UNC
CONSUMATORI.IT

Via Duilio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

Roma, 5 novembre 2026

Spett.le
X Commissione (Attività produttive, commercio e turismo)
Via email: com_attivita_produttive@camera.it

e p.c. matteo.didonato@mise.gov.it; anna.belmonte.ext@mise.gov.it; alessandra.umile@mise.gov.it; paola.difabio@mise.gov.it; giorgio.cacciotti.ext@mise.gov.it;

Oggetto: osservazioni dell'Unione Nazionale Consumatori su Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2026 (C. 3120)

L'Unione Nazionale Consumatori, con sede in Roma in via Duilio n. 13, prima associazione di consumatori d'Italia, iscritta nell'elenco delle associazioni dei consumatori e degli utenti rappresentative a livello nazionale di cui all'art. 137 del Codice del Consumo (D.Lgs. n. 206/2005), nell'apprezzare la possibilità di fornire un contributo su questo importante disegno di legge, presenta le proprie osservazioni che, non contenendo dati sensibili, sono in versione pubblica, pubblicabile integralmente sul sito della Camera tra i documenti acquisiti.

PREMESSA

In premessa, è opportuno osservare che, ancora una volta, l'Atto Camera n. 3120 (di seguito Atto), non prevede neanche una liberalizzazione. Non aumenta in alcun modo la concorrenza, dato che non prevede nemmeno un provvedimento che rafforzi le caratteristiche previste dalla teoria economica per perseguire questa finalità. In particolare, tra le altre cose:

a) non favorisce l'atomicità del mercato, non agevola l'ingresso di nuove imprese nei vari settori (in quello dei carburanti si va addirittura nella direzione opposta), non rimuove le barriere all'entrata, non contrasta le posizioni dominanti né interviene per punire più severamente gli abusi di posizione dominante, ampliando anche le fattispecie previste, non migliora la normativa sulle intese restrittive della concorrenza, a puro titolo di esempio impedendo alle compagnie petrolifere di consigliare il prezzo ai distributori, favorendone l'allineamento su un livello superiore a quello che potrebbe risultare in un contesto di libera competizione.

b) non aumenta la trasparenza del mercato e la perfetta informazione. Un mercato non può essere efficiente e concorrenziale se non c'è perfetta informazione, elemento imprescindibile per combattere l'inerzia dei clienti e fare in modo che il consumatore, perfettamente informato di tutti i prezzi, grazie a questa conoscenza e alla trasparenza di quel mercato, possa abbandonare il fornitore più caro e premiare le aziende più virtuose che rendono il mercato più funzionante, che hanno il prezzo più basso, costringendo le altre imprese ad abbassare i prezzi e diventare più efficienti, pena l'uscita da quel settore. Non vi potrà mai essere un buon funzionamento di un mercato, se si possono mantenere rendite di posizione, se non si

Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di consumatori in Italia. Diffusa in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del Consumo e componente del CNCU - Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione sociale presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

Seguici
consumatori.it
sicurezzalimentare.it
classaction.it
codicedelconsumo.it
facebook.com/UNConsumatori
twitter.com/consumatori

UNC
CONSUMATORI.IT

Via Duilio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

perdono clienti quando si alza un prezzo rispetto agli altri fornitori, se grazie alla complessità del prezzo (pensiamo alle bollette di luce e gas che restano un mistero irrisolto) si può trarre in inganno il consumatore sull'effettiva convenienza dell'offerta, se si possono fare extraprofitti milionari (vedasi compagnie energetiche), che certo derivano anche da problemi a monte, nei mercati all'ingrosso (ad es. per l'energia dal mancato disaccoppiamento del prezzo della luce da quello del gas, dalla mancata abolizione del TTF di Amsterdam etc. etc.) ma che sono consentiti anche dalla scarsa concorrenza e trasparenza del mercato domestico. Urge avere finalmente comparatori pubblici seri e utili, rimuovendo ad esempio i gravi limiti del Portale Offerte di Arera dove non sono inserite tutte le offerte presenti nel mercato.

Unica eccezione, unico passo avanti positivo potenzialmente importante previsto nell'Atto, sembra riguardare il Preventivass dell'Ivass, ma non viene nemmeno nominato e soprattutto non si specifica cosa si intende fare.

Abbondano pubblicità ingannevoli, attivazione di servizi non richiesti, false offerte promozionali.

Nulla è previsto per contrastare la mancanza di trasparenza e i conseguenti abusi in caso di variazioni unilaterali delle condizioni contrattuali, rinnovi delle condizioni economiche con modifica delle medesime condizioni, evoluzioni automatiche delle condizioni economiche. Nulla in tema di consenso espresso e silenzio assenso.

c) non vi sono disposizioni per garantire la perfetta mobilità dei fattori produttivi, a cominciare da quella più importante, quella del consumatore, il vero motore della concorrenza, il soggetto che la innesca premiando chi riesce ad avere prezzi più vantaggiosi grazie a costi più bassi, economie di scale, contratti meno onerosi, organizzazione migliore, tecnologie più efficienti e così via. Non vi potrà mai essere vera concorrenza se il consumatore, per poter abbandonare chi offre un servizio a un prezzo maggiore, deve pagare un onere. Bisogna che ci sia sempre la possibilità di cambiare fornitore senza alcun vincolo o spesa, come avviene per i mutui. Ancora oggi, invece, persistono penali per chi abbandona una compagnia telefonica, chiamate ora "*spese non giustificate da costi dell'operatore*" (decreto legge n. 7 del 31/01/2007) o un fornitore di energia elettrica in caso di recesso anticipato da un contratto di fornitura a tempo determinato e a prezzo fisso (art. 7 del Decreto Legislativo n. 210/2021). Clausole come i rinnovi automatici taciti o i costi di recesso bloccano artificiosamente la clientela, impedendo la libera circolazione dei consumatori verso offerte migliori e irrigidendo il mercato.

d) non amplia le casistiche relative alle pratiche commerciali scorrette, non irrobustisce la normativa generale per rafforzare le tutele degli utenti, ossia dei soggetti più deboli del rapporto contrattuale, stabilendo condizioni minime di tutela, non impedisce abusi e sopraffazioni, non aumenta il numero delle clausole considerate vessatorie che rendono il mercato inefficiente, asimmetrico e meno competitivo. Le aziende che impongono clausole vessatorie (es. penali, limitazioni di responsabilità) scaricano i rischi commerciali sulla controparte, il consumatore, la parte più debole che non ha il tempo, le competenze o il potere contrattuale per negoziare i termini. Questo crea uno squilibrio strutturale. Inoltre, in questo

Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di consumatori in Italia. Diffusa in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del Consumo e componente del CNCU - Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione sociale presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

Seguici
consumatori.it
sicurezzalimentare.it
classaction.it
codicedelconsumo.it
facebook.com/UNConsumatori
twitter.com/consumatori

UNC
CONSUMATORI.IT

Via Duilio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

modo ottengono un vantaggio competitivo sleale rispetto ai concorrenti onesti, alterando la parità delle condizioni di mercato (level playing field).

In sintesi, non vi è nulla per ridurre le spese obbligate delle famiglie e combattere il carovita attraverso un aumento della concorrenza. Niente che incida direttamente sulle spese quotidiane dei cittadini, preservando il loro potere d'acquisto, contrastando le speculazioni e i rincari ingiustificati, accrescendo la concorrenza nei settori chiave che maggiormente gravano sui bilanci delle famiglie, come ad esempio quello dell'energia.

Unica eccezione è per l'rc auto, punto che però non viene invero affrontato, delegando il Governo a intervenire nel rispetto di princìpi e criteri direttivi o troppo generici e vaghi, dando in pratica carta bianca al Governo senza vincoli parlamentari, o non condivisibili.

* * *

In relazione all'Atto, di seguito le nostre osservazioni:

Capo 1. Misure per incrementare la concorrenza nel settore della distribuzione dei carburanti.

Controproducente, inopportuno, non condivisibile, incompatibile con la finalità che dovrebbe perseguire una legge sulla concorrenza.

La riorganizzazione della distribuzione del settore e la ristrutturazione della rete potrebbero avvenire senza bisogno di alcuna riforma specificatamente finalizzata a tale scopo, se ci fossero provvedimenti per aumentare la concorrenza, che in questo Capo sono del tutto assenti. E' un Atto predisposto per tutelare la categoria dei benzinai esistenti e non i consumatori che pagano il carburante a prezzi smisurati.

La numerosità dei punti vendita non è di per sé un problema da risolvere, dato che la concorrenza perfetta presuppone un numero elevato di operatori, così che siano price taker. Il problema è semmai se sopravvivono imprese inefficienti che dovrebbero uscire dal mercato, che non sono in grado di fare investimenti e innovare, ma questo problema si risolve con la concorrenza: se il consumatore premiasse i distributori e le compagnie petrolifere che praticano i prezzi più bassi, infatti, quelli meno efficienti sarebbero costretti ad uscire dal mercato naturalmente. Questo risolverebbe il supposto problema della rete italiana di distribuzione con eccessiva frammentazione e inefficienza complessiva del sistema, nel migliore dei modi: premiando i più efficienti ed espellendo dal mercato gli altri. Solo così vi sarebbe una vera razionalizzazione della rete, tramite una selezione delle imprese migliori, obiettivo non certo perseguibile tracciando una riga a tavolino. Solo così si creano, come scritto nella presentazione della legge, "*condizioni più favorevoli a una competizione effettiva a beneficio dei consumatori*".

Altresì, il problema da risolvere non è nemmeno, come sostenuto nella presentazione, le "*basse quantità di carburante erogato*". Pompe bianche con un basso erogato hanno contribuito in questi anni ad aumentare la concorrenza e praticato prezzi più bassi di chi aveva un erogato molto maggiore e apparteneva alle grandi compagnie petrolifere.

Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di consumatori in Italia. Diffusa in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del Consumo e componente del CNCU - Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione sociale presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

Seguici
consumatori.it
sicurezzalimentare.it
classaction.it
codicedelconsumo.it
facebook.com/UNConsumatori
twitter.com/consumatori

UNC
CONSUMATORI.IT

Via Duilio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

In un mercato fortemente concorrenziale le vendite totali sono tipicamente frammentate tra tanti operatori dato che nessuno riesce a imporre il proprio marchio. Il problema semmai è se queste basse quantità non dipendono dalla forte competizione ma, come detto prima, da imprese inefficienti che dovrebbero uscire dal mercato e che magari sopravvivono non perché competono bene, ma perché i clienti non hanno alternative vicine, il mercato è protetto dalle distanze, per l'assenza di concorrenza effettiva in quella zona. Ma in tal caso il basso erogato è un sintomo del problema, non il problema. Non si può confondere il sintomo con la malattia che resta sempre la bassa concorrenza.

Il problema del settore carburanti non è affatto la facilità di apertura dei nuovi distributori, unica questione affrontata, facilità che invece va incentivata se si vuole modernizzare la rete distributiva, ma i prezzi medi dei carburanti troppo alti, vera priorità del Paese, la doppia velocità dei prezzi, veloci a salire come un razzo e lenti a scendere come una piuma, le speculazioni nei mercati all'ingrosso, la posizione dominante nel mercato dei 4 gruppi principali, Eni, Ip, Q8 e Tamoil, che rappresentano oltre il 55% di tutti i distributori italiani, compagnie verticalmente integrate che controllano l'intera filiera, posizione che ha consentito loro, dopo lo scoppio della guerra in Iran, di fare extraprofitti milionari in barba alle regola della concorrenza che, se perfetta, implicherebbe profitti pari a zero nel lungo periodo. Tutti temi non trattati in questo Atto.

In questo Capo non solo non si prevede nulla per rafforzare la concorrenza, ma si va nella direzione esattamente opposta introducendo vincoli alle aperture attraverso un giro di vite delle autorizzazioni amministrative, creando una barriera all'ingresso di nuovi operatori. Il contrario di quello che servirebbe. Nella premessa si evidenzia il problema di impianti obsoleti, ma è proprio favorendo l'apertura di nuovi impianti moderni che quelli vecchi saranno naturalmente costretti alla chiusura.

Pericolosi passi indietro rispetto ai progressi ottenuti con le lenzuolate Bersani che hanno consentito l'ingresso delle pompe no logo, pompe bianche e grande distribuzione, facendo ridurre i prezzi medi praticati. Con la scusa di rafforzare il contrasto dei comportamenti illegali, sono introdotti sottobanco vincoli alle aperture delle pompe bianche o della grande distribuzione, attraverso un giro di vite sul rilascio dei titoli autorizzativi. Una vera e propria controriforma.

Art. 1. Modifiche in materia di autorizzazione alla distribuzione dei carburanti.

Controproducente, inopportuno e non condivisibile.

Eliminazione del silenzio assenso. Nulla vieta di verificare tutti i requisiti previsti, o che si vogliono introdurre, anche dopo l'apertura del distributore, ex post, pena la decadenza dell'autorizzazione in caso di mancanze. Anche ora l'art. 1 comma 3, del D.Lgs. n. 32/1998, prevede che trascorsi novanta giorni dal ricevimento degli atti la domanda si considera accolta se non è comunicato al richiedente il diniego, ma il sindaco "*può annullare l'assenso illegittimamente formatosi, salvo che l'interessato provveda a sanare i vizi entro il termine fissato dal comune stesso*". L'eliminazione, quindi, del principio del silenzio assenso non consente di rafforzare i controlli ma rischia, nella migliore delle ipotesi, di ritardare le

Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di consumatori in Italia. Diffusa in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del Consumo e componente del CNCU - Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione sociale presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

Seguici
consumatori.it
sicurezzalimentare.it
classaction.it
codicedelconsumo.it
facebook.com/UNConsumatori
twitter.com/consumatori

UNC
CONSUMATORI.IT

Via Duilio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

aperture, nella peggiore di impedirle, atteso che la storia insegna che la tempistica dei 90 giorni non è quasi mai rispettata dai comuni.

Requisiti sproporzionati. Ancor più grave l'introduzione di requisiti talmente generici, come la "*capacità tecnico-organizzativa ed economica*" che sono importanti per chi apre una banca o una compagnia assicurativa, ma non certo per chi deve distribuire benzina. Un distributore di carburanti è un'attività commerciale liberalizzata, non una concessione pubblica vecchio stile.

Evidente che questi criteri, eccessivi e troppo generici, non ancorati a precisi parametri oggettivi e standardizzati, consentono valutazioni soggettive e arbitrarie da parte della Pubblica Amministrazione e permettono, a chiunque lo voglia, di rifiutare l'autorizzazione o di ostacolarla attraverso la richiesta di un numero eccessivo di documenti che non sono invero necessari per il tipo di servizio offerto.

Insomma, con questo comma si mira a ostacolare la concorrenza, impedendo o ostacolando l'apertura di nuovi distributori.

Quanto alla verifica dell'insussistenza delle condizioni soggettive ostative previste dall'articolo 94 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, quandanche fosse condivisibile, non si comprende perché sia prevista solo per le autorizzazioni relative all'installazione e all'esercizio di impianti di distribuzione dei carburanti e non anche per altri tipi di autorizzazioni. Stesso discorso per la verifica in materia di documentazione antimafia, che non deve comunque essere una condizione ostativa al rilascio dell'autorizzazione, potendo essere espletate le verifiche anche in un tempo successivo.

Grave che il trasferimento a terzi della titolarità di un impianto sia condizionato al trasferimento delle attrezzature dell'impianto: in pratica per favorire il benzinaio uscente si danneggia l'entrante. Quale modernizzazione degli impianti si può favorire se si costringe il nuovo arrivato ad acquistare attrezzature obsolete?

Come se non bastasse, si vincola il trasferimento all'autorizzazione del comune competente, ostacolando pure l'uscita dal mercato, sempre in violazione della regola della concorrenza che prevede che non vi siano barriere non solo in entrata ma anche in uscita.

Art. 2. Ulteriori disposizioni in materia di autorizzazioni alla distribuzione dei carburanti.

Condivisibile che dopo l'art. 1 del D.Lgs. n. 32/1998 sia inserito l'art. 1 bis, secondo il quale per le nuove autorizzazioni va prevista anche la distribuzione di almeno un vettore energetico per autotrazione alternativo ai combustibili fossili.

Gravissima, invece, l'aggiunta dell'art. 1 ter comma 1 che prevede un'applicazione retroattiva dei nuovi requisiti anche ai vecchi impianti. Non si può far decadere un titolo autorizzativo già definitivamente rilasciato e valido al momento dell'entrata in vigore della legge sulla concorrenza, applicando retroattivamente nuovi requisiti restrittivi. Una palese violazione del principio generale di irretroattività degli atti amministrativi posto a tutela del legittimo affidamento del cittadino e della certezza del diritto (ad es. art 11, preleggi al Codice Civile: "*La legge non dispone che per l'avvenire: essa non ha effetto retroattivo*").

Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di consumatori in Italia. Diffusa in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del Consumo e componente del CNCU - Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione sociale presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

Seguici
consumatori.it
classaction.it
facebook.com/UNConsumatori
sicurezzalimentare.it
codicedelconsumo.it
twitter.com/consumatori

UNC
CONSUMATORI.IT

Via Duilio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

In relazione al settore dei carburanti, ci permettiamo di integrare il Capo 1 con le seguenti proposte:

1) L'attuale normativa non consente in alcun modo di perseguire chi specula e pratica prezzi esorbitanti e anomali dei carburanti. Occorre modificare l'articolo 501 e 501 bis del Codice Penale, modificare la legge n. 287/90, per rendere la normativa sull'abuso di posizione dominante e sulle intese restrittive della concorrenza più stringente e cambiare il Codice del consumo, dando una definizione di prezzo anomalo. Oggi ci sono limiti stringenti a vendere sottocosto ma nessun tetto a rincari anche se abnormi e avvenuti approfittando di eventi particolari come scioperi, terremoti, maltempo, pandemie (mascherine durante il Covid), guerra in Ucraina (benzina nel marzo 2022). La Legge 11 novembre 2005, n. 231 che ha convertito in legge il decreto-legge 9 settembre 2005, n. 182 (Interventi urgenti in agricoltura e per gli organismi pubblici del settore, nonché per contrastare andamenti anomali dei prezzi nelle filiere agroalimentari) ha già introdotto il concetto di andamento anomalo dei prezzi nelle filiere agroalimentari, ma senza stabilire le modalità di intervento, lasciandole indeterminate. Serve, quindi, da un lato estendere a tutti i settori il concetto di prezzo anomalo e dall'altro definire come pratica commerciale scorretta quella di chi ricarica il prezzo in modo eccessivo durante particolari emergenze (in quanto indebito condizionamento del consumatore) o in situazioni di scarsa concorrenza (all'art. 26 del D.Lgs. n. 206/2005, va aggiunto un comma), anche se non vi è una posizione dominante.

A dimostrazione che l'attuale normativa non consente di intervenire in alcun modo contro le speculazioni, ci sono sia le centinaia di archiviazioni delle Procure della Repubblica sulle denunce delle associazioni di consumatori e le archiviazioni dell'Antitrust. L'Unc ha fatto un esposto alla Procura di Roma all'epoca dei rialzi successivi all'invasione dell'Ucraina, chiedendo fosse sentito l'allora ministro della Transizione Ecologica Roberto Cingolani che il 12 marzo 2022 dichiarò: "*Stiamo assistendo ad un aumento del prezzo dei carburanti ingiustificato non esiste motivazione tecnica di questi rialzi. La crescita non è correlata alla realtà dei fatti è una spirale speculativa su cui guadagnano in pochi*", "*una colossale truffa a spese delle imprese e dei cittadini*". Grazie al nostro esposto, la Procura di Roma aprì un fascicolo di indagine contro ignoti e il ministro Cingolani il 22 marzo 2022 fu ascoltato per due ore dal Procuratore capo Francesco Lo Voi come persona informata sui fatti, ma nonostante le informazioni dettagliate fornite dal ministro, l'esposto non ebbe alcun seguito. E' stata la volta in cui più ci si è avvicinati a un possibile successo sul piano penale, ma senza alcun esito.

L'Unc ha presentato poi ben 5 esposti all'Antitrust, a partire dal 2022, tutti archiviati, con motivazioni simili a questa: "*non sono emerse evidenze che permettano di configurare una violazione della normativa a tutela della concorrenza*".

Insomma, nè la Gdf né l'Antitrust possono fare qualcosa contro le speculazioni e i rincari eccessivi. Infatti, il 24 marzo 2022, dopo lo scoppio della guerra in Ucraina, in commissione Finanze del Senato, il comandante generale della Gdf Giuseppe Zafarana chiarì che gli articoli 501 e 501 bis del Codice penale sono fattispecie di "*rara e difficile applicazione*", motivi per i quali il generale chiedeva una riflessione sulle attuali norme con

Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di consumatori in Italia. Diffusa in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del Consumo e componente del CNCU - Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione sociale presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

Seguici
consumatori.it
classaction.it
facebook.com/UNConsumatori
sicurezzalimentare.it
codicedelconsumo.it
twitter.com/consumatori

UNC
CONSUMATORI.IT

Via Duilio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

l'obiettivo di renderle idonee a tutelare l'economia e i consumatori in momenti come quello attuale e un aumento delle pene che al momento stabiliscono un massimo di 3 anni di reclusione in modo che si possano utilizzare strumenti più complessi ed efficaci per trovare le prove delle manovre speculative.

Anche l'Antitrust, rappresentata dalla capo di gabinetto Dott.ssa Maria Tuccillo, nell'audizione in commissione al Senato sul dl Ucraina bis, il 12 aprile 2022 dichiarò che tra i compiti dell'autorità in materia di concorrenza: "*non rientra la repressione di generici fenomeni speculativi ma l'autorità reprime abusi di posizioni dominanti o le intese restrittive della concorrenza*".

Per questo chiediamo modifiche normative, così da consentire ad Antitrust e Procure di poter intervenire.

2) L'Unc ha presentato il 12 marzo 2026 un esposto all'Antitrust evidenziando che il "prezzo consigliato" dalle compagnie petrolifere ai distributori viola le norme sulla concorrenza e chiedendo all'Authority di impedirlo e sanzionarlo perché, data la evidente posizione dominante delle compagnie petrolifere sia all'interno del mercato nazionale, sia rispetto ad una parte rilevante del mercato (quella costituita dall'insieme dei benzinai), impongono ai distributori, in violazione dell'articolo 3, comma 1, lettera a) della legge n. 287/90, "*direttamente o indirettamente prezzi di acquisto*" e "*di vendita*", atteso il margine fisso e basso di circa 5 cent lordi dei benzinai (secondo l'indagine conoscitiva dell'Antitrust del 7 luglio 2023 "*in media tra 3,5 e 4,2 centesimi per litro*") che non consente loro spazi di azione e un'effettiva possibilità di discostarsi dal prezzo consigliato.

Evidenziamo che l'Antitrust ha sanzionato in passato l'Unione Panificatori di Roma e Provincia https://www.agcm.it/media/comunicati-stampa/2008/6/alias-3536 (I695 - Listino prezzi del pane), come riportato nel loro comunicato stampa del 17 giugno 2008, per aver "*indicato agli associati i prezzi consigliati favorendone l'allineamento su un livello superiore a quello che sarebbe potuto risultare in un contesto di libera competizione*".

E' evidente che il varo pochi giorni dopo il nostro esposto dell'articolo 1 comma 1 del decreto legge n. 33 del 18 marzo 2026 ha reso definitivamente impossibile un intervento dell'Antitrust, quand'anche avesse voluto procedere, visto che l'art. 1 comma 1 ha previsto per legge il prezzo consigliato. L'Antitrust, infatti, ha archiviato il nostro esposto. Per quanto si sia cercato di regolare per decreto il prezzo consigliato, cercando di attenuarne gli effetti negativi (cosa condivisibile), si è finito di fatto per certificarne e legittimare l'esistenza. Chiediamo, quindi, viceversa, che l'art. 1 comma 1 vieti l'indicazione del prezzo consigliato, se non per i distributori di proprietà della compagnia petrolifera (rete diretta), almeno per quelli che, pur riportando la loro insegna, sono convenzionati privati. Tale pratica andrebbe inserita tra quelle scorrette previste nell'elenco del Codice del Consumo. A quale titolo le compagnie consigliano il prezzo dei carburanti? Lo vendano e lascino libero il gestore di poter fissare il prezzo, senza suggerimenti che rischiano di allineare il prezzo, riducendo la concorrenza.

3) Chiediamo che i prezzi medi regionali dei carburanti siano pubblicati sul sito del Mimit in formato aperto come previsto dal decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5, il che vuol dire che, dovendo essere liberamente

Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di consumatori in Italia. Diffusa in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del Consumo e componente del CNCU - Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione sociale presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

Seguici
consumatori.it
sicurezzalimentare.it
classaction.it
codicedelconsumo.it
facebook.com/UNConsumatori
twitter.com/consumatori

UNC
CONSUMATORI.IT

Via Duilio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

accessibili, riutilizzabili da chiunque, senza restrizioni tecnologiche, i dati non dovrebbero essere pubblicati solo per 24 ore come avviene attualmente, ma deve poter essere recuperabile l'intera serie storica come avviene per i dati dei carburanti pubblicati sul sito del Mase.

4) Le medie regionali e autostradali dei carburanti andrebbero raddoppiate, affiancando ai prezzi in modalità self service anche quelli del servito, molto più cari, per evidenziare al consumatore la convenienza di prediligere il self-service al servito.

5) L'App carburanti del Mimit va modificata in modo che, appena aperta, immediatamente, secondo le impostazioni predefinite dall'utente, visualizzi i 3 o 5 (a scelta dell'utente) prezzi più bassi del carburante prescelto dall'utente (benzina self o benzina servito, o gasolio self o gasolio servito) con il contestuale nome ed indirizzo del distributore, nel raggio d'azione preimpostato dall'utente (da 5 a 30 km) e il percorso per raggiungere quella stazione di servizio.

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

Si tratta di una delega quasi in bianco al Governo che, senza vincoli predefiniti, può diventare controproducente. Pur se generiche, poi, alcune indicazioni non sono condivisibili. In particolare:

Art. 11, comma 1, lettera a). Revisione della formula tariffaria bonus-malus.

Grave e molto preoccupante. Per anni le compagnie assicuratrici hanno dato la colpa dei loro rincari ai troppi incidenti e alla guida imprudente degli italiani. Sarebbe, quindi, singolare, ora che gli automobilisti sono finalmente diventati più virtuosi e fanno meno sinistri rispetto a decenni fa, ragione per la quale la stragrande maggioranza di loro si colloca nella classe più bassa di rischio, cambiare le carte in tavola, modificando il criterio più logico e giusto, quello degli incidenti, dando pretesti alle compagnie per poter aumentare i premi rc auto. In sostanza, invece di indagare perché le compagnie assicurative continuano ad aumentare i premi anche a chi non fa incidenti da 5 anni o peggio ancora non ha mai fatto incidenti in vita sua, facendo così extraprofitti milionari, si fanno gli interessi economici delle compagnie cambiando le regole del gioco. Se un automobilista non fa incidenti da 30 anni, questo resta il criterio migliore per attestare anche il rischio potenziale futuro, essendo basato su anni di comportamenti virtuosi, effettivi e reali. In fin dei conti se per 30 anni una compagnia ha solo incassato soldi da un cliente senza mai spendere un euro, sfugge alla comprensione umana perché il premio rc auto possa ancora salire.

Sia chiaro, non siamo contrari a migliorare il sistema, ma non certo a stravolgerlo per fare gli interessi economici delle compagnie assicurative e aumentare i loro extraprofitti, bensì aprendo un tavolo di confronto con chi rappresenta gli assicurati, con la finalità di ridurre la spesa delle famiglie per l'rc auto. Ad esempio, proponiamo:

a) Attestato di rischio. Si può ampliare da 5 a 10 anni la validità dell'attestato di rischio.

b) Tariffe basate anche sul chilometraggio. Si possono obbligare le compagnie assicurative a valutare, insieme al bonus-malus, criterio che

Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di consumatori in Italia. Diffusa in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del Consumo e componente del CNCU - Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione sociale presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

Seguici
consumatori.it
sicurezzalimentare.it
classaction.it
codicedelconsumo.it
facebook.com/UNConsumatori
twitter.com/consumatori

UNC
CONSUMATORI.IT

Via Duilio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

deve rimanere, anche i chilometri annui percorsi, che, pur non essendoci alcun divieto a considerarli, non sono quasi mai esaminati, quando invece è del tutto evidente che un automobilista che percorre meno di 5 mila chilometri all'anno ha un rischio statistico nettamente inferiore a un agente di commercio che percorre 100 mila chilometri all'anno.

Art. 11, comma 1, lettera a). Valorizzare meglio i comportamenti di guida virtuosi.

L'accenno, troppo generico e indeterminato, a valorizzare i comportamenti virtuosi, cosa in teoria condivisibile, nasconde troppe insidie. Siamo contrarissimi, ad esempio, a considerare le infrazioni al Codice della strada, che nella stragrande maggioranza dei casi non riguardano la sicurezza stradale. Secondo gli ultimi dati resi noti nel report congiunto Istat e Aci, nel 2025 i vigili hanno dato il 15,8% delle multe per divieto di sosta e il 59,7% per le Ztl, ossia il 75,5% sono multe facili, fatte per incassare soldi, che nulla hanno a che vedere con i comportamenti che determinano incidenti. Il comportamento errato alla guida che si conferma causa più frequente di incidente (dopo le "Circostanze imprecisate" che determinano il 23,7% degli incidenti e la "Guida distratta o andamento indeciso" che determina il 15,1% degli incidenti ma che non danno luogo a sanzioni e sfuggono a possibili rilevazioni, salvo per l'uso dello smartphone che però rappresenta appena lo 0,119% delle multe comminate dai vigili urbani), è il mancato rispetto della precedenza che determina l'11,9% degli incidenti. Una percentuale elevatissima dalla quale sono esclusi sia il Mancato rispetto delle segnalazioni semaforiche (0,7% degli incidenti), sia la Mancata precedenza al pedone sugli appositi attraversamenti (3,3% degli incidenti). Peccato che le multe della polizia locale per violazione dell'art. 145 del Codice della strada, ossia per la precedenza, siano appena 21.847, lo 0,12% di quelle complessivamente emesse. Insomma, anche se si considerassero solo le violazioni causa di incidente, si tratterebbe di un dato chiaramente distorto, essendo evidente che le multe per il mancato rispetto della precedenza, la causa numero 3 di incidenti, ma la numero 1 tra quelle quantificabili, misurabile per violazione del Codice della strada, sono casuali e talmente poche da non avere rilevanza statistica. Senza considerare che sono comminate esclusivamente a seguito di un incidente, ragione per la quale scatterebbe comunque il bonus-malus. Quanto alla velocità, rappresenta solo il 7,8% delle cause di incidente e anche in questo caso andrebbero distinto chi supera di 6 chilometri orari il limite di velocità da chi lo supera oltre i 40 km/h. Insomma, considerare le violazioni al Codice della strada, proprio per le poche multe che vengono comminate ai trasgressori, specie per i comportamenti più pericolosi (la distanza di sicurezza provoca il 6,3% degli incidenti, sesta maggiore causa di sinistri, ma le multe dei vigili sono lo 0,02191% delle 18.072.838 contravvenzioni totali elevate nel 2025), pur essendo altamente personalizzate, non sarebbe equo, essendo i dati distorti, non rappresentativi dell'effettivo comportamento alla guida del conducente, con forti limiti di efficienza predittiva. Va considerata anche la distorsione dovuta alla maggiore o minore solerzia di alcuni sindaci nel voler fare cassa con le multe: ci sono comuni piccolissimi che hanno emesso milioni di multe per comportamenti in teoria pericolosi, come il mancato rispetto della velocità, ma dopo aver abbassando i limiti di velocità in modo incongruo rispetto al tipo di strada

Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di consumatori in Italia. Diffusa in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del Consumo e componente del CNCU - Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione sociale presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

Seguici
consumatori.it
classaction.it
facebook.com/UNConsumatori
sicurezzalimentare.it
codicedelconsumo.it
twitter.com/consumatori

UNC
CONSUMATORI.IT

Via Duilio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

come definita dall'art. 2 del Codice della strada e ai limiti di velocità previsti dall'art. 142, tanto che poi alcuni Prefetti sono intervenuti per far rimuovere quegli autovelox. Il criterio delle multe, quindi, finirebbe per essere erroneamente punitivo. Per questo, laddove si accenna troppo genericamente a "*valorizzare meglio i comportamenti di guida virtuosi",* che invero dovrebbero essere valorizzati dall'assenza di incidenti negli ultimi 5 anni, o al limite 10 anni, esprimiamo preoccupazione. Non vorremmo, infatti, che poi si trasformasse nel suo opposto, ossia che con la scusa di premiare i virtuosi si finissero per penalizzare quelli che risultano indisciplinati ma che invero, non avendo provocato incidenti da anni (altrimenti sarebbero già penalizzati dal bonus-malus) non sono affatto automobilisti ad alto rischio, non sono temerari o pirati della strada, ma automobilisti comuni, ossia trasgressori occasionali che non hanno condotte abitualmente pericolose ma hanno solo la "sfortuna" di abitare in un determinato comune oppure di esserci imbattuti, a differenza degli altri, in controlli stradali casuali ed episodici.

Art. 11, comma 1, lettera a). Ridurre il peso relativo di alcune variabili indirette, in particolare quella territoriale

Esprimiamo parere fortemente contrario alla pur generica indicazione di voler ridurre il peso del territorio. La riduzione delle disparità territoriali tra città come Aosta e Napoli si ottiene aumentando la concorrenza, non facendo pagare ai cittadini di Aosta parte della tariffa di quelli di Napoli. Non solo non sarebbe giusto per chi abita ad Aosta, non solo si tratterebbe del solito gioco delle 3 carte, ma si introdurrebbe un meccanismo di compensazione inefficiente, un riallineamento delle tariffe che, premiando le zone con più incidenti a danno di quelle con meno sinistri, peggiorerebbe l'efficienza del mercato e finirebbe per determinare uno svantaggio per i consumatori nel loro complesso, facendo innalzare, nel lungo periodo, il premio medio complessivamente pagato. L'opposto di quello che dovrebbe prevedere una legge sulla concorrenza. Per le stesse ragioni siamo contrari a una tariffa unica nazionale per chi non commette sinistri da almeno 5 o 10 anni, come in passato è stato proposto.

Art. 11, comma 1, lettera b). Perfezionare e aumentare l'efficienza della procedura di risarcimento diretto.

Anche in questo caso non è chiaro cosa si voglia fare e si consegna una delega in bianco al Governo. Per queste ragioni precisiamo quanto segue:

a) Risarcimento diretto. Siamo favorevoli a mantenere il risarcimento diretto che, consentendo al consumatore di rivolgersi alla propria compagnia assicurativa in caso di sinistro stradale, permette tempi di liquidazione più rapidi e una maggiore semplificazione della procedura.

Nel ricordare che va sempre garantita la non obbligatorietà del risarcimento diretto e la libertà di scelta del consumatore, che deve sempre avere l'effettiva facoltà di scegliere se rivolgersi alla propria assicurazione o agire contro l'assicurazione del responsabile, occorrono alcuni correttivi, a tutela del consumatore. Dato che l'assicurato non ha alcun ruolo nella scelta dell'artigiano e lo stesso standard della riparazione è deciso dal perito dell'assicurazione nell'ottica del minimo costo per la compagnia, è importante che sia ribadita la responsabilità di garanzia legale sulla riparazione da parte del carrozziere verso il consumatore.

Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di consumatori in Italia. Diffusa in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del Consumo e componente del CNCU - Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione sociale presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

Seguici
consumatori.it
classaction.it
facebook.com/UNConsumatori
sicurezzalimentare.it
codicedelconsumo.it
twitter.com/consumatori

UNC
CONSUMATORI.IT

Via Duilio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

L'accordo tra perito e artigiano deve prendere la forma di una proposta di riparazione al consumatore, con il dettaglio delle lavorazioni previste e dei ricambi autorizzati, che il consumatore dovrebbe controfirmare prima che la riparazione possa iniziare. Soprattutto occorre bilanciare i rapporti di forza tra il danneggiato e la compagnia nell'ovvio conflitto d'interesse tra le parti. E' necessario, inoltre, che il consumatore possa avvalersi di un suo perito, che possa valutare le alternative per il processo di riparazione, rendendo consapevole il consumatore della scelta proposta dal perito, attuando così le garanzie date dalle informazioni precontrattuali. Infine, va prevista la riconsegna del veicolo con un certificato di conformità rilasciato dalla carrozzeria così da consentire la verifica del lavoro da parte del consumatore.

Insomma, al consumatore va comunque garantito sempre quanto segue:

1) il carrozziere, chiunque paghi, deve essere per legge considerato responsabile della conformità del bene riparato;

2) va previsto un percorso di riparazione, un contratto nel quale il consumatore sia comunque sentito e accetti per iscritto le riparazioni che i tecnici ed i periti hanno scelto;

3) accettazione qualificata del perito che attesta che il lavoro concordato è stato fatto in quantità ed in qualità.

b) No a una riduzione dei diritti degli utenti. Non è danneggiando i consumatori che si aumenta la concorrenza e si ottiene un abbassamento delle tariffe. E' esattamente l'opposto. Le compagnie giustificano sempre i lori rincari con aumenti dei costi dei sinistri, dell'incidentalità, delle truffe, ma non è così, come dimostrano i rialzi durante i lockdown o l'impennata che si è registrata dal 2023, quando si è avuta un'inversione rispetto ad una rotta virtuosa di riduzione dei premi che durava da anni, per il solo motivo che le compagnie volevano mantenere inalterati i loro profitti rispetto all'inflazione, in termini reali.

No, quindi, a una riduzione dei termini di prescrizione per i danni materiali, a modifiche delle regole sul foro di competenza, a una riduzione dei risarcimenti previsti o in materia di prove testimoniali, che avrebbero come unico effetto quello di ridurre la tutela del soggetto più debole del rapporto contrattuale, aggravando lo squilibrio già esistente tra le parti, avvantaggiando quella più forte. Creare ostacoli alla concreta tutela dei diritti degli assicurati riduce la concorrenza, dato che non viene premiata la compagnia più efficiente e lungimirante che fidelizza i suoi clienti.

Art. 11, comma 1, lettera c). Rafforzare le misure antifrode valorizzando, nella fase liquidativa … elementi oggettivi e dati sistematici che possano evidenziare eventuali profili di rischio connessi a comportamenti fraudolenti.

Come scontato, siamo in prima linea contro le frodi assicurative, non solo per un fatto etico ma anche perché producono un aumento del prezzo dell''rc auto a carico degli automobilisti onesti che sono poi la stragrande maggioranza. Le frodi, comunque, vanno denunciate alla Procura della Repubblica che deve indagare e perseguire i colpevoli. E' questa la via maestra. Certo si devono anche prevenire. Il problema è che questa delega al Governo non stabilisce i paletti precisi e necessari per affrontare alcune possibili criticità. Ad esempio, servono garanzie rispetto al rischio di uno

Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di consumatori in Italia. Diffusa in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del Consumo e componente del CNCU - Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione sociale presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

Seguici
consumatori.it
classaction.it
facebook.com/UNConsumatori
sicurezzalimentare.it
codicedelconsumo.it
twitter.com/consumatori

UNC
CONSUMATORI.IT

Via Duilio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

scambio di informazioni sensibili tra le compagnie che consentano di uniformare il loro comportamento. Vanno tutelati i consumatori da possibili abusi. Se si utilizzano criteri in fase liquidativa per definire il grado di anomalia di un sinistro, per quanto questi possano essere oggettivi e basati su dati sistematici, come scritto nell'Atto, permane il rischio che possano diventare un pretesto per invertire l'onere della prova e accampare scuse per non risarcire i consumatori onesti per il danno subito, costringendoli ad azioni legali per avere quanto legittimamente spetta loro. Insomma, un conto è che scatti un campanello d'allarme che renda quel sinistro oggetto di ulteriori investigazioni, cosa sacrosanta, un altro è che basti un algoritmo per definire una persona un truffatore, non liquidandolo. Quali tutele sono previste per gli assicurati onesti?

Art. 11, comma 1, lettera d). Adottare misure per prevenire l'evasione dell'obbligo assicurativo, anche mediante l'applicazione di un sistema integrato di controllo telematico … e adeguamento delle sanzioni amministrative.

Condivisibile il rafforzamento dei controlli e delle sanzioni. Risolleviamo, però, il problema dell'articolo 193 del Codice della strada che commina una sanzione da 866 a 3.464 euro (comma 2) senza alcuna distinzione tra chi irresponsabilmente e con dolo non si è assicurato o ha contraffatto i documenti assicurativi (comma 4 bis) e l'automobilista in perfetta buona fede che circola senza la copertura assicurativa perché, vittima di una truffa, ha sottoscritto una polizza falsa, pagato una falsa compagnia assicurativa e ha con sé documenti falsi, contraffatti però da altri a sua insaputa. L'Ivass continua ad oscurare siti internet abusivi. Dal novembre 2023, data di avvio dell'esercizio del potere di oscuramento, ad oggi, l'Ivass ha oscurato 408 siti abusivi. Non è, insomma, un fenomeno marginale cadere in questo tipo di truffe e questi consumatori dovrebbero essere trattati diversamente.

Art. 11, comma 1, lettera 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;

Condivisibile e apprezzato. E' l'unico punto positivo potenzialmente importante di questo Atto, ma anche in questo caso non si prende alcun impegno preciso e vincolante, non si nomina nemmeno il Preventivass, con il rischio che una cosa essenziale, che chiediamo di fare dal 2023, sia poi vanificata.

Va scritto in modo chiaro nell'Atto, che nel comparatore dell'Ivass è obbligatorio inserire tutte le offerte presenti sul mercato, senza se e senza ma, con anche tutte le coperture e garanzie accessorie, furto, incendio, eventi atmosferici, grandine, atti vandalici, indicando anche gli eventuali sconti.

Dal 2023 denunciamo come il Preventivass, attivo dal 1° marzo 2023, sia peggiorato rispetto al precedente TuoPreventivatore, dato che si limita a confrontare solo i preventivi riferiti alla copertura base obbligatoria, lasciando alle imprese solo la facoltà e non l'obbligo di arricchire la copertura obbligatoria con l'offerta delle clausole aggiuntive rispetto a quelle obbligatorie previste dal decreto MiSE (ora MiMIT) dell'11 marzo 2020, n. 54. Come denunciato dall'Ivass in più di una relazione annuale e

Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di consumatori in Italia. Diffusa in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del Consumo e componente del CNCU - Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione sociale presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

Seguici
consumatori.it
sicurezzalimentare.it
classaction.it
codicedelconsumo.it
facebook.com/UNConsumatori
twitter.com/consumatori

UNC
CONSUMATORI.IT

Via Duilio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

riportato anche nella presentazione dell'Atto, 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.

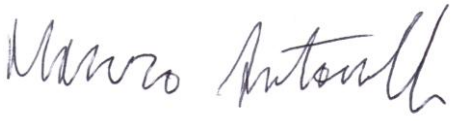
Il "Preventivass" sarebbe fondamentale per la trasparenza del mercato e il confronto dei prezzi delle polizze, atteso che quelli gestiti da privati sono inaffidabili, quando non minati da conflitti di interesse. A differenza del precedente comparatore, però, attualmente è del tutto inutile, dato che, non dando la possibilità di aggiungere le altre coperture e garanzie accessorie, rende vano il confronto, ragione per la quale il servizio, invero mai pubblicizzato a differenza di altri portali pubblici come il Portale Offerte di Arera, è sottoutilizzato. Non vi potrà mai essere concorrenza senza la possibilità effettiva di poter confrontare i prezzi, cosa impossibile da fare se bisogna fare un preventivo per ogni singola compagnia assicurativa esistente.

Si tratta di rivedere, quindi, il decreto del Mise (ora Mimit) dell'11 marzo 2020, n. 54 che prevede la facoltà e non l'obbligo di aggiungere tutte le clausole accessorie offerte e questa modifica va già prevista e inserita in questo Atto. Un conto, come previsto dall'articolo 22 comma 4 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, che sia "*definito il contratto base di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti, contenente le clausole minime necessarie ai fini dell'adempimento dell'obbligo di legge*", un conto è che le condizioni aggiuntive e facoltative liberamente offerte dalle compagnie non siano poi obbligatoriamente inserite nel Preventivass. Si chiede, quindi, di prevedere questo obbligo anche nell'art. 22 del decreto legge n. 179/2012 e di modificare il decreto n. 54/2020.

* * *

Siamo a disposizione per inviare ulteriori proposte su argomenti e temi non trattati nell'Atto, dall'energia alla telefonia. Come spiegato in premessa, infatti, sarebbe necessario colmare quelle che a nostro avviso sono le gravi lacune di questo provvedimento che non contrasta il carovita e le spese obbligate delle famiglie e che, invece, se diversamente impostato, potrebbe essere un'occasione irripetibile per contribuire ad aiutare chi è in difficoltà economica senza gravare sui conti pubblici, ma limitandosi a rafforzare la concorrenza. Siamo a disposizione per esporre tali proposte anche in un'eventuale audizione. Ringraziamo per l'attenzione e porgiamo distinti saluti.

Il responsabile Ufficio studi
Unione Nazionale Consumatori
Mauro Antonelli



Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di consumatori in Italia. Diffusa in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del Consumo e componente del CNCU - Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione sociale presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

Seguici
consumatori.it
sicurezzalimentare.it
classaction.it
codicedelconsumo.it
facebook.com/UNConsumatori
twitter.com/consumatori