata, a pena di decadenza dal diritto alla percezione, al rispetto degli adempimenti indicati all'articolo 5 del decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica 16 marzo 2023, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 118 del 22 maggio 2023.

12. Le misure incentivanti di cui al presente articolo non si applicano agli impianti che si trovano nelle condizioni di incompatibilità previste dall'articolo 1, commi 112 e 113, della legge 4 agosto 2017, n. 124.

13. Nelle more dell'approvazione da parte della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, il contributo di cui al comma 1 e l'indennizzo di cui al comma 6 del presente articolo sono concessi nei limiti previsti dal regolamento (UE) 2023/2831 della Commissione, del 13 dicembre 2023.

Art. 6.

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

1. Fino al 31 dicembre 2028, all'installazione delle infrastrutture di ricarica di

cui all'articolo 2, comma 1, lettera *e-ter)*, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, ove finalizzata alla trasformazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, della presente legge, si applica l'articolo 12, comma 16-*bis*, primo e secondo periodo, del decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 aprile 2024, n. 56, anche nel caso in cui le infrastrutture medesime non afferiscano a progetti ammessi al finanziamento con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza.

Art. 7.

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

1. Al fine di contribuire alla sensibilizzazione dei cittadini verso l'utilizzo di biocarburanti che favoriscono la decarbonizzazione del settore dei trasporti, i titolari di impianti stradali e autostradali, aperti al pubblico, di distribuzione di benzina, gasolio, GPL e gas naturale per uso di autotrazione danno informazione ai consumatori circa la disponibilità di biocarburanti in purezza presso il punto di vendita, attraverso idonea evidenziazione del prodotto biologico distribuito. I titolari degli impianti di cui al primo periodo danno altresì informazione ai consumatori dell'eventuale offerta di altri carburanti alternativi di ultima generazione, quali, a titolo esemplificativo, idrogeno da fonte rinnovabile e carburanti sintetici (*e-fuel*).

2. Le banche di dati interoperabili dell'Osservatorio dei prezzi dei carburanti, istituito in attuazione dell'articolo 51 della legge 23 luglio 2009, n. 99, dell'anagrafe di cui all'articolo 1, comma 100, della legge 4 agosto 2017, n. 124, e dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli sono integrate per contenere l'informazione aggiuntiva sull'offerta di vendita dei biocarburanti in purezza e degli altri carburanti alternativi, ciascuna per le informazioni di propria pertinenza.

3. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 8.

(Impianti oggetto di chiusura)

1. All'articolo 1, comma 115, della legge 4 agosto 2017, n. 124, le parole: « 31 dicembre 2024 » sono sostituite dalle seguenti: « 31 dicembre 2028 ».

Art. 9.

(Disposizioni finanziarie)

1. Agli oneri derivanti dall'articolo 5, comma 9, si provvede, nel limite di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2028, 2029 e 2030, mediante corrispondente utilizzo della quota dei proventi delle aste delle quote di emissione di biossido di carbonio di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 9 giugno 2020, n. 47, versati all'entrata del bilancio dello Stato in ciascuno degli anni 2028, 2029 e 2030, a valere sulle risorse assegnate al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ai sensi del comma 4 dell'articolo 23 del citato decreto legislativo n. 47 del 2020, che restano definitivamente acquisite all'erario per pari importo in ciascuno degli anni 2028, 2029 e 2030. Per le finalità di cui al primo periodo è accantonata una quota, pari a 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2028, 2029 e 2030, dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, riservata al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 giugno 2019. All'esito dell'accertamento e del versamento dei proventi di cui al primo periodo del presente comma, è annualmente resa disponibile la quota corrispondente fino a 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2028, 2029 e 2030.

CAPO II

DISPOSIZIONI CONCERNENTI IL SETTORE DELLE EMITTENTI RADIOFONICHE E TELEVISIVE A CARATTERE COMUNITARIO E IL SETTORE DELL'ASSICURAZIONE PER LA RESPONSABILITÀ CIVILE DERIVANTE DALLA CIRCOLAZIONE DEGLI AUTOVEICOLI

Art. 10.

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

1. Al fine di ripristinare la piena concorrenzialità nel settore delle emittenti televisive a carattere comunitario, assicurando il pluralismo dell'informazione, il sostegno dell'occupazione nel settore e il miglioramento dei livelli qualitativi dei contenuti forniti, l'articolo 7 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 23 agosto 2017, n. 146, come recepito dall'articolo 4-*bis* del decreto-legge 25 luglio 2018, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 settembre 2018, n. 108, è sostituito dal seguente:

« Art. 7. – *(Emittenti radiofoniche e televisive a carattere comunitario) – 1.* L'ammontare annuo dello stanziamento destinato alle emittenti a carattere comunitario, di cui all'articolo 3, comma 1, lettera *d)*, nei limiti delle risorse del Fondo unico per il pluralismo e l'innovazione digitale dell'informazione e dell'editoria, di cui all'articolo 1, comma 1, della legge 26 ottobre 2016, n. 198, assegnate a tali finalità, è ripartito secondo i criteri e con le aliquote sotto riportati:

a) in parti uguali tra tutti i soggetti beneficiari ammessi: 50 per cento;

b) in proporzione al punteggio attribuito esclusivamente con riferimento al criterio riguardante i dipendenti e i giornalisti, di cui all'articolo 6, comma 1, lettere *a)* e *b)*: 50 per cento.

2. Nell'ambito dell'istruttoria per la predisposizione delle graduatorie di cui all'articolo 5, in separata sezione relativa alle

emittenti a carattere comunitario, il Ministero determina l'entità delle risorse risultanti dalla ripartizione di cui al comma 1, calcola la parte fissa del contributo dividendo l'importo di cui al comma 1, lettera *a)*, tra tutti i soggetti beneficiari ammessi e attribuisce l'importo di cui al comma 1, lettera *b)* in misura proporzionale al punteggio ottenuto da ciascuna emittente.

3. Le emittenti televisive a carattere comunitario in regola con il versamento dei contributi previdenziali sono ammesse nella graduatoria a condizione che per ogni marchio/palinsesto e per ogni area tecnica cui si riferiscono le domande di concessione dei contributi:

a) abbiano almeno un dipendente alla data di presentazione della domanda per l'anno 2027;

b) abbiano almeno un dipendente occupato da almeno un anno alla data di presentazione della domanda per l'anno 2028;

c) abbiano almeno un dipendente occupato da almeno due anni alle date di presentazione delle domande per l'anno 2029 e per ciascuno dei successivi.

4. Ai fini del calcolo per la verifica del requisito di ammissione e della determinazione del punteggio per le emittenti televisive di cui al comma 3, è preso in considerazione, per l'anno 2028, il numero medio dei dipendenti occupati nell'esercizio precedente, fermo restando che tale requisito deve essere posseduto anche alla data di presentazione della domanda. Per le domande presentate a partire dall'anno 2029 è preso in considerazione il numero medio dei dipendenti occupati nei due esercizi precedenti, fermo restando che il suddetto requisito dovrà essere posseduto anche alla data di presentazione della domanda. Le domande sono valutate attribuendo un punteggio numerico secondo quanto stabilito dall'articolo 6, comma 1, lettere *a)* e *b)*, in ragione del periodo lavorativo calcolato in ore effettivamente lavorate coperte da contribuzione previdenziale.

5. Ogni emittente televisiva a carattere comunitario può presentare domanda di

contributo per un marchio/palinsesto diffuso da almeno un anno alla data di scadenza del termine per la presentazione della domanda e per un numero massimo complessivo di tre marchi/palinsesti.

6. Fermo restando quanto previsto dai commi da 1 a 5 del presente articolo, ogni emittente televisiva a carattere comunitario può chiedere il contributo per ogni marchio/palinsesto per un'unica area tecnica, purché utilizzi almeno 1 megabit per secondo (Mbit/s) di capacità trasmissiva ai fini della diffusione del proprio marchio/palinsesto e si impegni a trasmettere programmi di televendite per una durata giornaliera non superiore a novanta minuti. Il requisito relativo all'utilizzo di almeno 1 Mbit/s di capacità trasmissiva ai fini della diffusione del proprio marchio/palinsesto, quale condizione di accesso al contributo, si applica anche ai soggetti di cui all'articolo 3, comma 1, lettera *a)* ».

Art. 11.

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

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi per la riforma della disciplina dell'assicurazione per la responsabilità civile derivante dalla circolazione degli autoveicoli al fine di meglio correlare il premio a carico dell'assicurato al rischio effettivamente assunto dall'impresa, di rendere più efficiente il sistema del risarcimento diretto e di rafforzare il contrasto delle frodi assicurative e dell'evasione dell'obbligo assicurativo, nel rispetto dei seguenti princìpi e criteri direttivi:

a) procedere alla revisione della formula tariffaria *bonus-malus*, basandone il funzionamento su una più ampia disponibilità di informazioni e su più evolute metodologie di valutazione del rischio, in modo da valorizzare meglio i comportamenti di guida virtuosi e ridurre il peso relativo di alcune variabili indirette, in particolare

quella territoriale, stimolando ulteriormente la concorrenza tra le imprese a vantaggio degli assicurati;

b) perfezionare e aumentare l'efficienza della procedura di risarcimento diretto, anche mediante la revisione della metodologia di calcolo dei valori dei *forfait* per ottenere maggiore trasparenza e concorrenza, senza pregiudizio per la stabilità dei premi assicurativi;

c) rafforzare le misure antifrode valorizzando, nella fase liquidativa e, con le necessarie cautele per evitare elusioni dell'obbligo a contrarre, anche nella fase assuntiva, elementi oggettivi e dati sistematici che possano evidenziare eventuali profili di rischio connessi a comportamenti fraudolenti;

d) adottare misure per prevenire l'evasione dell'obbligo assicurativo, anche mediante l'applicazione di un sistema integrato di controllo telematico e scambio informativo dei dati relativi ai veicoli soggetti all'obbligo assicurativo e l'adeguamento delle sanzioni amministrative;

e) migliorare i servizi offerti ai consumatori per favorire la trasparenza del mercato e la scelta consapevole da parte degli utenti tra le offerte di contratti assicurativi comparativamente più convenienti;

f) provvedere al coordinamento della disciplina normativa contenuta nel codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, e nelle leggi speciali in materia.

2. I decreti legislativi di cui al comma 1 sono adottati su proposta del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, della giustizia, dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti. Gli schemi dei decreti legislativi sono trasmessi al Consiglio di Stato per l'espressione del parere, che è reso nel termine di trenta giorni dalla data di trasmissione, decorso il quale il Governo può comunque procedere. I medesimi schemi, corredati di relazione tecnica, sono quindi trasmessi alle Camere per l'espressione del parere delle Commissioni

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

3. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

CAPO III

NORME IN MATERIA DI AGENTI DI AFFARI IN MEDIAZIONE E DI CONSULENTI DEL LAVORO

Art. 12.

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

1. Al fine di favorire l'efficienza, la competitività e la trasparenza del mercato dei servizi di mediazione, assicurare condizioni di concorrenza leale tra gli operatori, contrastare l'esercizio abusivo della professione, promuovere l'innalzamento della qualità professionale e rafforzare la tutela dei consumatori, alla legge 3 febbraio 1989, n. 39, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 2, comma 3:

1) la lettera *d)* è abrogata;

2) dopo la lettera *e)* è inserita la seguente:

« *e-bis)* in alternativa ai requisiti di cui alla lettera *e)*, essere in possesso di uno dei diplomi di laurea individuati con decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, di concerto con il Ministro dell'università e della ricerca, e avere superato un esame volto ad accertare le competenze acquisite ai fini dello svolgimento dell'attività di mediazione prescelta »;

b) all'articolo 3, dopo il comma 5-*bis* è aggiunto il seguente:

« *5-ter*. Il mediatore è tenuto a curare il continuo e costante aggiornamento della propria competenza professionale tramite il conseguimento di crediti formativi certificati, maturati con la frequenza a corsi di aggiornamento professionale della durata di almeno sessanta ore nell'arco di tre anni, con il minimo di sedici ore annue. Al mediatore che non adempie gli obblighi di aggiornamento previsti dal primo periodo si applica la sospensione dall'esercizio dell'attività di mediazione per sei mesi; in caso di reiterazione della violazione si applica la cancellazione dell'iscrizione presso la camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura ».

2. Il Ministro delle imprese e del *made in Italy*, con uno o più decreti adottati entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentite le associazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale firmatarie dei contratti collettivi di lavoro per il settore della mediazione e previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, definisce:

a) di concerto con il Ministro dell'università e della ricerca, i titoli di studio universitari e le modalità di svolgimento dell'esame di cui alla lettera *e-bis)* del comma 3 dell'articolo 2 della legge 3 febbraio 1989, n. 39, introdotta dal comma 1 del presente articolo;

b) le modalità di partecipazione, gestione e organizzazione dei corsi di aggiornamento professionale di cui al comma 5-*ter* dell'articolo 3 della legge 3 febbraio 1989, n. 39, introdotto dal comma 1 del presente articolo, prevedendo altresì che i conseguenti crediti formativi siano riconosciuti e certificati dalle associazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale firmatarie dei contratti collettivi di lavoro per il settore della mediazione.

3. Dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo non devono deri-

vare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Le amministrazioni competenti vi provvedono con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Art. 13.

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

1. All'articolo 31, commi 2-*quater* e 2-*quinquies*, della legge 24 novembre 2000, n. 340, dopo le parole: « dei dottori commercialisti e degli esperti contabili » sono inserite le seguenti: « nonché all'albo dei consulenti del lavoro ».