

RESOCONTO STENOGRAFICO

53

SEDUTA DI GIOVEDÌ 16 FEBBRAIO 2023

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE FABIO RAMPPELLI

INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO 1 - 30

Missioni.....	1	per la fruizione del trasporto pubblico (A.C. 771-A) (Discussione).....	2
PRESIDENTE.....	1	PRESIDENTE.....	2
Sull'ordine dei lavori.....	1	(Discussione sulle linee generali - A.C. 771-A).....	2
PRESIDENTE.....	1	PRESIDENTE.....	2, 4, 6, 9, 10, 14, 15, 18, 21, 24, 27
SERRACCHIANI Debora (PD-IDP).....	1	ANTONIOZZI Alfredo (FDI).....	18
Disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5, recante disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno		BARABOTTI Andrea (LEGA).....	4
		BATTILOCCHIO Alessandro (FI-PPE).....	14
		CAPPELLETTI Enrico (M5S).....	21

N.B. Il RESOCONTO SOMMARIO è disponibile on line già nel corso della seduta, alla pagina "Resoconti" del sito della Camera dei deputati. Il Resoconto Sommario è corredato di collegamenti ipertestuali verso il Resoconto Stenografico (*Vedi RS*) ed ai documenti di seduta (*Vedi All. A*).

I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'*Allegato A*.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'*Allegato B*.

N.B. FRATELLI D'ITALIA: FDI; PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA: PD-IDP; LEGA - SALVINI PREMIER: LEGA; MOVIMENTO 5 STELLE: M5S; FORZA ITALIA - BERLUSCONI PRESIDENTE - PPE: FI-PPE; AZIONE - ITALIA VIVA - RENEW EUROPE: A-IV-RE; ALLEANZA VERDI E SINISTRA: AVS; NOI MODERATI (NOI CON L'ITALIA, CORAGGIO ITALIA, UDC, ITALIA AL CENTRO)-MAIE: NM(N-C-U-I)-M; MISTO: MISTO; MISTO-MINORANZE LINGUISTICHE: MISTO-MIN.LING.; MISTO+EUROPA: MISTO+EUROPA.

CASTIGLIONE Giuseppe (A-IV-RE).....	15
COLOMBO Beatriz, <i>Relatrice</i>	2
DI BIASE Michela (PD-IDP).....	6
EVI Eleonora (AVS).....	10
FENU Emiliano (M5S).....	24
PISANO Calogero (NM(N-C-U-I)-M).....	9
<i>(Repliche - A.C. 771-A)</i>	27
PRESIDENTE.....	27
COLOMBO Beatriz, <i>Relatrice</i>	27
<i>(La seduta, sospesa alle 13,15, è ripresa alle 14,35)</i>	27
Missioni	27
PRESIDENTE.....	27
Si riprende la discussione	27
PRESIDENTE.....	27
<i>(Esame dell'articolo unico - A.C. 771-A)</i>	27
PRESIDENTE.....	27
<i>(Posizione della questione di fiducia - Articolo unico - A.C. 771-A)</i>	27
PRESIDENTE.....	27
CIRIANI Luca, <i>Ministro per i Rapporti con il Parlamento</i>	27
Sui lavori dell'Assemblea	28
PRESIDENTE.....	28
Trasmissione dal Senato di un disegno di legge di conversione e sua assegnazione a Commissioni in sede referente	28
PRESIDENTE.....	28
Interventi di fine seduta	28
PRESIDENTE.....	28, 29, 30
BERRUTO Mauro (PD-IDP).....	28
GRIMALDI Marco (AVS).....	29, 30
Ordine del giorno della prossima seduta	30
PRESIDENTE.....	30

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL
VICEPRESIDENTE FABIO RAMPPELLI

La seduta comincia alle 11.

PRESIDENTE. La seduta è aperta.
Invito il deputato segretario a dare lettura del processo verbale della seduta precedente.

GIOVANNI DONZELLI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, il processo verbale si intende approvato.
(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati in missione a decorrere dalla seduta odierna sono complessivamente 70, come risulta dall'elenco consultabile presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto stenografico della seduta odierna (*Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato A al resoconto della seduta odierna*).

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare sull'ordine dei lavori la deputata Debora Serracchiani. Ne ha facoltà.

DEBORA SERRACCHIANI (PD-IDP).

Grazie Presidente. Presidente, considerate le dichiarazioni, anche recenti, fatte dalla Presidente del Consiglio e - se non ricordiamo male - dal Ministro della Difesa, sul fatto che vi sia in Italia, in questo momento, un clima che si sta pericolosamente e velocemente surriscaldando e che ci siano situazioni dai contorni decisamente inquietanti, che rischiano di avere conseguenze gravi - sto citando le parole contenute nella lettera che la Presidente del Consiglio ha inviato al *Corriere della Sera* qualche giorno fa -, sulla base di tutto questo, del cosiddetto attacco allo Stato, come qualcuno lo ha definito - qualora vi fosse, ovviamente, ci preoccuperebbe molto e raccogliamo l'appello della Presidente del Consiglio - non possiamo non richiedere un intervento e un dibattito parlamentare.

Siamo qui a chiederle pertanto, Presidente, di farsi carico della richiesta formale di informativa urgente al Ministro Piantedosi su queste vicende, affinché si possa parlamentarizzare una questione che - sono sicura che lei sarà d'accordo con me - non può rimanere confinata a qualche giornale o a qualche dichiarazione, ma deve naturalmente essere oggetto di un dibattito parlamentare, affinché possa essere, qualora vi siano le condizioni, accolto quell'appello della Presidente all'unità di tutte le forze politiche rispetto a ciò che sta accadendo - ed è inquietante - nel nostro Paese.

PRESIDENTE. Prendo, ovviamente, atto della sua richiesta, che verrà riferita puntualmente al Presidente della Camera e, per le vie brevi, ci sarà la risposta.

**Discussione del disegno di legge:
Conversione in legge del decreto-legge 14
gennaio 2023, n. 5, recante disposizioni
urgenti in materia di trasparenza dei
prezzi dei carburanti e di rafforzamento
dei poteri di controllo del Garante per
la sorveglianza dei prezzi, nonché di
sostegno per la fruizione del trasporto
pubblico (A.C. 771-A).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 771 -A: Conversione in legge del decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5, recante disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico.

**(Discussione sulle linee
generali – A.C. 771-A)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Il presidente del gruppo parlamentare MoVimento 5 Stelle ne ha chiesto l'ampliamento.

La X Commissione (Attività produttive) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Ha facoltà di intervenire la relatrice, onorevole Beatriz Colombo.

Approfitto per salutare gli studenti e gli insegnanti della scuola secondaria "Poggi-Carducci", di Sarzana (La Spezia), che assistono ai nostri lavori dalle tribune (*Applausi*). Preciso che sono presenti in Aula per la discussione generale i deputati coinvolti nella discussione stessa.

Prego, deputata Colombo.

BEATRIZ COLOMBO, *Relatrice*. Grazie, Presidente. Signor Presidente e onorevoli colleghi, l'Assemblea avvia oggi l'esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 14 gennaio 2023 n. 5, recante

disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico. La X Commissione ne ha avviato l'esame, in sede referente, il 19 gennaio scorso e, dopo aver svolto un ampio ciclo di audizioni informali, nella seduta di ieri, ha deliberato di riferire favorevolmente all'Assemblea. Passo all'illustrazione dei contenuti del decreto-legge, nel testo risultante dalle modifiche approvate dalla Commissione.

L'articolo 1, comma 1, prevede a favore dei lavoratori dipendenti, in aggiunta alle esenzioni fiscali previste a regime in relazione ai *benefit* aziendali, la detassazione dei buoni benzina o di analoghi titoli per l'acquisto di carburanti di importo fino a 200 euro, ceduti dai datori di lavori privati nel 2023. Con un emendamento approvato in Commissione in sede referente, in recepimento di una condizione posta dalla Commissione bilancio ex articolo 81 della Costituzione, si è precisato che l'esenzione si applica ai soli fini dell'imposta sui redditi e non ai fini contributivi.

L'articolo 1, ai commi da 2 a 7-ter, come modificati nel corso dell'esame in sede referente, prevede l'obbligo, per i soggetti che esercitano l'attività di vendita al pubblico di carburanti, di indicare, presso gli impianti di distribuzione sulla rete non autostradale, il prezzo medio praticato su base regionale e, presso gli impianti sulla rete autostradale, il prezzo medio nazionale praticato sulla medesima rete autostradale. I prezzi medi di riferimento sono calcolati dal Ministero delle Imprese e del *made in Italy* sulla base delle comunicazioni ricevute da tutti gli esercenti. La norma rinvia ad un decreto del Ministro l'adozione delle disposizioni attuative e prevede lo sviluppo di un'applicazione informatica che consenta, anche tramite dispositivo mobile, la consultazione da parte dei consumatori dei prezzi medi regionali praticati sulla rete non autostradale e del prezzo medio nazionale praticato sulla rete

autostradale, nonché dei prezzi praticati dai singoli gestori. La norma, inoltre, prevede l'applicazione di una sanzione, da 200 a 2.000 euro, tenuto conto anche del livello di fatturato dell'esercente per il giorno in cui la violazione si è consumata, in caso di violazione degli obblighi di comunicazione del prezzo praticato o di esposizione del prezzo medio di riferimento. Ove la violazione degli obblighi di comunicazione sia reiterata per almeno 4 volte consecutive nell'arco di 60 giorni, può essere disposta la sospensione dell'attività per un periodo da 1 a 30 giorni. Identiche sanzioni si applicano, ai sensi dell'articolo 15 del codice del consumo e dell'articolo 51 della legge n. 99 2009, in caso di violazione degli obblighi di esposizione del prezzo praticato o nel caso in cui il prezzo praticato sia superiore a quello comunicato. Infine, con una disposizione introdotta in sede referente, si prevede l'allineamento, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione, delle iscrizioni presenti nell'Anagrafe degli impianti e nell'Osservatorio dei prezzi.

L'articolo 1-bis, introdotto con un emendamento approvato in Commissione in sede referente, dispone l'applicazione dal 1° aprile al 31 agosto 2023 dell'aliquota agevolata di accisa sul gasolio commerciale utilizzato come carburante anche alle imprese che esercitano l'attività di trasporto turistico di persone mediante servizi di noleggio di autobus con conducente, in ambito nazionale e internazionale, purché di categoria Euro 6.

L'articolo 2 modifica la disciplina per la rideterminazione delle aliquote delle accise sui carburanti in corrispondenza di un maggior gettito IVA, prevista dalla legge n. 244 del 2007. In particolare, si prevede che il decreto di riduzione delle accise sia adottato dal Ministero dell'Economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica, anziché di concerto con il Ministro dello Sviluppo economico. Inoltre, sono modificati i presupposti di emanazione del predetto decreto allo scopo di condizionarlo all'aumento del greggio sulla

media del bimestre precedente rispetto al valore di riferimento indicato nell'ultimo documento di economia e finanza o nella relativa nota di aggiornamento presentati. Ai fini della rideterminazione delle accise si prevede si debba tener conto dell'eventuale diminuzione del prezzo nella media del quadrimestre precedente, sempre rispetto a quanto indicato nei predetti documenti di finanza pubblica. Non sono più previste l'emanazione solo trimestrale del decreto, né, quale condizione per l'emanazione del decreto, una percentuale minima di aumento dei prezzi.

L'articolo 3 prevede che il Garante per la sorveglianza dei prezzi operi in raccordo con gli uffici regionali dei prezzi o con gli altri organismi regionali, comunque denominati, eventualmente istituiti e possa avvalersi della collaborazione dell'Istat e dei dati da esso rilevati. Precisa che le sanzioni previste in caso di comunicazione di dati, elementi e notizie non veritieri si applicano anche in caso di trasmissione da parte delle imprese di dati contabili di bilancio non veritieri. Affida alla Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura territorialmente competente nel luogo in cui ha sede l'impresa il compito di irrogare le sanzioni previste in caso di mancato riscontro alle richieste del Garante o di invio di informazioni non veritiere. Inoltre, istituisce una commissione di allerta rapida di sorveglianza dei prezzi per il monitoraggio della dinamica dei prezzi dei beni di largo consumo derivanti dall'andamento dei costi dei prodotti energetici e delle materie prime sui mercati internazionali, anche con riferimento alla filiera dei prezzi dei carburanti per autotrazione. Il Garante può convocare la commissione per coordinare l'attivazione degli strumenti di monitoraggio necessari all'individuazione delle ragioni dell'anomala dinamica dei prezzi sulla filiera di mercato. Le funzioni di segreteria e di supporto alle attività della commissione sono svolte dall'unità di missione a supporto dell'attività del Garante per la sorveglianza dei prezzi. Ad essa è affidato il compito di curare le attività di raccordo e

collaborazione tra il Garante, i Ministeri e le Autorità indipendenti competenti per i singoli settori. In sede referente è stata inserita la previsione di uno stanziamento di 0,5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2025, in supporto alle attività di analisi e monitoraggio dei prezzi sulle filiere di mercato.

L'articolo 4 istituisce un Fondo con una dotazione di 100 milioni di euro per il riconoscimento, alle persone che nel 2022 hanno conseguito un reddito fino a 20 mila euro, di un buono di importo fino a 60 euro per l'acquisto di abbonamenti per i servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale, o per i servizi di trasporto ferroviario nazionale.

L'articolo 5, invece, ai fini dell'attuazione delle disposizioni di cui al decreto-legge in esame, autorizza il Ministero dell'Economia e delle finanze ad apportare le occorrenti variazioni di bilancio.

Infine, l'articolo 6 dispone l'entrata in vigore del decreto-legge dal giorno successivo alla sua pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale*, avvenuta il 14 gennaio 2023.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire il rappresentante del Governo, Sottosegretario Massimo Bitonci, che si riserva di farlo successivamente.

È iscritto a parlare il deputato Barabotti. Ne ha facoltà.

ANDREA BARABOTTI (LEGA). Grazie, Presidente. Onorevoli colleghi, membri del Governo, noi tutti sappiamo che, con la recente manovra di bilancio, stimando una diminuzione del prezzo dei carburanti, abbiamo deciso di non rinnovare lo sconto sulle accise dei carburanti. Una riduzione che, comunque, era giunta ad esaurimento, ma, checché ne dicano i colleghi dell'opposizione, non lo abbiamo fatto perché siamo sprovvediti o sadici.

Lo abbiamo fatto - e ce ne assumiamo tutte le responsabilità - per far fronte all'aumento dei prezzi del gas e dell'energia che, senza la mano pubblica, sarebbe stato insostenibile per

famiglie ed imprese.

Lo abbiamo fatto per concentrare gli sforzi altrove, laddove c'era maggior bisogno, varando misure a sostegno dei ceti e delle famiglie più fragili e più centrate sulla competitività e a tutela della competitività del nostro sistema produttivo. Pian piano il lavoro del nostro Governo, insieme ai nostri *partner* europei, sta efficacemente normalizzando i prezzi di gas ed energia, ma non dobbiamo dimenticare l'entità dei costi sostenuti per mettere in sicurezza famiglie ed imprese da dinamiche speculative: quelle sì che rischiavano di compromettere la competitività e il benessere del nostro sistema Paese in modo irrimediabile.

In quei giorni, quelli che precedevano la nostra prima manovra di bilancio, le opposizioni si scagliavano contro la manovra del Governo e contestavano il taglio degli sconti sulle accise. Ora la cosa mi suona un po' strana, perché arrivava da un partito che aveva nel suo programma di Governo l'aumento, casomai, delle accise, in linea con le indicazioni del *Green Deal* europeo, per scoraggiare i cittadini dall'utilizzo delle auto e dei combustibili fossili, ma tant'è. Questa è la storia in questo strano Paese. Ma, da lì, poi, apriti cielo, quando effettivamente lo sconto sulle accise è venuto meno.

Ricordo l'allarme rosso, ricordo le foto a tutta pagina e i titoloni che parlavano di un prezzo della benzina alla pompa che arrivava a 2,50 euro. Ebbene, su questo fronte, nonostante la strumentalità della polemica politica e giornalistica, il Governo non è stato a guardare e, in quella fase così delicata, ha approvato questo decreto, con la finalità di rendere più trasparente e controllato il mercato legato ai prodotti petroliferi, adottare gli strumenti strutturali per rendere meno volatile il prezzo dei carburanti e sostenere i cittadini nella fruizione del trasporto pubblico. Nasceva in quel contesto questo decreto, poi ulteriormente migliorato in Commissione, un decreto che oggi prevede interventi apprezzabili e riconducibili a 3 distinte aree: la prima, quella della trasparenza

e del controllo sui prezzi; la seconda, quella della stabilizzazione dei prezzi; infine, la terza, quella del sostegno alla mobilità.

Sul fronte della trasparenza e del controllo si prevede l'esposizione di una cartellonistica che segnali agli automobilisti il prezzo medio regionale dei carburanti, distinguendo tra rete autostradale e non autostradale. Contestualmente, si prevede un sostanziale abbassamento delle sanzioni a carico dei gestori degli impianti, con una revisione dell'impianto sanzionatorio che non si limita ad abbassarle ma introduce anche un principio innovativo e molto importante, cioè che siano commisurate al fatturato dell'esercizio. Sempre sul fronte della trasparenza e del controllo, si segnala la realizzazione di un'applicazione dedicata per consentire agli utenti una scelta sempre più consapevole e vantaggiosa sul piano economico, capace, in questo senso, di stimolare la concorrenza. Si prevede, quindi, il rafforzamento della figura del Garante per la sorveglianza dei prezzi, a cui vengono affidati più poteri e più strumenti a garanzia dei consumatori.

Sul fronte della stabilizzazione dei prezzi, come ha ricordato la collega relatrice, si semplifica e si rende strutturale un meccanismo con cui l'Esecutivo può calmierare l'aumento dei prezzi di carburante qualora questi oscillino sopra le aspettative e sopra le previsioni che sono fissate nel Documento di economia e finanza.

Infine, sempre rimanendo nel merito del provvedimento, per la parte che riguarda il sostegno alla mobilità dei cittadini si prevede la detassazione dei buoni carburante o di analoghi titoli fino a un massimo di 200 euro e si introduce un contributo fino a 60 euro per gli abbonati ai servizi di trasporto pubblico che hanno un reddito inferiore a 20.000 euro e che subiscono, oggi, l'aumento del prezzo dei carburanti.

A fronte di queste norme, che noi riteniamo di buon senso, in Commissione ho ascoltato i colleghi dell'opposizione stracciarsi le vesti, dicendo che l'esposizione del prezzo

medio comporterà un aumento insostenibile e generalizzato dei prezzi oltre che ulteriori, inaccettabili adempimenti per i benzinai. Come spesso accade, abbiamo assistito ad una strumentalizzazione e ad una drammatizzazione eccessiva di concetti banali, di concetti semplici. Ci avete puntato il dito contro, arrivando persino a sostenere - in questo caso, mi riferisco alla collega onorevole Appendino - che, a causa nostra, alcuni benzinai sono stati oggetto di insulti e, addirittura, di sputi in faccia. Quanto siete attenti, voi, alle istanze della categoria dei benzinai, quanto siete sensibili all'aumento della spesa per i carburanti! Vede, Presidente, i colleghi dell'opposizione e i colleghi della sinistra, in questo Paese, hanno un animo così buono e così gentile, l'unica pecca è che questo animo buono e gentile emerge soltanto quando si trovano all'opposizione. Lo dico con cognizione di causa, ricordando a me stesso che in Europa, dove invece questi signori sono in maggioranza, hanno appena votato per vietare la vendita dei veicoli a benzina e a gasolio entro il 2035. Allora, Presidente, tramite lei mi rivolgo ai colleghi: voi che siete così attenti, così sensibili, così premurosi, ve lo siete chiesto che fine faranno i benzinai, con le norme che avete appena votato a Strasburgo? Vi rendete conto che, mentre in Commissione facevate polemica su un cartello da esporre alle stazioni di servizio, i vostri europarlamentari stavano consegnando l'industria dell'automobile italiana nelle mani della Cina (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*) e, insieme a quello, il destino di centinaia o di migliaia di famiglie e della nostra mobilità?

Chiedo a queste anime nobili e sensibili della sinistra italiana: nel futuro disegnato dalla vostra affascinante ideologia *green*, quale mobilità, quale libertà di movimento spetterà a chi non avrà la possibilità di permettersi un'auto elettrica nel futuro? Ci sapete dire, ad esempio, quanto costerà l'energia nel vostro mondo ideale, dove l'elettricità alimenta tutto e dove persino tutti i mezzi circolanti dovranno essere elettrici? Ci sapete dire quanto costerà

l'energia, quanto costerà la mobilità individuale con un aumento così vertiginoso del fabbisogno di energia elettrica, in un Paese che, come sappiamo, non è ancora autonomo da questo punto di vista? Ho paura, Presidente, che non ce lo sappiano dire, perché l'ideologia spesso conduce a scelte stupide e, magari, certe domande nemmeno se le sono poste.

Di fronte ai disastri occupazionali ed economici che ci aspettano a causa di questa scelta votata a Strasburgo, i colleghi dell'opposizione alzeranno le braccia e ci diranno: ce lo chiedeva l'Europa. Sempre ammesso che di ideologia si tratti, sempre ammesso che si tratti solo di quello perché, con i tempi che corrono e con i borsoni che girano ultimamente nel Parlamento europeo, qualche dubbio sulla buona fede di qualcuno potrebbe anche sorgere. In tutti i casi, mentre la minoranza continua a raccontare, qui dentro e fuori da qui, un'Italia sola, emarginata, ingiusta, un'Italia poco credibile, noi continuiamo a lavorare e, se mi permette, Presidente, continuiamo anche a vincere le elezioni, guarda caso.

Ebbene, ci apprestiamo ad approvare la conversione in legge di questo decreto, ma non solo. Continueremo, infatti, ad occuparci del settore attraverso un tavolo permanente istituito dal Governo per fare con gli operatori un lavoro importantissimo, per dare prospettive di lavoro solide e reali agli operatori di fronte alle sfide contemporanee, per emarginare chi lavora in modo poco trasparente e, viceversa, per valorizzare sempre di più il lavoro di tanti imprenditori perbene. Allo stesso modo, continueremo in tutte le sedi a far valere le nostre ragioni nell'interesse degli italiani, affinché la transizione verde, oltre che essere sostenibile sul piano ambientale, sia sostenibile anche sul piano economico. Questo non ce lo chiede l'Europa ma ce lo chiedono fortemente gli italiani (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la deputata Di Biase. Ne ha facoltà.

MICHELA DI BIASE (PD-IDP). Grazie, Presidente. Cercheremo di non farci indurre in tentazione nel parlare, per suo tramite, all'onorevole Barabotti. Poi, però, alcune cose mi consentirà di dirle, visto che la discussione di ieri in Commissione non è andata esattamente come è stato riportato. Abbiamo potuto assistere ad un certo imbarazzo da parte di questa maggioranza, per cui - lo ricordo - un intero gruppo, Forza Italia, di fatto, non ha partecipato ai lavori di Commissione, ritirando di gran corsa gli emendamenti in discussione e dichiarando che avrebbero voluto che il provvedimento fosse stato diverso e migliore rispetto a quello licenziato della Commissione. Quindi, se non si vuole essere sinceri, quantomeno sarebbe gradito non riportare o non raccontare cose che, in realtà, non sono avvenute.

Presidente, il Partito Democratico - e su questo tornerò in modo più puntuale - ha provato a migliorare il testo arrivato in Commissione con un enorme e straordinario esercizio di pazienza. Non so più quante volte questa Commissione sia stata convocata e poi sconvocata. Abbiamo visto parti sociali che si sono riunite, senza che questo generasse alcun risultato se non quello, invece, che abbiamo verificato durante le audizioni. Proprio perché penso sia corretto riportare a quest'Aula le questioni emerse, leggerò uno stralcio di quanto affermato dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato, per dare contezza ai colleghi consiglieri se sia il Partito Democratico che su questo punto faccia una battaglia ideologica di ostruzionismo oppure se, come, invece, a me pare del tutto evidente, ci sia chi non vuole ascoltare le audizioni e i suggerimenti che ci arrivano, suggerimenti migliorativi da parte di un soggetto, come l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, che, a pieno titolo, entra in questa norma, perché viene coinvolta nel provvedimento che ci accingiamo a votare, disegno di legge su cui - ricordiamolo - questa maggioranza dovrà porre la fiducia.

Su questo provvedimento non ci sarebbe bisogno di porre la questione di fiducia, perché

mi pare non sussistano i requisiti di urgenza. Pur tuttavia, ci si sbriga - e lo si fa con una certa celerità - proprio a causa delle fibrillazioni interne alla maggioranza che, altrimenti, non sarebbero stati in grado di governare. Le cose, a volte, sono molto più semplici di quello che appaiono.

Fa sorridere, per suo tramite, Presidente, che l'onorevole Barabotti abbia tanta solerzia nell'occuparsi delle questioni che riguardano l'Europa. Chiederemo di mettere di più la testa sui provvedimenti che in questa fase riguardano il nostro Paese, perché li troviamo assolutamente mancanti e insufficienti, se non addirittura dannosi.

Penso, ad esempio, alla demonizzazione di una categoria. Altro che Partito Democratico e MoVimento 5 Stelle! Interverranno i colleghi dopo di me e non hanno bisogno che mi faccia interprete del loro pensiero, però in Commissione eravamo tutti presenti e di certo non si può riportare quello che non è accaduto. Dovrebbero occuparsi di ciò che è accaduto in quella Commissione, di quegli emendamenti che abbiamo provato a proporre in modo puntuale e che loro, invece, hanno bocciato, senza nemmeno provare a raccogliere le suggestioni positive che arrivavano dalle opposizioni. Penso, ad esempio, alla vicenda del *QR Code*, penso alla demonizzazione dei benzinai, come dicevo prima, quando, di fatto, vengono descritti come una categoria che specula sui prezzi. Questo non c'entra nulla e quest'opera è assolutamente sbagliata. Ci dissociamo da questo sistema e da questo modo di vedere le cose sempre in modo minuto e non occuparsi, invece, della complessità degli eventi.

Siamo lontani, Presidente, molto lontani, fin troppo lontani da quando la Presidente Giorgia Meloni faceva i video parcheggiata fuori dai benzinai. Come siamo lontani! Oggi invochiamo e facciamo domande all'opposizione. Però, vi do una notizia: qui le domande le facciamo noi, perché a governare il Paese c'è la vostra maggioranza (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico-*

Italia Democratica e Progressista). Forse siete talmente poco abituati al Governo e a governare che pensate sia il Partito Democratico a dovervi dare le soluzioni. Penso che invece dobbiate fare un ulteriore sforzo, al di là dei sorrisi, dell'ilarità e della prosopopea di cui ci riempite le orecchie e l'Aula.

Allora, Presidente, pensiamo che questo provvedimento sia figlio di una scelta sbagliata, perché il Governo ha deciso di non rinnovare nella legge di bilancio la riduzione del costo della benzina, non prorogando per l'anno 2023 lo sconto sulle accise, istituito dal precedente Governo. Quello, sì, è stato un atto che intendeva andare incontro alle famiglie, a coloro i quali la macchina la utilizzano per andare al lavoro, che utilizzano il proprio mezzo per lavorare.

Lo sappiamo: questa scelta, che, come dicevo, danneggia famiglie e imprese, contribuisce, tra l'altro, anche ad una crescente spirale inflazionistica, con il conseguente - ma ovvio, Presidente - aggravio per le famiglie italiane, soprattutto per quelle con i redditi più bassi, ed è figlio chiaramente di quella scelta; a fronte di un rialzo dei prezzi alla pompa causato, appunto, dal ripristino a regime del valore dell'accisa sui carburanti, c'è stato, secondo noi, in base alla nostra lettura, un maldestro tentativo del Governo, come dicevo, di scaricare sulle categorie dei gestori delle stazioni di servizio dei carburanti il rialzo dei prezzi, con l'annessa accusa, come ho avuto modo di dire prima, di essere speculatori.

Sono tante le questioni su cui varrebbe la pena soffermarsi, ma, come dicevo prima, sono rimasta molto colpita dalla scelta di inserire una misura con l'enunciata volontà di rendere i prezzi più chiari per i consumatori, anche se, in realtà, siamo arrivati a danneggiare non soltanto il consumatore, che farà fatica a raccapezzarsi in questo mare di cartellonistica - perché è di questo che stiamo parlando -, ma creerà anche un danno ed un aggravio di lavoro importante per i gestori dei distributori, viste anche le sanzioni che vengono comminate. Qui c'è una volontà punitiva, tant'è che le sanzioni

vengono addirittura aumentate in un modo sproporzionato, Presidente, per chi non dovesse rispettare il prezzo scritto nel cartellone: si arriverà a 6.000 euro di multa, quando invece sarebbe bastato, per esempio, accogliere il suggerimento del Partito Democratico che, a proposito di questa cartellonistica all'interno dei distributori, affermava che sarebbe bastato, per esempio, mettere il *QR Code* che rimandava ai prezzi.

Questo non lo dico io, ché lascerebbe il tempo che trova, ma lo dice bene il presidente dell'Agcom in sede di audizione. Questa è la mia prima legislatura, ma in tanti anni di amministrazione non ho mai partecipato a sedute dove si facevano audizioni per migliorare i provvedimenti, si audivano i soggetti interessati e poi non si alzava una paglia per provare a migliorare i provvedimenti in base alle dichiarazioni fatte dai soggetti auditi. In tanti anni, non mi è mai capitato di vedere questo tipo di atteggiamento, Presidente. C'è sempre una prima volta e, infatti, voi ci dimostrate che è possibile! È possibile audire l'Autorità garante della concorrenza e del mercato e non tenerne in minima considerazione le dichiarazioni e i suggerimenti. L'Autorità, cito testualmente, "ritiene utile rappresentare a codesta Commissione che l'introduzione, in capo agli esercenti, dell'obbligo dell'indicazione, accanto al prezzo di vendita praticato, del prezzo medio regionale calcolato dal Ministero appare suscettibile di presentare anche talune possibili controindicazioni. Sul punto va rilevato, infatti, che la media aritmetica del prezzo regionale risulta molto poco rappresentativa dell'effettivo contesto competitivo in cui l'impianto di distribuzione di carburanti opera". Leggo lentamente, Presidente; visto che l'intervento del Garante in Commissione era sfuggito, io ho cura che non sfugga anche adesso. In particolare, come indicato dalla prassi dell'Autorità, un impianto di distribuzione di carburanti risulta effettivamente in concorrenza soltanto con gli impianti situati a pochi chilometri di

distanza. Lo capirebbe chiunque; va spiegato? Mi domando se vada spiegato questo concetto, ovvero che la concorrenza è rappresentata da chi si trova nelle immediate vicinanze, perché chi arriva e deve fare il pieno alla propria auto di certo non fa 30 chilometri per raggiungere il benzinaio con il prezzo più basso. Però, a volte le cose ovvie non sono tali e, quindi, è bene ulteriormente sottolinearle. Prosegue il Garante: "(..) soltanto gli impianti più vicini possono costituire una concreta alternativa per il consumatore che necessita di rifornire la propria vettura. La dimensione regionale risulta in altri termini di gran lunga eccedente l'insieme dei distributori di carburanti che effettivamente potrebbero risultare, per i consumatori, alternativi a un dato impianto. Potrebbe pertanto facilmente verificarsi che, per motivi collegati ai costi e alla logistica, alla densità dei distributori, nonché al livello della domanda, il prezzo in una determinata sottozona sia diverso da quello medio regionale, che quindi costituirebbe in questo senso un indicatore non rappresentativo della situazione locale e, come tale, poco utile al consumatore. A ciò si aggiunga che la doppia cartellonistica prevista, al di là dei possibili oneri aggiuntivi per gli esercenti, potrebbe perfino indurre in confusione alcuni consumatori. Per altro verso, la diffusione presso gli esercenti di un prezzo medio regionale - a prescindere dalla rappresentatività di tale dato - rischia di ridurre la variabilità di prezzo in quanto potrebbe essere utilizzata dalle imprese per convergere automaticamente su un prezzo focale" - probabilmente al rialzo, io aggiungo - "verosimilmente assestatosi a un livello successivo sufficientemente capiente". È un giudizio netto, Presidente e qui concludo, perché non c'è bisogno di aggiungere molto altro, rispetto a quanto ho potuto ascoltare ieri in Commissione e all'intervento, oggi, dell'onorevole della Lega. Presidente. È un giudizio netto, un vero e proprio allarme, al quale, però, il Governo ha fatto seguire il nulla: nessuna apertura, nessuna modifica rispetto a queste dichiarazioni, a nostro avviso,

importantissime, che avrebbero aiutato il consumatore, perché questo stiamo provando a fare.

Inoltre, non abbiamo capito bene la *ratio* per cui viene inserito all'interno di questo decreto l'articolo 4, che istituisce il fondo con dotazione di 100 milioni per l'abbonamento al trasporto pubblico. Noi siamo molto d'accordo con questa misura, talmente d'accordo che la fece il Governo precedente. Però, non capiamo perché anche qui è stato scelto di abbassare la fascia di reddito riferita alle persone che possono beneficiarne. Oggi il tetto è 20.000 euro; noi chiediamo che le persone che possano accedere a questa agevolazione abbiano 35.000 euro di reddito ISEE.

Ripeto, abbiamo provato a migliorare il testo, abbiamo presentato molti emendamenti, ma nessuno è stato tenuto in considerazione da questa maggioranza. Anche su questo provvedimento alla fine faremo una classifica. Abbiamo visto molta enunciazione di natura teorica, di grande aiuto alla popolazione e ai consumatori eppoi, però, nella sostanza riteniamo che nulla è stato fatto, anzi, se è possibile si complica la vita a tutte le famiglie italiane (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*).

PRESIDENTE. Approfitto per salutare studenti e insegnanti dell'Istituto tecnico per il turismo "Marchesini" di Sacile, in provincia di Pordenone, che stanno assistendo ai nostri lavori qui della tribuna (*Applausi*). Li ringraziamo e ovviamente li avvisiamo che siamo in discussione generale e sono presenti in Aula prevalentemente i deputati che sono iscritti a parlare nella discussione generale.

È iscritto a parlare il deputato Pisano. Ne ha facoltà.

CALOGERO PISANO (NM(N-C-U-D-M)). Signor Presidente, onorevoli colleghi, signori del Governo, il percorso che porta ad adottare una legge, un decreto e ogni provvedimento che toccherà da vicino la vita dei cittadini

deve necessariamente dipendere da un dato fondamentale: l'ascolto della realtà. Sembrerà scontato ricordarlo e, forse, addirittura banale ma da questo semplice atto politico dipendono i risultati effettivi che si conseguiranno attraverso ogni misura che adotterà. Il provvedimento su cui siamo chiamati a pronunciarci oggi va esattamente in questa direzione: parte dall'ascolto di un bisogno, di un'urgenza che ha colpito il Paese, il cosiddetto caro benzina, per arrivare a definire soluzioni finalizzate a contrastarne gli effetti negativi su tutte le fasce della popolazione, in particolare su quelle economicamente più fragili. Lo scenario che ha reso necessaria l'adozione del DL carburanti è sotto gli occhi di tutti, laddove intanto il costo della benzina, a cascata, ha determinato un aumento dei prezzi dei prodotti. Tale dinamica, inserita nella spirale inflattiva causata dalla crisi energetica, non ha fatto altro che aggravare la già fragile situazione delle famiglie, specie le non abbienti, e delle imprese, riducendo da ultimo il potere d'acquisto delle prime e la liquidità delle seconde, che sono state così costrette a rinviare, a data da destinarsi, soprattutto gli investimenti necessari per uscire dal lungo periodo di crisi.

Tra le cause di questo scenario vorrei ribadire la più importante, la guerra in Ucraina. Se parliamo di caro benzina, caro bollette e aumento dei prezzi è perché la distribuzione e la vendita dell'energia sono state brandite come armi di pressione nei confronti dei Paesi occidentali da parte della Russia. Dall'esame dello scenario e dall'ascolto della realtà dipende la soluzione proposta.

Il comma 1 dell'articolo 1 riconosce l'esenzione dal computo del reddito del lavoratore con riferimento al valore dei buoni benzina e di analoghi titoli per l'acquisto dei carburanti ceduti dai datori di lavoro privati ai lavoratori dipendenti nell'anno 2023 fino ad un importo pari a 200 euro per lavoratore. Si specifica che tale beneficio è posto in aggiunta al regime generale per l'esenzione dei beni ceduti e i servizi prestati al lavoratore dipendente.

L'articolo 2, che si può considerare a buon diritto l'aspetto più concreto e innovativo del decreto-legge in oggetto, riguarda il meccanismo di rideterminazione delle aliquote e accise sui carburanti mediante decreto ministeriale in corrispondenza di un maggiore gettito IVA. La norma interviene modificando e semplificando il processo di riduzione delle accise del carburante in ragione dell'aumento del gettito IVA derivante dall'aumento dei prezzi del greggio, modificando i presupposti in emanazione del decreto allo scopo di condizionarlo all'aumento del greggio sulla media del bimestre rispetto al valore di riferimento indicato nell'ultimo documento di programmazione economico-finanziario presentato.

Il fine ultimo di tale meccanismo è molto semplice: governare gli effetti che il flusso dei prezzi provoca sui costi finali dei prodotti.

L'articolo 4, invece, ripropone anche per il 2023 il *bonus* trasporti ed è istituito un fondo nello stato di previsione del Ministero del Lavoro e delle politiche sociali con dotazione pari a 100 milioni di euro nel 2023 finalizzato a riconoscere, nei limiti della dotazione del fondo, fino all'esaurimento delle risorse, un buono alle persone fisiche che nel 2022 hanno conseguito un reddito non superiore a 20.000 euro, da utilizzare per l'acquisto di abbonamenti per i servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale, ovvero per i servizi di trasporto ferroviario nazionale. Il valore del buono è pari al 100 per cento delle spese sostenute per l'acquisto dell'abbonamento, e comunque non può superare i 60 euro.

Quindi: l'Osservatorio sui prezzi, attraverso il quale monitorare la dinamica internazionale del costo dei carburanti combustibili al fine di intervenire tempestivamente per calmiere l'aumento dei costi per gli utenti, il controllo del rispetto delle regole e delle previsioni di un sistema sanzionatorio che introducono elementi di trasparenza funzionali al corretto funzionamento del mercato e del settore, completando il quadro di un provvedimento che si poggia evidentemente su un assunto di fondo,

ovvero la difesa dei consumatori e la tutela delle imprese, incluse quelle del settore della distribuzione del carburante.

Non è stato il vero e proprio oggetto del provvedimento in esame, ma auspichiamo che il dibattito suscitato dal tema possa presso portare soluzioni concrete. Mi riferisco al tema della rete di distributori dei carburanti. Produrre energia senza avere una rete di distribuzione perlomeno omologata, tale da approvvigionare a dovere tutto il territorio nazionale, è come avere il parere senza avere tutti i centri per poterlo distribuire e vendere. Su tale aspetto, a dire il vero, il provvedimento si segnala istituendo l'importante "Tavolo carburante" presso il Ministero delle Imprese e del *made in Italy*.

Egregio signor Presidente, quest'ultimo aspetto potrà sembrare quello meno significativo rispetto alle misure introdotte da tale provvedimento, eppure credo che suggerisca una cifra che sorregge le intere implicazioni del provvedimento.

Nello specifico, e concludo, tutti avremmo preferito che le cifre contenute nel provvedimento fossero maggiori, specie quelle a favore dei meno abbienti. Come gruppo di Noi Moderati, ad esempio, abbiamo presentato emendamenti che raddoppiavano il *bonus* trasporti e aumentavano quello dei carburanti; proposte che, per le limitate risorse a disposizione, non hanno trovato spazio in questo provvedimento. Questo, però, non fa altro che spingerci a lavorare ulteriormente per trovare altri e sempre più puntuali strumenti da mettere a disposizione delle famiglie e delle imprese al fine di superare il momento contingente e progettare con serenità il futuro (*Applausi dei deputati del gruppo Noi Moderati (Noi con l'Italia, Coraggio Italia, UDC, Italia al Centro)-MAIE*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la deputata Evi. Ne ha facoltà.

ELEONORA EVI (AVS). Grazie, Presidente. Il provvedimento d'urgenza che stiamo

esaminando oggi in quest’Aula in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti nasce dal tentativo maldestro del Governo di rimediare alla sua decisione di non voler prorogare il taglio delle accise dei carburanti che era stato deciso dal precedente Governo Draghi per contenere le spinte inflazionistiche e gli oneri a carico delle famiglie in una fase economica certamente difficile. È stato così varato questo decreto nell’illusione che potesse avere effetti di raffreddamento dei prezzi dei carburanti e di sostegno alle famiglie, ma che invece rischia di produrre risultati nulli, se non addirittura paradossalmente opposti a quelli desiderati dal Governo.

La realtà è che raramente si è assistito ad un provvedimento così attaccato e così tanto criticato fin da subito da quasi tutti i soggetti a vario titolo coinvolti. Il ciclo di audizioni che si è svolto in Commissione attività produttive nelle settimane scorse non ha fatto altro che confermare ancora una volta il giudizio severo e fortemente negativo su questo testo. Nel voler provare a ridurre l’impatto del maggior costo della benzina sui lavoratori dipendenti privati, anche a seguito del mancato taglio delle accise, il testo prevede per il solo anno 2023 la possibilità per il datore di lavoro di poter cedere dei buoni carburante fino ad un importo pari a 200 euro per ciascun suo dipendente.

Ovviamente questi buoni non concorrono alla formazione del reddito del lavoratore. Noi abbiamo tentato con i nostri emendamenti di proporre che i buoni benzina potessero essere sostituiti con dei buoni per gli abbonamenti al servizio di trasporto pubblico o che almeno fosse possibile utilizzarli anche per la ricarica dei veicoli elettrici, così come peraltro aveva richiamato l’Agenzia delle entrate già lo scorso anno in una sua circolare, che segnalava appunto la disparità di trattamento da sanare. Non è stata sanata, e i nostri emendamenti sono stati bocciati. Dopodiché vengono introdotte misure in materia di trasparenza dei prezzi del carburante e relativi obblighi a carico dei benzinai.

Misure che dovrebbero aiutare a non

far lievitare immotivatamente i prezzi alla pompa, ma che ben difficilmente avranno questo effetto e, nonostante qualche lieve miglioramento al testo durante l’esame in Commissione, rischiano comunque di produrre l’effetto esattamente opposto, ossia di far aumentare i prezzi, così come è stato evidenziato dalla stessa Autorità garante della concorrenza e del mercato nelle settimane scorse. Si prevede l’obbligo per i gestori di indicare con una cartellonistica *ad hoc* la media dei prezzi praticati e sono state ridotte anche sensibilmente le sanzioni, che ora sono ricomprese tra i 200 e i 2.000 euro, e la sospensione dell’attività da un giorno fino a 30 giorni massimo in caso di reiterazione.

Misure che però - questo va detto in maniera chiara - anziché favorire la trasparenza di fatto finiranno per produrre molta più confusione. Insomma, le norme sulla cartellonistica obbligatoria non solo sono sostanzialmente inutili, ma rischiano di essere davvero anche controproducenti. Il decreto interviene quindi modificando la normativa che regola la rideterminazione delle aliquote di accisa in conseguenza di un maggiore gettito dell’IVA. Si interviene, quindi, sulla cosiddetta accisa mobile, che fu introdotta con la legge finanziaria del 2008 e che consente di tagliare le imposte sui carburanti per far fronte ad un’emergenza causata dall’aumento oltre a una determinata soglia del prezzo dei combustibili. Le norme non fanno altro che modificare i presupposti di emanazione del decreto ministeriale di riduzione delle accise per adeguarli al nuovo contesto economico. Il decreto introduce poi delle misure finalizzate a rafforzare il ruolo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, e questo potenziamento sarà possibile anche grazie ad un maggiore raccordo tra il Garante e gli uffici e gli sportelli regionali dei prezzi. Un aspetto positivo, certamente, peccato però che rischia di rimanere lettera morta nel momento in cui avete previsto che questi uffici e sportelli regionali debbano essere prima istituiti con delle leggi regionali.

L’attuazione di questa norma è quindi

subordinata al fatto che le regioni decidano di legiferare su questa materia nei modi e soprattutto nei tempi che loro stabiliranno. È evidente, quindi, il rischio che tutto questo si traduca in una mera norma manifesto. Viene quindi costituita una commissione di allerta rapida e di sorveglianza dei prezzi per tenere sotto controllo le dinamiche dei prezzi dei beni di largo consumo in conseguenza dell'andamento delle materie prime e dei costi dei prodotti energetici.

Arriviamo poi alla parte, dal nostro punto di vista, più importante di questo decreto. Nella giusta direzione, sebbene troppo, troppo, troppo debole, va quanto previsto dall'articolo 4 del provvedimento. L'obiettivo della norma è quello di ridurre gli effetti negativi del caro energia sulle famiglie, in particolare con riguardo ai costi di trasporto per studenti e lavoratori, e a tal fine si istituisce un fondo di 100 milioni di euro per il solo anno 2023 per finanziare un buono per l'acquisto dell'abbonamento per i servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale o per i servizi di trasporto ferroviario nazionale. Il beneficiario di questo *bonus* deve comunque avere un reddito complessivo non superiore ai 20.000 euro. In pratica, di fatto si ripropone per il 2023 il *bonus* trasporti che era stato introdotto con il primo decreto-legge Aiuti, ossia il decreto-legge n. 50 del 2022.

Si tratta di una misura che, ovviamente, sosteniamo e vediamo con favore, ma che presenta una evidente e fortissima debolezza legata alle poche risorse che vengono stanziare. I limiti evidenti di questo *bonus* sono, infatti, quelli dell'individuazione di un tetto di reddito estremamente basso, fissato a soli 20 mila euro, e il limite dei 60 euro quale spesa massima *pro capite* finanziata per l'acquisto dell'abbonamento al trasporto pubblico. Solleva alcune perplessità, altresì, la copertura individuata dal Governo per finanziare il medesimo *bonus* trasporti. Si utilizza, infatti, una quota parte dei proventi delle aste delle quote di emissioni di CO₂ relative all'anno 2022. Ricordo che i proventi

delle aste dovrebbero essere destinati al finanziamento di interventi e progetti a valenza ambientale, a favore della transizione ecologica, nonché per il Fondo per l'ammortamento dei titoli di Stato. È evidente che andrebbe scongiurata l'ipotesi che i 100 milioni che si distolgono dalla loro originaria finalità per finanziare il *bonus* trasporti possano compromettere il finanziamento di progetti a valenza ambientale già avviati.

Insomma, i *bonus* per gli abbonamenti per il trasporto pubblico locale di appena 60 euro e per una platea molto circoscritta di persone che vi può accedere sono un intervento del tutto insufficiente e trascurabile, se non addirittura, oserei dire, ridicolo. Infatti, facciamo due calcoli: a Roma, un abbonamento annuale costa 250 euro e a Milano 330 euro. È evidente che gli incentivi stanziati sono del tutto insufficienti per spingere le cittadine e i cittadini ad utilizzare maggiormente il trasporto pubblico.

Molti sono stati, quindi, gli emendamenti da parte delle opposizioni, tra cui i nostri, di Alleanza Verdi e Sinistra, ma anche di alcune forze della maggioranza, peraltro, che hanno cercato di alzare le risorse stanziare. Nulla da fare. Eppure, in altre parti d'Europa, penso alla Spagna e alla Germania, misure come il biglietto gratuito o abbonamenti dei mezzi pubblici a tariffe super agevolate sono parte integrante di strategie volte, non solo, ad agevolare le cittadine e i cittadini a muoversi con il trasporto pubblico, ma, anche, in chiave di riduzione dei costi energetici per la mobilità per l'intero Paese, per affrontare anche la crisi climatica e ridurre drasticamente l'inquinamento atmosferico e i conseguenti enormi danni economici e sanitari che questo comporta.

Sono tutte questioni che, oggi, dovrebbero essere di prioritaria importanza per un Paese, anche alla luce delle conseguenze della drammatica guerra in Ucraina e della drammatica crisi climatica in corso (consideriamo, peraltro, che nel 2022 i consumi di petrolio e di gasolio sono addirittura aumentati del 10 e del 5 per cento nel

nostro Paese, in totale controtendenza rispetto a politiche di risparmio) e alla drammatica crisi ambientale che vede lo smog essere ancora una delle minacce principali per la salute delle persone. In Italia, quindi, manca completamente questo livello di ragionamento.

Insomma, siamo di fronte a un testo fortemente e giustamente criticato, che ha creato malcontenti anche all'interno della stessa maggioranza, tanto che abbiamo assistito a sedute già programmate dei lavori in Commissione referente più volte sconvocate, per il timore evidente dell'Esecutivo di andare sotto nelle votazioni degli emendamenti. I lavori avviati in Commissione un mese fa, infatti, si sono, più volte, interrotti, in attesa di ricomporre i dissidi e le diversità di posizioni tra i partiti che sostengono il Governo e in attesa di risultati di tavoli tecnici con le associazioni di categoria messi in piedi, in fretta e furia, dal Ministro delle Imprese e del *made in Italy*, nella speranza di trovare una via d'uscita onorevole e portarsi così a casa questo decreto-legge, tavoli che, comunque, non hanno portato ad alcun risultato utile. Peraltro, i tavoli tecnici e di confronto con le categorie coinvolte, di solito e di norma, vengono organizzati prima dell'approvazione di un decreto da parte del Consiglio dei ministri, non dopo che questo è stato varato ed è nel pieno dell'esame nelle Commissioni parlamentari.

Inoltre, lo stesso Ministro Urso aveva confermato la volontà di collaborare pienamente con il Parlamento per introdurre quei miglioramenti e quelle modifiche al testo necessari; nulla di tutto ciò.

Il risultato finale a cui abbiamo assistito è, quindi, quello di un decreto votato in Commissione nel solo pomeriggio di ieri, dove sono state apportate, di fatto, pochissime modifiche, che, comunque, che non hanno interessato le parti più consistenti del decreto e le parti più contestate anche di questo testo, anche perché il Governo non è riuscito, in alcun modo, a fare sintesi e ricomporre le divisioni dei partiti di maggioranza.

È per questo che, tra poco, il Governo

sarà costretto, ancora una volta, a porre la questione di fiducia, stoppando il dibattito parlamentare e, ovviamente, quello interno ai gruppi che lo sostengono, impedendo un qualsivoglia possibile miglioramento di questo testo.

Insomma, ci risiamo, dopo aver appena votato un decreto con la questione di fiducia, ecco che ne arriva un altro, su cui il Governo, come già sappiamo, quindi, ancora porrà la questione di fiducia. Abbiamo appena votato il decreto recante disposizioni urgenti per la gestione dei flussi migratori, il cosiddetto decreto ONG, che, nella realtà, non fa nulla di tutto ciò, non affronta la questione migratoria, ponendo sul tavolo soluzioni serie, come le vie legali di accesso, mentre invece, con un mix di incostituzionalità, di disumanità e di cinismo, non fa altro che criminalizzare chi salva vite umane in mare e, nei fatti, farà solo aumentare il numero di morti in mare, quindi, una vera e propria vergogna.

Allo stesso modo, con la stessa capacità di stravolgere il senso delle parole, la semantica, oggi, ci troviamo a discutere di un decreto che dovrebbe introdurre disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico, che sono, invece, semplicemente l'ennesima presa in giro, perché, invece che garantire trasparenza, si garantirà ancora più confusione dei prezzi e, invece che garantire il sostegno alla fruizione del trasporto pubblico, si crea una mera foglia di fico, un contentino, una bandierina per poter dire che, su questo fronte, qualcosa è stato fatto.

Quindi - e mi avvio alla conclusione -, siamo di fronte all'ennesima occasione mancata, dal nostro punto di vista, per introdurre provvedimenti davvero utili al Paese, alle cittadine e ai cittadini. Il tutto ancora a colpi di fiducia, nonostante questo Governo possa contare su una maggioranza schiacciante in questo Parlamento. È, evidentemente, un segnale che la dice lunga sulle crepe e le fratture all'interno della stessa maggioranza (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza*

Verdi e Sinistra).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il deputato Alessandro Battilocchio. Ne ha facoltà.

ALESSANDRO BATTILOCCHIO (FI-PPE). Grazie, Presidente. Giunge in Aula un provvedimento che è stato oggetto di forti polemiche tra maggioranza e opposizione e anche di confronto all'interno della maggioranza stessa.

Si è cercato in tutti i modi di raggiungere i punti di equilibrio, tuttavia, occorre sottolineare che, ogni qualvolta i prezzi dei carburanti salgono sensibilmente, riesplode la polemica sulla tassazione che grava su di essi: le accise e l'IVA. L'accisa pesa quasi il 40 per cento sul costo finale di benzina e diesel e, aggiungendoci l'IVA al 22 per cento, il carico sale al 55 per cento circa. Le accise sui carburanti esistenti si sono stratificate nel corso dei decenni, quali sovrainposte per sopperire a talune emergenze, dalla guerra d'Etiopia ai terremoti.

La somma ammonta a circa 0,41 euro per litro, a cui si deve aggiungere l'imposta di fabbricazione sui carburanti, che porta il totale finale dell'accisa a 0,7284 euro al litro per la benzina e 0,6174 euro al litro per il diesel.

Sappiamo che per calmierare l'aumento dei prezzi dovuto alla guerra in Ucraina il Governo è intervenuto già in precedenza con il decreto-legge n. 21 del marzo 2022, con una serie di misure poi prorogate, seppure in forma ridotta, fino a fine 2023. Sappiamo che gli oneri di questa operazione sono stati valutati in circa 700 milioni di euro al mese. Nell'Unione europea solo l'Olanda e il Regno Unito hanno imposte indirette sui carburanti più alte dell'Italia. Il nostro Paese è rispettivamente all'ottavo posto per la benzina e al settimo posto per il diesel nella classifica delle nazioni dove il pieno risulta più caro.

Quindi, le polemiche intercorse nelle prime settimane di quest'anno hanno un fondamento concreto e sono legate essenzialmente agli impatti che ha avuto l'aumento del prezzo

dei carburanti intervenuto il 1° gennaio di quest'anno sulla vita dei cittadini.

Infatti, sappiamo che il carburante non è un bene che, se costa meno, ne consumo di più; è un mezzo per fare altro: se questo altro è obbligatorio, ad esempio prendere i figli a scuola o andare al lavoro, dovrò in ogni caso acquistarlo.

Forza Italia ribadisce il sostegno a questo decreto che va nella giusta direzione. Quel che ha destato perplessità ha riguardato esclusivamente i commi da 2 a 7 dell'articolo 1, cioè quelli relativi all'introduzione del cartello con i prezzi medi presso ogni impianto e all'inasprimento delle sanzioni, una misura che per la verità ha fatto registrare più di un dubbio, a cominciare da quelli avanzati anche dall'Antitrust. Però, per senso di responsabilità nei confronti della maggioranza e dell'Esecutivo, abbiamo ritirato gli emendamenti in Commissione. Con lo stesso spirito di responsabilità, in Commissione come in Aula, Forza Italia voterà a favore del decreto su cui sarà posta la fiducia, ma da forza liberale il nostro partito non ha comunque cambiato idea. Abbiamo presentato delle proposte di mediazione e siamo certi che su questo aspetto, più in generale sul riordino del settore, dovremo poi fare degli interventi successivi.

Per quanto riguarda gli altri contenuti del decreto, valutiamo positivamente la disposizione finalizzata a fornire un ristoro ai dipendenti per i maggiori oneri che si sopportano in conseguenza dell'incremento dei costi dei carburanti. Si tratta dei buoni benzina riconosciuti dal datore di lavoro che non concorrono a formare il reddito di lavoro dipendente nel limite dei 200 euro nel 2023 e sono considerati dei costi d'impresa.

Positiva anche la scelta del Governo tesa a semplificare le modalità di applicazione della disposizione con la quale è disposta la diminuzione delle aliquote di accisa sui prodotti energetici usati come carburanti o come combustibili per riscaldamento per usi civili. Esprimiamo massimo apprezzamento per le disposizioni introdotte dall'articolo 2 con

le quali viene modificata la disciplina del meccanismo di rideterminazione delle aliquote di accisa sui carburanti con decreto ministeriale in corrispondenza di un maggior gettito IVA. Si ritiene, in particolare, che le modifiche introdotte al meccanismo della cosiddetta accisa mobile consentano una risposta flessibile e tempestiva alle mutevoli condizioni dello scenario economico. Giudichiamo con favore la disposizione che rafforza strumenti a disposizione del Garante al fine di individuare l'insorgere di fenomeni speculativi non giustificati dall'inflazione.

Con un emendamento condiviso tra più gruppi è stata introdotta in Commissione una misura con la quale è stata riconosciuta un'aliquota agevolata dell'accisa al settore del trasporto mediante bus turistici. Ci vede d'accordo anche la costituzione della Commissione di allerta rapida per la sorveglianza dei prezzi al fine di monitorare la dinamica dei prezzi dei beni di largo consumo derivanti dall'andamento dei costi dei prodotti energetici e delle materie prime.

Presidente, come già detto, Forza Italia voterà a favore di questo provvedimento che in ogni caso contiene misure che ci vedono favorevoli, in particolare la norma di salvaguardia che consente al Governo di intervenire in maniera flessibile con un'accisa mobile per rispondere in maniera tempestiva alle mutevoli condizioni che oggi affliggono lo scenario geopolitico. Forza Italia - e concludo - auspica che le proposte di riordino del settore della distribuzione dei carburanti e di lotta all'evasione in tale ambito siano presto affrontate. Quanto alla riduzione strutturale delle accise, avremo modo di discuterne presto nella riforma fiscale che inizieremo ad affrontare nei prossimi mesi (*Applausi dei deputati dei gruppi Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE e Fratelli d'Italia*).

PRESIDENTE. Grazie, deputato Battilocchio. Colgo l'occasione per salutare studenti e insegnanti dell'Istituto tecnico, economico e tecnologico "Gaetano Salvemini"

di Molfetta e anche la delegazione precedente, sempre dello stesso Istituto, che non abbiamo fatto in tempo a salutare, che assistono ai nostri lavori dalle tribune (*Applausi*). Ricordo loro che sono presenti in Aula i deputati interessati a svolgere il loro intervento in discussione generale sul decreto-legge in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti. È iscritto a parlare il deputato Giuseppe Castiglione. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE CASTIGLIONE (A-IV-RE). Grazie, Presidente. Onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, il decreto oggi in conversione è l'ennesimo provvedimento varato da questo Governo. Quella che sarà posta fra qualche ora sarà l'ennesima fiducia e sarà anche la mancata occasione, per i colleghi senatori, di discutere questo decreto-legge. Ormai abbiamo insediato un monocameralismo di fatto perché anche in questa occasione sarà una sola Camera a procedere alla sua conversione. Questo decreto vede un Governo forte nei numeri che crede di poter fare delle promesse e poi smentirle subito dopo. È un Governo che mostra mancanza di coesione al proprio interno: abbiamo sentito poco fa il collega Battilocchio dire che, per senso di responsabilità, Forza Italia voterà questo provvedimento. È, quindi, un Governo che non ha una coesione al proprio interno, così come nella maggioranza che lo sostiene.

Questo decreto, Presidente, si pone in perfetta continuità con la mancata proroga oltre dicembre del taglio delle accise all'interno del decreto Aiuti-*quater* e non fa altro che mostrare ancora l'incoerenza politica di questo Governo. Vorrei ricordare chi, in quest'Aula, pochi mesi fa, dai banchi dell'opposizione, sosteneva con forza l'eliminazione delle accise ed oggi ne giustifica addirittura il reintegro. Vorrei ricordare anche chi invocava la riduzione, addirittura di 40 centesimi, del prezzo della benzina, ed oggi ne giustifica addirittura l'intervento come una misura necessaria. Vorrei ricordare anche che, all'indomani dell'approvazione del decreto Aiuti-*quater*,

alcuni membri del Governo addirittura lo definivano non più centrale in ragione di un'asserita mitigazione del prezzo del carburante e a fronte di ben più urgenti questioni che affliggono il nostro Paese.

Allora, se errare è umano, perseverare è la prova di questo Governo, che ama perseverare e adottare provvedimenti assolutamente propagandistici, privi di alcuna utilità. Non è il gruppo di Azione-Italia Viva, caro collega Barabotti: questo provvedimento non assicura né la trasparenza, né la sterilizzazione dei prezzi. Attribuire la responsabilità dell'aumento dei costi della benzina paventando una presunta speculazione sui prezzi da parte degli esercenti risulta davvero scorretto. Gli esercenti, infatti, rappresentano l'anello debole della filiera petrolifera e, se si vogliono individuare delle condotte speculative, queste non risiedono di certo in quella finale della distribuzione. A dimostrarlo sono le rilevazioni sui prezzi medi dei carburanti effettuate dal MiSE, da cui si evince che la responsabilità degli aumenti dei prezzi è imputabile alla mancata proroga del taglio delle accise oltre la fine dell'anno decisa alla fine di novembre. Appare, quindi, evidente l'estraneità ai fatti degli esercenti. Se ci sono episodi circoscritti di malaffare si affrontino, ma non bisogna commettere l'errore di fare inutili generalizzazioni. Il problema del caro benzina è stato creato da questo Governo e ora si prova a porvi rimedio.

Quindi, non sono i colleghi dell'opposizione a dirlo, ma le categorie sociali e tutti coloro che in Commissione hanno voluto far sentire la propria voce.

Nel merito del provvedimento, onorevoli colleghi, il presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato - che la Commissione legislativa ha voluto audire e poi successivamente non ha voluto ascoltare - ha dichiarato in audizione alla Camera come non vi sia la necessità di introdurre un meccanismo di calcolo e di diffusione di valori di riferimento medi dei carburanti, atteso che appaiono incerti i benefici per i consumatori, a fronte, invece, di un possibile rischio di riduzione

degli stimoli competitivi. Ciò significa che anche la previsione dell'esposizione del prezzo medio regionale risulterà assolutamente inutile nella caccia alla concorrenza sleale, dovendo questa essere indagata all'interno delle singole aree ristrette. L'Autorità ha, inoltre, dichiarato che la diffusione presso gli esercenti di un prezzo medio regionale rischia di venire interpretata addirittura come una sorta di prezzo consigliato verso il quale tendere, fattore che finirebbe per ridurre la variabilità del prezzo stesso e prefigurerebbe lo spettro di condotte anticoncorrenziali. Chi pagherà il conto di tutto questo? Certamente i cittadini: sempre i cittadini. L'accertata inutilità, rilevata dall'Antitrust, fa il paio anche con quanto dichiarato dalle maggiori sigle sindacali; quindi non le forze di opposizione, ma le principali forze di categoria, le principali forze sociali si sono espresse tutte contro questo provvedimento.

Tutte le organizzazioni audite e quelle che hanno fatto sentire la propria voce attraverso la stampa hanno ribadito come l'aumento dei prezzi del carburante non abbia nulla a che vedere con la trasparenza, più volte invocata in quest'Aula, o con una presunta attività di speculazione da parte degli esercenti. Questi infatti - come detto - rappresentano la parte debole di tale vicenda. Infatti, è stato rilevato che i margini di guadagno sono del tutto irrisori, per via di un evidente incremento della tassazione applicata dal Governo con la mancata proroga del taglio delle accise che ha fatto schizzare i prezzi del carburante.

È, quindi, sotto gli occhi di tutti che il decreto, di cui si chiede la conversione, non fa altro che rendere questo sistema oltremodo farraginoso, prevedendo, da un lato, maggiori oneri per i rivenditori e, dall'altro, la costituzione di commissioni, in particolare di una Commissione di allerta rapida che andrà a generare solo ulteriore burocrazia.

Se l'obiettivo è davvero quello di rendere trasparente l'attività dei servizi di distribuzione, allora non occorre e non occorre appesantire ulteriormente il sistema con un provvedimento

assolutamente inutile.

La legge n. 99 del 2009, all'articolo 51, infatti, già prevedeva - e prevede - gli obblighi di comunicazione a carico degli esercenti che, se non esitati, conducono all'applicazione di multe salate. Basterebbe implementare e potenziare il cosiddetto Osservaprezzi carburanti, sul quale risultano peraltro già riportati i prezzi praticati da tutti gli impianti nazionali, aggiungendovi l'indicazione del prezzo medio. A ciò bisogna aggiungere anche gli ulteriori costi a carico dei rivenditori. Secondo stime assolutamente attendibili effettuate oggi, l'obbligo di ulteriore cartellonistica comporterà un costo di adeguamento pari a 300 o 400 milioni, oltre ovviamente ai tempi tecnici stimati, non inferiori ai 12 mesi, per poter procedere all'installazione di tutto quanto previsto dalla legge. L'obbligo di implementazione dei cartelli per il distributore non farà altro che alimentare la confusione fra i consumatori, i quali non sapranno più a quale prezzo dovranno fare riferimento.

Per non parlare anche della discrepanza dei dati fatti trapelare fin qui dal Governo, che ha indotto una diffidenza sempre più crescente nei confronti degli operatori che per lo più operano nel rispetto della legge. Sono solo, infatti, 5.000 su 22.000 stazioni ad aver subito sanzioni, la maggior parte delle quali per violazioni amministrative che nulla hanno a che vedere con i prezzi del carburante.

Tali evidenze fanno sì che questo provvedimento non solo venga percepito, ma sia nel concreto un provvedimento che porta ad una vera e propria ingiustizia, una dimostrazione di forza da parte del Governo senza alcuna ragione; è un provvedimento che tira dritto per la propria strada, anche a costo di travolgere gli interessi di una larghissima fetta della nostra società. L'aumento del prezzo alla pompa di 30 centesimi nel nuovo anno è in linea con l'incremento dovuto al ripristino delle accise e quindi gli esercenti non c'entrano assolutamente nulla.

È noto a tutti infatti che i gestori non

possano modificare i prezzi comunicati dalle compagnie petrolifere e siano vincolati ad un margine di guadagno fisso. Denunciare l'ultimo e più debole anello della filiera, ossia i gestori, mediante la previsione di controlli vessatori, non fa altro che favorire le forze economiche e finanziarie che spingono verso la deregolamentazione.

Questo decreto, inoltre, caro Presidente, in continuità con il mancato taglio delle accise, finisce per riverberare i propri effetti in maniera trasversale anche su altri settori - per fare un esempio, faccio riferimento a quello che mi è più vicino, al settore agroalimentare - e si contribuirà ad aggravare ulteriormente i costi già insostenibili a cui i produttori devono far fronte.

Se si considera che l'80 per cento delle merci viaggia su strada, con il decreto in esame si aggraverebbe ulteriormente la situazione, già molto precaria per via dell'aumento dei costi di trasporto, dei costi per l'acquisto dei mezzi tecnici, come del gasolio, dei trattori e dei concimi, nonché dei costi aziendali per la trasformazione e dei costi che derivano dalla grande distribuzione. A proposito dei cartelli, onorevole Sottosegretario, vogliamo aiutare i produttori? Mettiamo un altro cartello anche nella grande distribuzione, cosicché sia assolutamente evidente il prezzo di produzione, il prezzo che viene pagato ai produttori e il prezzo invece che viene praticato dalla grande distribuzione. Quindi, un altro cartello servirebbe.

Dopo il tavolo governativo di Palazzo Chigi del 13 gennaio scorso tra Governo e sigle sindacali, con grandissime aperture, il Governo ha invece inspiegabilmente riconfermato il provvedimento, l'obbligo di cartellonistica e ha ridotto appena appena le sanzioni previste. Si è deciso di portare avanti quindi misure contraddittorie, volte a rimediare ad un problema che non esiste.

Il decreto in esame mostra sempre più i tratti distintivi di questo Governo, improntato all'adozione di riforme assolutamente molto approssimative. I benefici di questo

provvedimento non riusciamo ad individuarli. Fortunatamente gli italiani oggi percepiscono benissimo chi sono i responsabili dei rincari. Basta confrontare i dati del dicembre 2022 con quelli del gennaio 2023: si è passati da un costo medio dei carburanti di 1,6 euro a litro del dicembre 2022 ad un costo di 1,8 euro del dicembre 2023, con un aumento pari a quello derivante oggi dalla mancata applicazione della proroga delle accise.

Il provvedimento in buona sostanza non apporta sostanziali migliorie: la cosiddetta accisa mobile ed il *bonus* carburante non sono elementi che ci permettono di procedere ad una valutazione positiva di questo decreto, ma alimentano la confusione tra gli esercenti ed i consumatori.

Caro Sottosegretario, signor Presidente, forse per la prima volta saremo i primi in Europa, forse per la prima volta saremo gli unici. Infatti, siamo gli unici in tutta Europa ad applicare questa cartellonistica. Per la prima volta avremo un primato. E al collega Barabotti, che si preoccupava del voto espresso dai gruppi politici nel Parlamento europeo, vorrei dire che nel 2035 saranno le industrie automobilistiche a non produrre più macchine a gasolio e a benzina. Lo hanno già deciso precedentemente. Quindi non sarà il voto del Parlamento. Forse il voto del Parlamento arriva in assoluto ritardo rispetto a quanto hanno già deciso le industrie automobilistiche.

Per questo motivo, il gruppo di Azione-Italia Viva, per le ragioni che ho espresso in queste mie considerazioni, voterà contro la conversione del decreto-legge n. 5 del 2023, decreto guidato dall'opportunismo politico e totalmente inutile per risolvere il caro carburanti. Un provvedimento che certamente non assicura quella trasparenza invocata, né quella sterilizzazione dei prezzi di cui si è parlato, né il sostegno che verrà apportato al tema della mobilità. Quindi, per queste ragioni, noi voteremo contro questo provvedimento (*Applausi dei deputati del gruppo Azione-Italia Viva-Renew Europe*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il deputato Alfredo Antoniozzi. Ne ha facoltà.

ALFREDO ANTONIOZZI (FDI). Signor Presidente, onorevoli colleghi, il decreto sul carburante rappresenta un motivo di orgoglio per noi di Fratelli d'Italia e per l'intera coalizione di Governo, nonostante le mistificazioni giunte da buona parte delle opposizioni. Un decreto che arriva all'approvazione delle Aule accompagnato da interpretazioni alquanto originali e prive di fondamento logico, da chi ne avversa la statuizione sempre e comunque sul piano di un assunto di ideologia di contrapposizione e senza indicare possibili soluzioni alternative credibili.

Sorprende che quelle stesse opposizioni che hanno contestato la sospensione del taglio di accise erano forza di Governo, mentre noi eravamo all'opposizione, quando il Presidente Draghi annunciava la fine degli aiuti straordinari stanziati subito dopo l'inizio della guerra in Ucraina. Draghi, sulla base della stima fatta dalla Ragioneria di Stato, dichiarava finita l'emergenza e improponibile il costo di circa 7 miliardi di euro per la misura. Questi 7 miliardi avremmo dovuto sottrarli al contenimento dei costi dell'energia per famiglie e imprese, o ricavarli da un ulteriore pericoloso debito che avrebbe comportato una serie di conseguenze che illustrerò. Sono risorse che abbiamo anche utilizzato - voglio ricordarlo ai colleghi dell'opposizione - per alzare il limite ISEE del *bonus* bollette, per tagliare il cuneo fiscale, per iniziare ad aumentare le pensioni minime. È anche opportuno ricordare che la stessa Spagna, che ha un Governo a guida progressista, ha esattamente abolito la misura emergenziale, così come abbiamo fatto noi. Il taglio delle accise, secondo gli studi statistici, non è stata una misura orizzontale, ma ha favorito i ceti sociali più abbienti rispetto a quelli più poveri. Le rivelazioni formulate dall'Ufficio del bilancio hanno verificato che, nella realtà, il taglio delle accise ha favorito un 10 per cento della popolazione generale, quella indicativamente più ricca, non rappresentando

un elemento complessivo di benefici per le fasce sociali medio-basse, a differenza degli interventi compiuti sull'energia.

Bisogna aprire una parentesi anche rispetto a quanto ho detto in premessa, e cioè il costo effettivo sull'annualità che la nostra Nazione avrebbe dovuto sostenere, pari forse a 12 miliardi di euro o giù di lì, che ripeto, sarebbero stati prelevati unicamente da ulteriore debito e da un appesantimento che avrebbe messo seriamente a rischio la validità effettiva dei nostri titoli e certamente comportato interessi aggiuntivi enormi.

È strano che l'opposizione italiana sia in perfetta distonia con l'omologa rappresentanza politica che guida la Spagna, anche nell'ottica di una visione europea comune di contrasto all'inflazione, che è l'altro grande spettro che agita il nostro continente. Infatti, proprio il Governo spagnolo, nell'annunciare la fine della fase emergenziale e la non sostenibilità dei costi per una riproposizione dei provvedimenti adottati, specificava che affrontare nuovamente con una spesa pubblica la questione benzina avrebbe avuto anche l'effetto collaterale dell'aumento dell'inflazione. Su questo punto la nostra opposizione progressista ha usato una doppia morale, che, di fatto, oggi, in un contesto di sincronicità europea, è difficilmente praticabile, specie se si fa riferimento a molte analogie tra la condizione dell'economia spagnola e quella italiana.

Nulla è stato detto riguardo alle azioni messe in campo dal Governo a guida della Sinistra, mentre è stato diffuso un video del nostro Presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, risalente al 2019, era pre-COVID, nel quale si rivendicava il taglio delle accise. Parole pronunciate nel 2019, in un contesto economico assai diverso e non inserite nel programma elettorale che è stato democraticamente sottoposto agli italiani, non certo per incoerenza, ma semplicemente per un'azione di attualizzazione dell'economia e delle condizioni di impraticabilità oggi esistenti. Saremmo stati incoerenti se avessimo inserito nel programma o detto agli italiani

che avremmo agito in maniera diversa da come poi abbiamo agito. Sappiamo che le accise rappresentano una piccola parte della composizione del prezzo della benzina. Essa, come è noto, è composta dal prezzo originale della materia prima, dall'IVA e, solo in ultimo, dalle accise. Su questo ultimo punto una narrazione fantasiosa ha parlato di utilizzo dei fondi per pagare addirittura i costi della guerra in Etiopia, mentre sappiamo che da ben 28 anni la misura aggiuntiva è inserita in bilancio come entrata ordinaria e, quindi, come elemento sostanziale delle risorse disponibili.

Il nostro decreto rappresenta una novità sostanziale e strutturale per una regolazione del mercato con effetti duraturi, ferma restando la possibilità - speriamo remota - di intervenire con un sostegno di mediazione per alleggerire eventuali aumenti. Il prezzo è già diminuito in maniera progressiva durante la *vacatio* di queste prime settimane. L'analisi effettuata già in base alla redazione del decreto riportava il ritorno medio dei prezzi alle annualità del 2013 e del 2014. C'è stata una novità di altissimo livello, rispetto alla quale le fazioni dovrebbero lasciare il posto a una sorta di orgoglio comune, patrocinata dall'Italia e dettata dall'introduzione del *price cap*. L'accordo prevede un tetto al costo del gas se il prezzo all'ingrosso supera i 180 euro per megawattora per 3 giorni lavorativi e sarà superiore ai 35 euro al prezzo del gas naturale liquefatto sui mercati globali. È anche importante la decisione di obbligare gli esercenti a pubblicare la media del prezzo base e il confronto con i prezzi attuati e le sanzioni previste, che vanno a colpire - è opportuno ribadirlo - una bassa percentuale di esercenti speculatori, che inquinano la concorrenza determinando la lievitazione dei costi. Le sanzioni saranno progressive e finalizzate a colpire le piccole ma incisive sacche di speculazione.

Sappiamo benissimo, e lo diciamo a voce alta, che la stragrande maggioranza dei distributori di benzina sono persone perbene, oneste e del tutto estranee a comportamenti

scorretti. Il collegamento tra le azioni di Governo e l'Antitrust servirà a monitorare eventuali scorrettezze, salvaguardando gli utenti e anche gli stessi esercenti.

Nel decreto finanziamo con 100 milioni il trasporto universitario in relazione agli aumenti e - lo vorrei ricordare - predisponiamo un eventuale intervento in caso di scossoni che determinano un'alterazione dei costi. Introduciamo anche un piccolo, ma importante contributo per i buoni dati ai dipendenti. Voglio tornare, però, sulla questione esposta in premessa, cioè sui rischi, evidenziati dalla Ragioneria e molto onestamente anche dal Presidente Draghi, di un aumento del debito pubblico in funzione di una reiterazione dei provvedimenti non più nella fase emergenziale dell'inizio della guerra, poiché è incredibile registrare come le forze che governavano con Draghi accettarono all'epoca la decisione della cancellazione della misura, salvo poi chiedere oggi a noi di riproporla facendo altro debito.

Il Presidente Draghi, annunciando nel marzo del 2022 l'emanazione del decreto, devo dire ed ammettere con senso di responsabilità, ne evidenziava il carattere assolutamente transitorio e temporale. Lo faceva con onestà intellettuale e nessuna delle forze che sostenevano il Governo ne rivendicava la strutturalizzazione, anche perché questo avrebbe significato individuare risorse, nel momento in cui si vincolavano 9 miliardi per il reddito di cittadinanza.

Abbiamo dovuto impegnare 21 miliardi di euro, su 30, della legge di bilancio a debito per fare fronte al contenimento dei costi energetici; farne altri 9 o 12, se riferiti all'annualità, avrebbe significato mettere a rischio i nostri titoli pubblici, in concomitanza con aste importanti, e certamente aumentare lo *spread*, che, dall'insediamento del Governo Meloni, è diminuito di ben 60 punti. L'attenzione con la quale i mercati hanno guardato al nostro esordio, alimentata da una solfa elettorale perdente, imponeva la protezione del nostro debito.

La fine della sterilizzazione delle accise

coincide con una diminuzione media del costo del carburante di almeno 10 centesimi, per cui il differenziale sarebbe di 8 centesimi in più, in realtà già superati, nel senso che il prezzo è ulteriormente sceso in diverse aree delle città e delle nostre regioni.

Ai colleghi della sinistra voglio raccontare la verità dopo le *fake news* diffuse sul nostro Presidente del Consiglio e sulla questione delle accise: Fratelli d'Italia vuole rendere strutturale il taglio delle accise, che - dovrebbe essere chiaro - è cosa assai diversa dalla sterilizzazione: quest'ultima prevede meno entrate da parte dello Stato in presenza di un aumento del costo primario della benzina. Parallelamente, bisogna recuperare il terreno perso in questi anni, e soprattutto nella legislatura trascorsa, in materia di energie alternative e di realizzazione di fonti energetiche diverse, punto sul quale, come tutti sappiamo, l'Italia paga le conseguenze di stagioni ideologiche, anche recenti, tutte orientate a dire "no". Il taglio delle accise vogliamo renderlo operativo in un arco di impegno politico longitudinale, non dopo due mesi dall'insediamento e con una situazione drammatica per famiglie e imprese relativamente a gas e luce.

Mi chiedo e chiedo alle stesse forze che hanno sostenuto Draghi: cosa sarebbe accaduto se non avessimo impiegato le risorse nella manovra finanziaria per drenare gli effetti dell'aumento di gas e luce? Il Ministro Giorgetti ha giustamente evidenziato come, a febbraio, ci sarà una diminuzione del 40 per cento ulteriore dei costi. Avremmo perso decine di migliaia di posti di lavoro e avremmo avuto un incredibile dato aggiuntivo di povertà, in un Paese che è reduce dal COVID. Ci saremmo trovati realmente dinanzi ad un'azione socialmente ingiusta e insostenibile. Del resto, onorevoli colleghi, la strutturazione stessa del prezzo della benzina e le relative imposizioni fiscali hanno una lunga genesi, che ha praticamente contribuito, negli anni, a una specie di copertura economica fissa.

L'attenzione che rivolghiamo al mondo

produttivo e alle famiglie necessita di tempo e di argomentazioni credibili. Tutti hanno elogiato lo stile del nostro Presidente del Consiglio in campagna elettorale, orientato alla fattibilità e mai trascinato nelle promesse demagogiche. Di contro, voglio ricordarvi che non si possono condividere quando si è al Governo misure impopolari, ma indispensabili, per, poi, reclamarne la revoca una volta che si è all'opposizione, e tutto ciò è avvenuto solo a distanza di un mese, tra la fine del Governo Draghi e l'inizio di quello attuale.

Ci sono stati molti aspetti positivi in queste settimane, che hanno visto il Presidente Meloni impegnata anche nel Corno d'Africa in una nuova politica delle relazioni internazionali improntata sul fabbisogno energetico, che possa aprire nuovi varchi. Ad essa guardiamo con attenzione, così come rivendichiamo l'utilità di questo decreto, chiedendo senso di responsabilità a tutti. Nessuno, ovviamente, vuole togliere la legittima possibilità alle opposizioni di criticare gli strumenti operativi di chi governa, ma ciò diventa difficile se si contestano misure transitorie votate come tali quando si governava e reclamate come strutturali quando si è passati in minoranza.

Proprio su una nuova frontiera mediterranea ed europea dell'approvvigionamento energetico sarebbe auspicabile un atteggiamento collaborativo, ricordando come l'esempio del Piano Mattei, elaborato da un grandissimo italiano, pur in tempi diversi, rappresenti, di fatto, anche l'occasione per mutazioni geopolitiche allettanti, per una reciprocità con un mondo che la globalizzazione continua a sfruttare, per una nuova politica che parta dalla ricerca di *partnership* vicine, anche geograficamente, a noi e interessate per molti aspetti da ciò che ci riguarda da vicino e, legittimamente, direi, auspicando una legislatura che consenta di ampliare gli orizzonti di intervento per costruire azioni tese alla giustizia sociale e al progresso e per mantenere sempre una serietà e una coerenza con i nostri connazionali, apprezzate, come si è visto, alle elezioni regionali e che ci qualificano

come un Governo di grande autorevolezza e credibilità.

Il rischio che corrono le opposizioni che inseguono la demagogia della quotidianità è quello di guardare il dito della contingenza, peraltro dopo averne condiviso fino a qualche settimana fa la necessità, e non la luna di prospettive nuove per la nostra Nazione, per un'Europa diversa e propulsore di una visione politica tesa a favorire lo sviluppo delle Nazioni più arretrate, per contribuire, anche e soprattutto, a creare condizioni di pace permanente laddove persiste la guerra.

Verificheremo l'impatto dei prezzi in questi mesi, confidando che cessino le tensioni e i conflitti che hanno determinato, in parte, l'aumento dei prezzi ed essendo, comunque, pronti ad intervenire in difesa degli italiani. Grazie a chi mi ha ascoltato (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia e di deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il deputato Cappelletti. Ne ha facoltà.

ENRICO CAPPELLETTI (M5S). Grazie, Presidente. Signor sottosegretario, colleghi, questo decreto, sostanzialmente - è stato più volte ribadito da chi mi ha preceduto -, introduce l'obbligo di esposizione dei cartelli con i prezzi medi davanti alle pompe di benzina. Ebbene, io credo, signor Presidente, che sia la prima volta, in quest'Aula, che venga posta una questione di fiducia su un cartello da esporre. Il fatto, di per sé, si presterebbe pure all'ironia, se non fosse, però, drammatico nelle sue conseguenze, perché ci saranno conseguenze sul livello stesso dei prezzi dei carburanti, che inevitabilmente si alzeranno per avvicinarsi ai prezzi medi.

Ma partiamo dall'inizio, perché è importante capire come si è arrivati a questo decreto, per cui devo fare un passo indietro e richiamare anche alcune asserzioni del collega che mi ha appena preceduto.

Dobbiamo partire dalla campagna elettorale, dalle campagne elettorali precedenti, dalle

dichiarazioni del Ministro Salvini e di Meloni, naturalmente prima di assumere questi incarichi importanti nell'attuale Governo. Hanno fatto dei video, li abbiamo visti tutti, sono diventati virali: erano dei video in cui davano ai cittadini un'indicazione programmatica chiara e precisa: se mi votate, taglieremo le accise sui carburanti (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*). In maniera chiara e precisa, ma qualche anno fa.

Poi, capisco, tutto può cambiare, c'è stata la guerra, ma questa situazione oggettiva ha messo in imbarazzo il Ministro Salvini e la Presidente del Consiglio Meloni, perché è innegabile che sia la Lega che Fratelli d'Italia hanno fatto intere campagne elettorali promettendo ai cittadini italiani di tagliare le accise sui carburanti. E cosa hanno fatto nel primo provvedimento utile, una volta andati al Governo? Hanno fatto l'esatto contrario, questo è sotto gli occhi di tutti.

Salvini, solo qualche anno fa, diceva: “lo sapete quante tasse si porta via il Governo italiano sul prezzo della benzina? Più della metà. Cosa faccio se vinco le elezioni? Faccio giustizia e taglio sette accise sulla benzina, subito”. A parte il fatto che ha sbagliato tutti i conti, perché i dati riferiti in quel video erano tutti sbagliati, a parte il fatto che - ce lo ha ricordato il collega di Fratelli d'Italia poco fa - c'è stata la riforma delle accise e proprio il riferimento del collega di Fratelli d'Italia era una critica diretta al Ministro Salvini, il quale citava proprio la guerra in Etiopia, al di là di questo, è chiaro che il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti del Governo Meloni ha ora la responsabilità diretta sull'argomento e fa l'esatto contrario.

Attenzione, è legittimo, non sto dicendo che non sia legittimo, ma questo fa insorgere una situazione di imbarazzo e non è meno imbarazzata la Premier Meloni, che è arrivata a dichiarare, apro le virgolette: “Io non ho promesso di tagliare le accise sulla benzina in questa campagna elettorale”. Tuttavia, il taglio delle accise è, nero su bianco, nel programma di Fratelli d'Italia, basta andare al punto n.

17 del programma elettorale pubblicato per la campagna del 2022 “Energia pulita, sicura e a costi sostenibili”.

Nel programma si promette di impegnarsi per la sterilizzazione delle entrate dello Stato da energia e carburanti e automatica riduzione di IVA e accise. Beh, l'abbiamo visto! Poi, per carità, io l'ho ribadito: è legittimo cambiare idea. Sono cambiate naturalmente le priorità e le istanze. Però, si è detto - e lo si è ribadito anche poc'anzi - che servivano delle risorse da mettere sul caro energia. Allora, diciamola tutta la verità, perché quelle risorse sono anche servite per coprire l'aumentata spesa per ripianare i conti delle società di calcio di serie A (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*) e quelle risorse, derivanti dall'aumento delle accise della benzina, sono anche servite soprattutto per coprire il costo dei numerosi condoni fiscali che avete realizzato nei primi mesi di questo Governo. Quindi, sono andate lì, le risorse degli automobilisti, anche lì! Insomma, giunti al Governo, legittimamente quanto incautamente Salvini e Meloni hanno fatto l'esatto contrario di quanto avevano promesso, reintroducendo le accise tagliate dal Governo precedente e, di conseguenza, dal 1° gennaio sono aumentati i prezzi dei carburanti e su tutti i giornali si sono levate le proteste dei cittadini e delle associazioni dei consumatori, che hanno ricordato giustamente le promesse preelettorali non mantenute da questi esponenti del Governo. Ora ci si poteva assumere la responsabilità per una decisione discutibile, ma - ripeto - legittima. Invece, Salvini e la Presidente Meloni che cosa hanno ritenuto di fare? Hanno ritenuto di dare la colpa ai benzinai, accusati di fare gli speculatori. Salvini: “Qualcuno fa il furbo. La speculazione c'è! Presto, invito la Guardia di finanza ad andare a verificare” e la Guardia di finanza è andata a verificare. Che cosa ha scoperto la Guardia di finanza? La Guardia di finanza ha riferito, all'esito delle verifiche, che dal 1° gennaio il prezzo medio dei carburanti è aumentato di 16,3 centesimi al litro, mentre le accise sono cresciute di

18, cioè 15 più IVA. Quindi, signori, non c'è stata nessuna speculazione da parte dei gestori e il responsabile degli aumenti è stato evidentemente solo il Governo, che ha dunque mandato la Guardia di finanza a verificare se stesso ed effettivamente è andata così (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

Non contenti, però, di questo autogol, anziché scusarsi e cospargersi il capo di cenere, dal Governo sono continuate ad arrivare accuse nei confronti dei benzinai. Ma a questo punto non si capisce più il perché. Prima erano etichettati come speculatori e si manda la Guardia di finanza la quale attesta che è vero l'esatto contrario. Non si capisce il motivo o lo si capisce benissimo: perché serviva un capro espiatorio. Questo è il motivo! Serviva salvare la faccia al Governo e ai suoi più importanti rappresentanti. Ecco il motivo! Nasce così l'idea del decreto Trasparenza: diamo la colpa a qualcuno. Ebbene, io sono papà di due bimbi piccoli e a volte mi capita di ricordare la fiaba del lupo e dell'agnello. Sapete che prima il lupo accusa l'agnello di sporcare l'acqua del ruscello dove si va ad abbeverare. Poi, prende atto del fatto che non può avergli sporcato l'acqua, essendo l'agnello più a valle, ma decide di mangiarlo lo stesso. Qui il Governo accusa prima i gestori di speculazione poi, preso atto che non c'è nessuna speculazione e che gli aumenti sono attribuibili alle politiche del Governo stesso, decide di sanzionarli comunque, di sanzionarli per ciò che non hanno fatto. Giustamente gli esercenti delle stazioni di servizio non ci stanno. Hanno capito benissimo di essere stati accusati ingiustamente e di essere chiamati a rispondere per colpe non commesse e proclamano giustamente uno sciopero.

Entrando nel merito della parte centrale del decreto, cioè quella in cui si impone l'esposizione di un cartello con il prezzo medio del carburante, faccio presente che questa è una madornale sciocchezza che non ha uguali al mondo e quel che è peggio, come si è visto nelle moltissime audizioni svolte in Commissione attività produttive, causerà un effetto esattamente opposto a

quello dichiarato, cioè farà aumentare i prezzi dei carburanti e, conseguentemente, di tutti i beni che vengono trasportati su gomma nel nostro Paese. Insomma, la conseguenza non sarà una riduzione dei prezzi medi ma, al contrario, un livellamento verso l'alto, contribuendo, quindi, alla corsa dei prezzi in Italia. Non sono parole mie, almeno non sono parole solo mie, sono parole del Garante della concorrenza e del mercato nel corso di un'audizione; lo stesso dicasi di tutti gli altri auditi, tutti sulla stessa linea. Attenzione: tanto quelli convocati dalla maggioranza quanto quelli convocati dall'opposizione hanno criticato all'unisono il provvedimento. Solo per citare qualche espressione: "formalismo repressivo"; "cartello costoso e vessatorio"; "provvedimento dannoso che porterà al rialzo dei prezzi"; "sistema voluto inefficace"; "rischio evidente di insinuare confusione nei clienti". Ma l'espressione "provvedimento inutile e dannoso" probabilmente è la sintesi migliore.

Il Governo per far rientrare lo sciopero promise ai rappresentanti dei gestori prima una radicale riduzione delle sanzioni, minime e massime, e poi di rinviare al Parlamento per ulteriori modifiche. Però, con le modifiche introdotte in Commissione, con l'emendamento presentato dal Governo, sono state tradite queste aspettative, sono state tradite queste promesse e si è riusciti a scontentare tutti, anche perché con la posizione della questione di fiducia viene resa impossibile ogni modifica parlamentare. Insomma, è uno schiaffo del Governo alle piccole e medie imprese. Il provvedimento è stato considerato inadeguato perfino dalle associazioni dei consumatori che lo avevano richiesto. Insomma, questo clima di lotta dichiarata e gratuita a una categoria di esercenti senza colpe ha suscitato all'interno della stessa maggioranza liti e tensioni, che hanno causato il rinvio e l'annullamento di tre convocazioni della Commissione attività produttive. Sappiamo bene che una componente della maggioranza, Forza Italia, ha espresso più volte pubblicamente la sua contrarietà alla

misura che impone ai distributori l'esposizione e l'aggiornamento del cartello con i prezzi medi regionali, salvo, ovviamente, ritirare la propria contrarietà *in extremis*, in cambio di che cosa non si è ben capito, ma probabilmente lo capiremo presto.

Richiamati i membri di maggioranza all'ordine, la conclusione è prevedibile. Se si mantiene l'impianto del decreto così com'è si fa un danno al Paese, oltre che umiliare una categoria di esercenti che non solo si è dimostrata essere del tutto priva di colpe ma rappresenta anche l'anello debole lungo tutta la filiera dei carburanti. Per contro, se si modificasse il decreto, introducendo, per esempio, il QR code al posto del cartello con il prezzo medio, perderebbe la faccia il Governo. Certo, ci guadagnerebbe l'intero Paese.

Ci sarebbe forse una terza via, quella di dire: prendiamo atto che ci siamo sbagliati, scusate, facciamo marcia indietro. Sarebbe un bel gesto apprezzato anche dalle opposizioni, oltre che dai gestori e dai cittadini, però sappiamo bene che non andrà così. Il vostro cartello resterà lì, a certificare che per voi i gestori sono una categoria di lestofanti da mettere sotto stretto controllo e poco importa se tra qualche mese per colpa vostra ci sarà un aumento generalizzato dei prezzi dei carburanti: alla faccia della concorrenza! È chiaro che i costi, tutti i costi, li pagheranno gli automobilisti. Ai gestori rimane, dunque, l'amaro in bocca per il trattamento subito. Un'intera categoria è stata messa alla gogna per il vostro aumento delle accise. Rimane certo la consolazione di constatare che la grande maggioranza dei cittadini sa che i gestori non sono né degli speculatori né degli imbrogliatori, come voi li avete fatti apparire.

In conclusione, Presidente, con questo decreto, maggioranza e Governo sono riusciti a scontentare tutti. Sono riusciti ad umiliare un'intera categoria, quella dei gestori dei carburanti, a indurre uno sciopero nazionale, e probabilmente non sarà l'ultimo, a ridurre la concorrenza, come attestato dall'Autorità per la concorrenza e, infine, causare, probabilmente,

l'aumento dei prezzi dei carburanti stessi, che dovranno essere sopportati dagli automobilisti. Insomma, un capolavoro, ma anche una clamorosa occasione mancata per fare un provvedimento utile al Paese (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il deputato Fenu. Ne ha facoltà. È l'ultimo intervento di questa discussione generale.

EMILIANO FENU (M5S). La ringrazio, Presidente. Come è stato detto dal collega Cappelletti e un po' da tutti oggi in quest'Aula - tranne, ovviamente, che dagli esponenti della maggioranza che sostiene il Governo -, già prima, nella legge di bilancio, il Governo ha deciso di non confermare (quindi, di fatto, lo ha cancellato) lo sconto sulle accise ai carburanti su benzina, diesel, GPL e le agevolazioni sul metano, a partire dal 1° gennaio 2023, con la conseguenza, abbastanza prevedibile, della lievitazione dei prezzi su tutto il territorio nazionale. Grazie a questa azione, siamo diventati in Europa uno dei Paesi con il più alto costo della benzina. Tutto ciò nonostante la Meloni avesse basato le proprie campagne elettorali, anche l'ultima, sull'impegno di togliere o tagliare le accise.

Nel programma politico di Fratelli d'Italia, infatti, la Meloni ha messo, nero su bianco, la sterilizzazione. Il collega di Fratelli d'Italia, che ha parlato prima di me, ha spiegato che la sterilizzazione non è quello che, in realtà, vuole Fratelli d'Italia, che, invece vuole una riduzione strutturale. Nel programma, c'era scritto "sterilizzazione". Comunque, credo che, nelle tasche degli automobilisti, non cambi tanto, che si parli di sterilizzazione o di riduzione strutturale (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

Ricordiamo tutti - invito tutti ad entrare in *Google* e a rivedere il video della Meloni sulle accise, per rinfrescare la memoria - le sue parole, che ora ripeto: "Avete capito? Quando voi fate 50 euro di benzina, 15 vanno alla benzina e al benzinaio e 35 vanno allo Stato

tra IVA e le famose accise sulla benzina! Avete capito?”.

Signora Presidente del Consiglio, sì, noi l'avevamo capito. Infatti, avevamo posto in essere una riduzione e, di quei 35 euro che andavano allo Stato, ne abbiamo rimessi 9 nelle tasche degli automobilisti (mi riferisco sempre al video di cui parliamo). Forse, non lo aveva ben capito lei, che ha deciso di ridare quei 9 euro allo Stato e di prendersela proprio con quel benzinaio che stava accanto a lei durante il video.

Insomma, solo prese in giro per i cittadini e per gli stessi elettori della Meloni. Sta di fatto che la benzina è aumentata ed il costo lo pagano i cittadini, non solo quelli che vanno a lavoro con la propria auto, ma anche tutti coloro che vanno a comprare il latte, la pasta, la farina e lo zucchero. Infatti, a cascata, i costi dell'aumento della benzina ricadono sull'aumento del costo dei trasporti e sull'aumento del prezzo delle merci trasportate, con un ulteriore aggravio per i consumatori finali. Riferendomi alle parole che ho sentito oggi in Aula, altro che “abbiamo deciso di dare priorità al contrasto all'aumento dell'inflazione”! Avete fatto l'esatto contrario: avete posto in essere una misura che alimenta l'inflazione. Forse, è l'elemento che, più di tutti, alimenta l'inflazione.

Il Governo ha provato a metterci una toppa, facendo, ahimè, ancora più disastri, prendendosela non con se stesso, ma con i benzinai, bollandoli come speculatori e rendendo loro la vita ancora più difficile. Tutto ciò, nonostante la Guardia di Finanza abbia verificato come, dal 1° gennaio, il prezzo medio dei carburanti sia aumentato di 16,3 centesimi al litro, mentre le accise sono cresciute, già da prima della legge di bilancio, per la decisione del Governo che ha ridotto lo sconto di 18 euro (15 più IVA): praticamente, l'esatto importo.

Infatti, l'Esecutivo ha prima diminuito questo sconto da 30 a 18 centesimi, nel dicembre 2022, all'interno del DL Accise, poi ha scelto la carta dell'inerzia, non rinnovando, in sede di legge di bilancio, l'ultimo taglio delle accise, che andava in scadenza il 31 dicembre

2022.

Dal 1° gennaio 2023 è scomparso del tutto lo sconto di 30 centesimi al litro. Quindi, non c'è speculazione, ma semplicemente aritmetica: al prezzo vigente fino al 31 dicembre, si aggiungono i 18 centesimi di accise e IVA e si ottengono gli aumenti. Insomma, non è speculazione.

Secondo il Governo, non sono stati loro ad aumentare le accise, visto che si sono limitati a mandare a scadenza uno sconto previsto fino al 31 dicembre scorso. È una spiegazione abbastanza risibile, dal momento che è di per sé grave non avere, in questo momento, confermato un taglio delle accise, come prezioso strumento anti-inflazione. È una precisa scelta politica dell'Esecutivo, rispetto alla quale è semplicemente ridicola questa fuga dalla responsabilità gridando allo speculatore. La gravità della decisione sta anche nel fatto che favorisce un pericoloso effetto palla di neve, di cui ho parlato poco fa. L'aumento del prezzo della benzina si tramuta in aumento dei costi di trasporto, con effetti finali che si traslano sui prezzi finali, soprattutto dei generi alimentari, a ulteriore danno dei consumatori, quelli che hanno maggiori difficoltà in questo momento, un effetto drammaticamente non considerato dal Governo. Questo effetto palla di neve è stata confermato anche dal presidente dell'Istat Blangiardo il 10 gennaio. Secondo Blangiardo, i carburanti – ma non c'era bisogno che ce lo spiegasse, l'avevamo intuito - hanno sull'inflazione un effetto diretto e uno indiretto, dovuto ai trasporti e alla intermediazione. Questo può rappresentare - sempre parole di Blangiardo - un grande problema in prospettiva, se le cose dovessero andare nella direzione di una continua crescita.

Abbiamo proposto alcuni emendamenti. Abbiamo tentato di evitare l'introduzione dell'obbligo per i benzinai di esporre un prezzo medio del carburante. In audizione, ce l'ha detto anche l'Autorità garante per la concorrenza, ma, anche in questo caso, non c'era bisogno che ce lo dicesse l'Autorità garante per la concorrenza. Se si chiede ai gestori dei benzinai di esporre un

cartello con un prezzo medio, anche se in quel territorio, nel raggio di 10 chilometri, si pratica un prezzo più basso del prezzo medio regionale, i benzinai si sentono tranquilli nell'avvicinarsi a quello medio regionale. Infatti, come è stato detto, la concorrenza tra benzinai agisce solo nel raggio di pochi chilometri. Quindi, in sostanza il Governo ha proposto un cartello legale, promuovendo l'aumento dei prezzi per chi, fino ad adesso, applicava prezzi più bassi. Alla fine, paradossalmente, il Governo rischia - e succederà sicuramente così - di ottenere esattamente l'effetto contrario, che voleva scongiurare (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

Abbiamo proposto di estendere l'applicabilità del *bonus* carburante ad altre modalità di spostamento, per riequilibrare la sperequazione tra i lavoratori pendolari, che si spostano in automobile, e quelli che si spostano con altri mezzi di trasporto. Abbiamo proposto di abrogare il prezzo medio regionale e di ripristinare lo sconto sulle accise, coprendolo con le risorse derivanti dall'introduzione di un contributo sugli extraprofiti del settore farmaceutico e assicurativo, risorse che sono stimate in 9 miliardi, per il 2023, e in 12 miliardi, per il 2024. Abbiamo provato a introdurre questo contributo anche in legge di bilancio, ma il Governo ha preferito voltarsi dall'altra parte. Eppure, nella stessa direzione, vanno importanti contributi internazionali. Cito la Commissione indipendente per la riforma della tassazione internazionale delle imprese, co-presieduta dal Premio Nobel per l'economia Stiglitz, spesso citato e menzionato da autorevoli esponenti della maggioranza: a ottobre del 2022, ha pubblicato un report, in cui propone di tassare i superprofitti nei settori energetico, farmaceutico e finanziario. In tempi più recenti, lo stesso Stiglitz è tornato a invocare, con forza, forme di tassazione dei cosiddetti profitti inaspettati e straordinari. Questi sono solo alcuni degli esempi delle proposte, non solo nostre e dei nostri emendamenti, perché ce ne sono state tante altre.

Vado alla conclusione, Presidente, perché continuo a non comprendere quale sia la linea politica economica che questo Governo e questa maggioranza vogliono seguire. Si va avanti, come abbiamo visto, con provvedimenti scomposti, inutili, incomprensibili.

In questo caso è stato emanato un decreto *ad hoc* per tentare di porre rimedio alla decisione di aumentare le accise, giustificata con la volontà di dare priorità al contrasto all'inflazione, per aiutare le famiglie in difficoltà, come se l'aumento del costo del carburante non contribuisse più di tutti gli altri costi, perché, lo abbiamo detto, genera un effetto a catena. Nel cercare di mettere una pezza, ve la siete presa con l'anello debole della catena, che sono i gestori dei distributori di carburanti, senza peraltro risolvere il problema, anzi, rischiando di ingigantirlo, creando appunto un cartello legale, di fatto. Quindi, da una parte, assistiamo ad azioni del tutto scomposte, che rischiano di danneggiare tutti, cittadini e imprese, dall'altra, a un costante e strisciante tentativo di accontentare una certa tecnocrazia.

È notizia di ieri la volontà e l'intenzione del Ministero dell'Economia di fermare la nuova proposta di risoluzione dei problemi dei crediti incagliati e di rilanciare il superbonus con un'azione delle regioni, tra l'altro in gran parte espressione del centrodestra, che è finalizzata all'acquisto di questi crediti, con un evidente e ulteriore vantaggio per lo Stato, nella sua accezione più alta. Lo vorrei sottolineare e invito tutti a riflettere su questo, perché, se una pubblica amministrazione acquista a 100 un credito che vale 110, alla retroazione fiscale di cui tutti ormai abbiamo sentito, quindi il ritorno per lo Stato che va dal 50 al 70 per cento degli investimenti su questa misura, sul superbonus, si aggiungerebbe un ulteriore guadagno per la pubblica amministrazione, nella sua accezione più ampia, del 10 per cento (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*). Quindi, questo è un elemento su cui invito a riflettere anche il Sottosegretario Bitonci, che so essere persona attenta.

Chiedo a chi state rispondendo. Pensavo

alla tecnocrazia europea, ma non è vero, nemmeno questo, visto che Eurostat ha dato un parere discordante rispetto alla narrazione portata avanti dal Governo su superbonus e crediti fiscali. Ha detto chiaramente che non ha generato, non genera e non genererà debito pubblico, lo ha detto in italiano. Forse volete rispondere a un'altra parte di tecnocrazia, quella che dicevate sempre di voler contrastare, quella parte di tecnocrazia che vuole mantenere il nostro Paese fortemente dipendente dal vero debito pubblico, quindi quello su cui paghiamo gli interessi passivi ogni anno, dai 50 ai 70 miliardi l'anno; quella parte di tecnocrazia che vuole continuare ad imporci tagli e austerità, e di cui, in contraddizione con quanto avete venduto ai vostri elettori, vi state rivelando i più servili esecutori (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

(Repliche - A.C. 771-A)

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare la relatrice, deputata Colombo.

BEATRIZ COLOMBO, *Relatrice*. Tutto molto chiaro, vi ringrazio, ma non ho intenzione di replicare.

PRESIDENTE. Prendo atto che il rappresentante del Governo rinuncia alla replica.

Non essendo ancora giunti alle ore 14,30, orario a partire dal quale, come convenuto in sede di Conferenza dei presidenti di gruppo, si potrà passare al seguito dell'esame del provvedimento, sospendo la seduta, che riprenderà a tale ora. La seduta è sospesa e riprenderà dunque alle ore 14,30.

La seduta, sospesa alle 13,15, è ripresa alle 14,35.

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta sono complessivamente 70, come risulta dall'elenco consultabile presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto stenografico della seduta odierna.

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Riprendiamo il seguito della discussione del disegno di legge di conversione n. 771-A.

(Esame dell'articolo unico - A.C. 771-A)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico del disegno di legge di conversione e delle proposte emendative riferite agli articoli del decreto-legge (*Vedi l'allegato A*).

(Posizione della questione di fiducia - Articolo unico - A.C. 771-A)

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il Ministro per i Rapporti con il Parlamento, senatore Luca Ciriani. Ne ha facoltà.

LUCA CIRIANI, *Ministro per i Rapporti con il Parlamento*. Presidente, onorevoli deputati, a nome del Governo, autorizzato dal Consiglio dei ministri, pongo la questione di fiducia sull'approvazione, senza emendamenti, subemendamenti e articoli aggiuntivi, dell'articolo unico del disegno di legge n. 771-A: Conversione in legge del decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5, recante disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico, nel testo approvato dalla Commissione.

Sui lavori dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Secondo quanto convenuto nella riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo del 15 febbraio scorso, a seguito della posizione della questione di fiducia sull'articolo unico del disegno di legge n. 771 -A: Conversione in legge del decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5, recante disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico (*da inviare al Senato – scadenza: 15 marzo 2023*), nel testo approvato dalla Commissione, la votazione per appello nominale avrà luogo nella seduta di lunedì 20 febbraio, a partire dalle ore 15, previe dichiarazioni di voto a partire dalle ore 13,30.

Dopo tale votazione, i lavori proseguiranno con l'esame degli ordini del giorno, a partire dalle ore 16 fino alle ore 20, con prosecuzione notturna dalle ore 21 alle 24, limitatamente alle fasi dell'illustrazione e del parere del Governo.

Nella seduta di martedì 21 febbraio avranno luogo, a partire dalle ore 9,30, la votazione degli ordini del giorno e, a partire dalle ore 12, con ripresa televisiva diretta, le dichiarazioni di voto finale dei rappresentanti dei gruppi e delle componenti del gruppo Misto e la votazione finale. Secondo le intese intercorse tra i gruppi, il termine per la presentazione degli ordini del giorno è fissato alle ore 12 di venerdì 17 febbraio.

Procedo ora al sorteggio del nominativo dal quale avrà inizio la chiama.

(Segue il sorteggio).

La chiama avrà inizio dal deputato Barabotti.

Trasmissione dal Senato di un disegno di legge di conversione e sua assegnazione a Commissioni in sede referente.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza il seguente disegno

di legge, che è assegnato, ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 1, del Regolamento, in sede referente, alle Commissioni riunite I (Affari costituzionali) e V (Bilancio):

S. 452 - "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 29 dicembre 2022, n. 198, recante disposizioni urgenti in materia di termini legislativi. Proroga di termini per l'esercizio di deleghe legislative" (*Approvato dal Senato*) (A.C. 888) – *Parere delle Commissioni II, III, IV, VI (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria), VII, VIII, IX, X, XI (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, relativamente alle disposizioni in materia previdenziale) XII, XIII e XIV.*

Il suddetto disegno di legge, ai fini dell'espressione del parere previsto dal comma 1 del predetto articolo 96-bis, è altresì assegnato al Comitato per la legislazione.

Poiché il suddetto disegno di legge è iscritto nel calendario dei lavori dell'Assemblea a partire da martedì 21 febbraio 2023, ai sensi del comma 5 dell'articolo 96-bis del Regolamento, i termini di cui ai commi 3 e 4 del medesimo articolo sono conseguentemente adeguati. In particolare, il termine per la presentazione di questioni pregiudiziali riferite al disegno di legge è fissato alle ore 14 di lunedì 20 febbraio 2023.

Interventi di fine seduta.

PRESIDENTE. Passiamo agli interventi di fine seduta.

Ha chiesto di parlare il deputato Berruto. Ne ha facoltà, per due minuti.

MAURO BERRUTO (PD-IDP). Grazie, Presidente. La cultura torna sulle prime pagine dei giornali e al centro del dibattito politico. Bene? No, malissimo. Malissimo, perché sulle pagine dei giornali di oggi si racconta la storia dell'ennesimo tentativo, che arriva da destra, di esercitare una forma di controllo, al di là delle regole, su una manifestazione di straordinario valore per la cultura come il

Salone Internazionale del Libro di Torino.

Intervengo in quest’Aula da torinese e da innamorato del Salone del Libro di Torino, una manifestazione che ha saputo diventare un’eccellenza straordinaria per la mia città e per il nostro Paese, una manifestazione che oggi sembra nel caos. No, è sbagliato. Non è nel caos il Salone del Libro di Torino, è nel caos quella politica che vuole mettere le mani su un gioiello e considerarlo come un giocattolo di casa, anche a costo di sporcarlo, anche a costo di minare ciò che oggi l’Associazione Torino, la città del libro, che organizza la manifestazione, rivendica in un comunicato, ossia che il Salone resti libero e indipendente.

È incredibile leggere la denuncia di un intellettuale come Paolo Giordano che, con garbo, si autoelimina da un ruolo che avrebbe potuto ricoprire per merito, a causa delle ingerenze di chi voleva imporgli consulenti, e ciò non sulla base di competenze, visioni, progetti; no, semplicemente perché di area e, guarda un po’, di area a destra.

Eppure, questa destra si definisce quella del merito. E come lo misurate, voi, il merito, con una tessera di partito in tasca? Contano le capacità e le idee o conta il posizionamento? Conta l’onestà intellettuale o la fedeltà al capobranco?

Il Salone Internazionale del Libro di Torino è un patrimonio di tutti. Sotto la guida di Nicola Lagioia e del suo gruppo di lavoro ha raggiunto risultati straordinari, rilanciandosi proprio nel momento di difficoltà più estrema, quello della pandemia.

Occorre che gli interessi politici della destra, che oggi, *pro tempore*, siede al Governo, rispettino regole, competenze e metodi di selezione; quel merito che è sempre al centro delle vostre dichiarazioni. Oltre a dirlo, fatelo: che si tratti della Rai, che si tratti del Festival di Sanremo, che si tratti del Salone del Libro di Torino. Esopo direbbe “è la vostra natura”, citando la rana e lo scorpione.

Chiederemo al Ministro Sangiuliano un parere, considerato che, dal suo profilo *Twitter*, consiglia un libro al giorno e, quindi, è

certamente sensibile al tema. Ma ai cittadini torinesi, agli editori, a chi ama la cultura, a chi ama i libri interessa sapere una sola cosa: Ministro, servono direttori bravi o servono direttori vostri?

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il deputato Marco Grimaldi, sullo stesso argomento. Ne ha facoltà, per due minuti.

MARCO GRIMALDI (AVS). Grazie, Presidente. Colleghe e colleghi, Ministro soprattutto, come avete appena ascoltato, durante una conferenza stampa, lo scrittore Paolo Giordano ha ritirato la propria candidatura al ruolo di direttore del Salone del Libro di Torino, dicendo che non ci sarebbero più le condizioni per la sua partecipazione alla manifestazione di interesse. A stretto giro, l’associazione Torino, la Città del libro ha comunicato che - purtroppo - non sussistono le condizioni per tenere aperto il tavolo dei lavori del comitato direttivo per la nomina della direzione editoriale del Salone, ribadendo tuttavia che, per l’associazione, Giordano continua a essere il candidato ideale.

È stato chiesto ai *partner* istituzionali di rimandare a giugno il processo di nomina, dopo il Salone. Perché? Perché un intellettuale di riconosciuta statura, competente nel campo editoriale si tira indietro? Quali condizioni sono mancate? Con il collega Berruto, abbiamo aspettato tutta la giornata per ascoltare qualche smentita, invece è a verbale su tantissime prime pagine dei giornali che il processo, che doveva essere lineare, sarebbe stato adulterato; quindi, la libertà intellettuale e l’indipendenza del Salone stesso ne sarebbero state compromesse. In che senso? A quanto pare, sarebbero state imposte, nel comitato editoriale, figure vicine a questo Governo, nomi più o meno direttamente suggeriti o ispirati dagli ambienti ministeriali. Ciò è detto dal presidente di una fondazione, nero su bianco. Si parla di una vera e propria lottizzazione di un organismo che dovrebbe avere ben altre finalità. Vedete, il punto non è l’area politica...

PRESIDENTE. Concluda.

MARCO GRIMALDI (AVS). ...ma il tentativo di limitare - sto concludendo - e di dirigere la libertà del direttore e la missione culturale pluralista di una manifestazione come il Salone del libro.

Non serve ricordare che il precedente direttore aveva potuto scegliere in piena autonomia tutti i 19 collaboratori.

Credo che questo Governo debba rispondere di questa brutta pagina e soprattutto lasciare che le procedure si svolgano nella piena autonomia, mettendo da parte le velleità del Ministro e della propaganda che, purtroppo, abbiamo già visto, con le ingerenze dello stesso Sangiuliano sulle scalette di Sanremo e le pressioni sulle nomine Rai (*Applausi dei deputati dei gruppi Alleanza Verdi e Sinistra e Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*).

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Lunedì 20 febbraio 2023 - Ore 13,30

1. Seguito della discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5, recante disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico. (C. 771-A)

Relatrice: COLOMBO.

La seduta termina alle 14,45.

Dott. Renzo Dickmann

Licenziato per la stampa alle 16.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

*Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S.p.A.*



19STA0024160