

54.

Allegato A

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazioni	3	Progetti di atti dell'Unione europea (Annunzio).....	7
Missioni vevoli nella seduta del 20 febbraio 2023.....	3	Nomine ministeriali (Comunicazione).....	8
Progetti di legge (Annunzio; Annunzio di proposte di inchiesta parlamentare; Annunzio di proposte di legge d'iniziativa regionale; Assegnazione a Commissioni in sede referente).....	3, 4	Atti di controllo e di indirizzo.....	8
Assegnazione di proposta di inchiesta parlamentare a Commissione in sede referente.	5	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)	9
Procedimento penale ai fini di una deliberazione in materia di insindacabilità (Annunzio della pendenza).....	5	Ordini del giorno	9
Corte dei conti (Trasmissione di documenti).	6		

N. B. Questo allegato reca i documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula.

PAGINA BIANCA

COMUNICAZIONI

**Missioni valevoli
nella seduta del 20 febbraio 2023.**

Albano, Ascani, Bellucci, Benvenuto, Bignami, Bitonci, Braga, Cappellacci, Carloni, Cattaneo, Cecchetti, Cirielli, Colosimo, Enrico Costa, Delmastro Delle Vedove, Di Sanzo, Donzelli, Ferrante, Ferro, Fitto, Foti, Frassinetti, Freni, Gava, Gebhard, Gemmato, Giachetti, Giglio Vigna, Giorgetti, Guerini, Gusmeroli, La Salandra, Leo, Lollobrigida, Lupi, Magi, Mangialavori, Maschio, Mazzi, Meloni, Minardo, Molinari, Molteni, Montaruli, Mulè, Nordio, Orsini, Osnato, Nazario Pagano, Pichetto Fratin, Prisco, Rampelli, Richetti, Rixi, Roccella, Rotelli, Scerra, Schullian, Serracchiani, Francesco Silvestri, Rachele Silvestri, Siracusano, Sportiello, Tajani, Trancassini, Tremonti, Zucconi.

(Alla ripresa pomeridiana della seduta).

Albano, Ascani, Bellucci, Benvenuto, Bignami, Bitonci, Braga, Cappellacci, Carloni, Cattaneo, Cecchetti, Cirielli, Colosimo, Enrico Costa, Delmastro Delle Vedove, Di Sanzo, Donzelli, Ferrante, Ferro, Fitto, Foti, Frassinetti, Freni, Gava, Gebhard, Gemmato, Giachetti, Giglio Vigna, Giorgetti, Guerini, Gusmeroli, La Salandra, Leo, Lollobrigida, Lupi, Magi, Mangialavori, Maschio, Mazzi, Meloni, Minardo, Molinari, Molteni, Montaruli, Mulè, Nordio, Orsini, Osnato, Nazario Pagano, Pichetto Fratin, Prisco, Rampelli, Richetti, Rixi, Roccella, Rotelli, Scerra, Schullian, Serracchiani, Francesco Silvestri, Rachele Silvestri, Siracusano, Spor-

tiello, Tajani, Trancassini, Tremonti, Zucconi.

Annunzio di proposte di legge.

In data 16 febbraio 2023 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d’iniziativa dei deputati:

PITTALIS ed altri: « Modifiche agli articoli 274, 279 e 294 del codice di procedura penale in materia di presupposti e di competenza per l’adozione delle misure cautelari » (890);

PITTALIS ed altri: « Modifiche alla legge 29 maggio 2017, n. 71, e altre disposizioni per il contrasto dei fenomeni del bullismo e del cyberbullismo » (891);

IARIA ed altri: « Modifiche agli articoli 142, 148 e 149 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di limiti di velocità e di sicurezza stradale dei ciclisti » (892).

In data 17 febbraio 2023 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d’iniziativa dei deputati:

PITTALIS ed altri: « Modifiche al codice penale e al codice di procedura penale in materia di prescrizione » (893);

NEVI ed altri: « Disposizioni concernenti la compartecipazione dello Stato alle spese sostenute dagli enti locali per i minori collocati in comunità di tipo familiare o in istituti di assistenza ai sensi della legge 4 maggio 1983, n. 184 » (894);

VARCHI: « Modifica al decreto legislativo 21 aprile 2011, n. 67, concernente l'accesso anticipato al pensionamento per i conducenti di automezzi speciali del Ministero della giustizia » (895).

Saranno stampate e distribuite.

Annuncio di disegni di legge.

In data 16 febbraio 2023 è stato presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge:

dal Presidente del Consiglio dei ministri e dal Ministro dell'economia e delle finanze:

« Conversione in legge del decreto-legge 16 febbraio 2023, n. 11, recante misure urgenti in materia di cessione dei crediti di cui all'articolo 121 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 » (889).

Sarà stampato e distribuito.

Annuncio di proposte di inchiesta parlamentare.

In data 16 febbraio 2023 è stata presentata alla Presidenza la seguente proposta di inchiesta parlamentare d'iniziativa dei deputati:

LUPI e ALESSANDRO COLUCCI: « Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle condizioni di sicurezza e sullo stato di degrado delle città e delle loro periferie » (Doc. XXII, n. 20).

Sarà stampata e distribuita.

Annuncio di proposte di legge d'iniziativa regionale.

In data 17 febbraio 2023 è stata presentata alla Presidenza, ai sensi dell'articolo 121 della Costituzione, la seguente proposta di legge:

PROPOSTA DI LEGGE D'INIZIATIVA DEL CONSIGLIO REGIONALE DEL VE-

NETO: « Modifiche alla legge 23 giugno 1927, n. 1188, in materia di toponomastica stradale e monumenti a personaggi contemporanei, e alla legge 3 marzo 1951, n. 178, recante istituzione dell'Ordine "Al merito della Repubblica italiana" e disciplina del conferimento e dell'uso delle onorificenze, al fine di vietare la dedicazione di strade, piazze pubbliche e monumenti nonché di consentire la revoca di onorificenze di Stato a esponenti del partito o dell'ideologia fascista e a coloro che la storia abbia riconosciuto responsabili di azioni efferate, crimini di guerra, crimini contro l'umanità, crimini di aggressione e, in generale, per gravi violazioni del diritto internazionale umanitario come Josip Broz Tito » (896).

Sarà stampata e distribuita.

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del Regolamento, i seguenti progetti di legge sono assegnati, in sede referente, alle sottoidicate Commissioni permanenti:

I Commissione (Affari costituzionali):

PROPOSTA DI LEGGE COSTITUZIONALE CAPPELLACCI: « Modifiche agli articoli 9 e 12 dello Statuto speciale per la Sardegna, di cui alla legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3, in materia di istituzione della zona franca della Sardegna e di riscossione delle entrate della regione » (272) *Parere delle Commissioni VI (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria) e XIV;*

BORRELLI: « Modifica all'articolo 143 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, in materia di rotazione degli incarichi del personale amministrativo dell'ente in caso di scioglimento per infiltrazione o condizionamento mafioso » (696) *Parere delle Commissioni V e XI.*

II Commissione (Giustizia):

BOLDRINI: « Modifiche all'articolo 612-ter del codice penale, in materia di diffu-

sione illecita di immagini o video sessualmente espliciti, nonché obblighi a carico dei gestori di piattaforme telematiche » (258) *Parere delle Commissioni I, V, VII, IX, XII e XIV*;

CASU ed altri: « Disposizioni concernenti l'assistenza alle vittime di reati nella circolazione stradale e sul lavoro » (638) *Parere delle Commissioni I, V, VII, IX, XI e XII (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento)*.

VIII Commissione (Ambiente):

MORASSUT: « Principi fondamentali e norme generali in materia di governo del territorio » (283) *Parere delle Commissioni I, II (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per le disposizioni in materia di sanzioni), V, VI (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria), VII, IX, X, XII, XIII e XIV*.

XII Commissione (Affari sociali):

BOSCHI ed altri: « Riconoscimento della sindrome fibromialgica come malattia invalidante e disposizioni in favore delle persone che ne sono affette » (641) *Parere delle Commissioni I, II, V e XI*;

VARCHI ed altri: « Disposizioni in materia di riconoscimento dell'apnea ostruttiva nel sonno come malattia cronica e invalidante nonché per la diagnosi e la cura di essa » (765) *Parere delle Commissioni I, II, V, VII, XI e XIV*;

QUARTINI ed altri: « Disposizioni per il potenziamento degli aspetti comunicativi nelle relazioni del professionista sanitario con il paziente e i suoi familiari e con i componenti dell'équipe sanitaria » (811) *Parere delle Commissioni I, II, V, VII e XI*;

QUARTINI ed altri: « Modifiche alla legge 29 luglio 1975, n. 405, in materia di organizzazione e funzioni dei consultori familiari » (839) *Parere delle Commissioni I, II, V, VII e XI*.

XIII Commissione (Agricoltura):

MOLINARI ed altri: « Disposizioni per la disciplina, la promozione e la valorizzazione

delle attività del settore florovivaiistico » (389) *Parere delle Commissioni I, V, VI (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per gli aspetti attinenti alla materia tributaria), VII, VIII (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento), IX, X (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento), XI e XIV*;

CARLONI ed altri: « Disposizioni in materia di denominazione dei prodotti alimentari contenenti proteine vegetali » (746) *Parere delle Commissioni I, II (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per le disposizioni in materia di sanzioni), V, X, XII e XIV*.

Commissioni riunite VII (Cultura) e IX (Trasporti):

BOSCHI e FARAONE: « Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulla diffusione seriale e massiva di contenuti illeciti e di informazioni false attraverso la rete *internet*, le reti sociali telematiche e le altre piattaforme digitali » (470) *Parere delle Commissioni I, II (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per le disposizioni in materia di sanzioni), III e V*.

Assegnazione di proposta di inchiesta parlamentare a Commissione in sede referente.

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del Regolamento, la seguente proposta di inchiesta parlamentare è assegnata, in sede referente, alla sottoindicata Commissione permanente:

I Commissione (Affari costituzionali):

DE MARIA e MORASSUT: « Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sullo stato della sicurezza e sul degrado delle città » (Doc XXII, n. 16) *Parere delle Commissioni II (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento, per le disposizioni in materia di sanzioni), V, VIII e XII (ex articolo 73, comma 1-bis, del Regolamento)*.

Annuncio della pendenza di un procedimento penale ai fini di una deliberazione in materia d'insindacabilità.

In data 17 febbraio 2023 è pervenuta alla Camera dei deputati un'ordinanza con

cui il Tribunale ordinario di Roma, Sezione dei Giudici per le indagini preliminari, Ufficio 16 – ai sensi e per gli effetti dell’articolo 3, comma 4, della legge n. 140 del 2003 – ha sospeso un procedimento penale nei confronti del deputato Giovanni Donzelli (procedimento n. 54398/2019 RGNR – n. 33867/2019 RG GIP).

Nel trasmettere anche gli atti relativi al menzionato procedimento, il medesimo Tribunale ha chiesto alla Camera di deliberare se i fatti oggetto del giudizio concernano o meno opinioni espresse da un membro del Parlamento nell’esercizio delle sue funzioni, ai sensi dell’articolo 68, primo comma, della Costituzione.

Tali atti sono stati assegnati alla competente Giunta per le autorizzazioni. Copia dell’ordinanza di trasmissione da parte del Tribunale ordinario di Roma sarà stampata e distribuita (doc. IV-ter, n. 14).

Trasmissione dalla Corte dei conti.

Il Presidente aggiunto della Sezione di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 14 febbraio 2023, ha trasmesso, ai sensi dell’articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 3/2023 del 1°-8 febbraio 2023, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto PNRR « Il servizio civile universale ».

Questo documento è trasmesso alla I Commissione (Affari costituzionali) e alla V Commissione (Bilancio).

Il Presidente aggiunto della Sezione di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 14 febbraio 2023, ha trasmesso, ai sensi dell’articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 4/2023 del 1°-8 febbraio 2023, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto PNRR « La rete di servizi di facilitazione digitale ».

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio) e alla IX Commissione (Trasporti).

Il Presidente della Sezione di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 14 febbraio 2023, ha trasmesso, ai sensi dell’articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 5/2023 del 2-9 febbraio 2023, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto PNRR « Agenzia della cybersecurity nazionale ».

Questo documento è trasmesso alla I Commissione (Affari costituzionali), alla V Commissione (Bilancio) e alla IX Commissione (Trasporti).

Il Presidente della Sezione di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 15 febbraio 2023, ha trasmesso, ai sensi dell’articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 6/2023 del 2-9 febbraio 2023, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto PNRR « Rifinanziamento e ridefinizione del fondo 394/81 gestito da SIMEST ».

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio) e alla X Commissione (Attività produttive).

Il Presidente della Sezione di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 16 febbraio 2023, ha trasmesso, ai sensi dell’articolo 5, comma 3, del regolamento per l’organizzazione delle funzioni di controllo della Corte dei conti, la deliberazione n. 7/2023 del 7-15 febbraio 2023, con la quale la Sezione stessa ha approvato il quadro programmatico dei controlli sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato per l’anno 2023 e nel contesto triennale 2023-2025.

Questo documento è trasmesso alla I Commissione (Affari costituzionali) e V Commissione (Bilancio).

Il Presidente aggiunto della Sezione di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 17 febbraio 2023, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 8/2023 del 1°-15 febbraio 2023, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto PNRR « Investimenti nella resilienza dell'agro-sistema irriguo per una migliore gestione delle risorse idriche ».

Questo documento è trasmesso V Commissione (Bilancio), alla VIII Commissione (Ambiente) e alla XIII Commissione (Agricoltura).

Il Presidente aggiunto della Sezione di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 17 febbraio 2023, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 9/2023 del 1°-15 febbraio 2023, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto PNRR « Isole verdi ».

Questo documento è trasmesso alla V Commissione (Bilancio), alla VIII Commissione (Ambiente) e alla X Commissione (Attività produttive).

Il Presidente aggiunto della Sezione di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato della Corte dei conti, con lettera in data 17 febbraio 2023, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, la deliberazione n. 10/2023 del 1°-15 febbraio 2023, con la quale la Sezione stessa ha approvato il rapporto PNRR « Ricerca e sviluppo sull'idrogeno ».

Questo documento è trasmesso V Commissione (Bilancio) e alla X Commissione (Attività produttive).

Annunzio di progetti di atti dell'Unione europea.

La Commissione europea, in data 16 e 17 febbraio 2023, ha trasmesso, in attuazione del Protocollo sul ruolo dei Parla-

menti allegato al Trattato sull'Unione europea, i seguenti progetti di atti dell'Unione stessa, nonché atti preordinati alla formulazione degli stessi, che sono assegnati, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alle sottoindicate Commissioni, con il parere della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea):

Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sul funzionamento del mercato europeo del carbonio nel 2021 in applicazione dell'articolo 10, paragrafo 5, e dell'articolo 21, paragrafo 2, della direttiva 2003/87/CE (modificata dalla direttiva 2009/29/CE e dalla direttiva (UE) 2018/410) (COM(2022) 516 final), che è assegnata in sede primaria alla VIII Commissione (Ambiente);

Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio e al Comitato economico e sociale europeo sull'attuazione da parte degli Stati membri della direttiva 2006/117/Euratom del Consiglio relativa alla sorveglianza e al controllo delle spedizioni di rifiuti radioattivi e di combustibile nucleare esaurito – Quarta relazione (COM(2023) 77 final), che è assegnata in sede primaria alla VIII Commissione (Ambiente);

Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'esercizio del potere di adottare atti delegati conferito alla Commissione dal regolamento (UE) 2019/4 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, relativo alla fabbricazione, all'immissione sul mercato e all'utilizzo di mangimi medicati, che modifica il regolamento (CE) n. 183/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 90/167/CEE del Consiglio (COM(2023) 78 final), che è assegnata in sede primaria alle Commissioni riunite XII (Affari sociali) e XIII (Agricoltura);

Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'esercizio del potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 284 del codice doganale dell'Unione (COM(2023) 79 final), che è assegnata in sede primaria alla VI Commissione (Finanze).

Il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, in data 16 febbraio 2023, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 6, commi 1 e 2, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, progetti di atti dell'Unione europea, nonché atti preordinati alla formulazione degli stessi.

Questi atti sono assegnati, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alle Commissioni competenti per materia, con il parere, se non già assegnati alla stessa in sede primaria, della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Con la predetta comunicazione, il Governo ha inoltre richiamato l'attenzione sulla relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'attuazione della direttiva (UE) 2016/1919 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 ottobre 2016, sull'ammissione al patrocinio a spese dello Stato per indagati e imputati nell'ambito di procedimenti penali e per le

persone ricercate nell'ambito di procedimenti di esecuzione del mandato d'arresto europeo (COM(2023) 44 final), già trasmessa dalla Commissione europea e assegnata alla competente Commissione, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento.

Comunicazione di nomina ministeriale.

Il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, con lettera in data 14 febbraio 2023, ha dato comunicazione della nomina del dottor Italo Cerise a commissario straordinario dell'Ente parco nazionale del Gran Paradiso.

Questa comunicazione è trasmessa alla VIII Commissione (Ambiente).

Atti di controllo e di indirizzo.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati sono pubblicati nell'*Allegato B* al resoconto della seduta odierna.

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)

A.C. 771-A – Ordini del giorno

ORDINI DEL GIORNO

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in oggetto, dispone misure dirette a fronteggiare la situazione di eccezionale instabilità dei prezzi dei beni di largo consumo, derivante dall'andamento dei costi dei prodotti energetici e delle materie prime sui mercati internazionali, al fine di contenere gli effetti derivanti dall'aumento del costo dei carburanti, garantire la trasparenza dei prezzi dei carburanti e diffondere il consumo consapevole e informato;

tra i suddetti interventi il testo in esame prevede all'articolo 4, l'erogazione di buoni per l'acquisto di abbonamenti dei servizi di trasporto pubblico locale, attraverso l'istituzione di un fondo, con una dotazione di 100 milioni di euro, per il riconoscimento del buono alle persone che nell'anno 2022, hanno conseguito un reddito complessivo fino a 20.000 euro;

in relazione alle suesposte considerazioni, si evidenzia come in uno scenario di complessità operativa per le aziende e di difficoltà nel reclutamento della manodopera del personale, sia auspicabile un orien-

tamento regolatorio, volto a semplificare le procedure di accesso alle qualifiche e ai requisiti per svolgere una specifica mansione;

al riguardo, tra i settori più colpiti si segnala quello della distribuzione di prodotti alimentari e bevande per il canale *horeca*, che attualmente registra una penuria di personale addetto al trasporto delle merci, in ragione della complessità nel conseguire le patenti e le qualifiche di settore;

a tal fine, il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156 recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, ha introdotto il *bonus* patente destinato ai lavoratori *under 35*, che intendano conseguire la patente e l'abilitazione alla guida professionale (CQC) accedendo ad un rimborso spese;

tale misura presenta tuttavia dei limiti, *in primis* quello afferente all'età, poiché lascerebbe fuori tutta una platea di lavoratori di settore, che non possono accedere ad un *upgrade* della patente, considerando che i costi arrivano anche a quattromila euro; ed inoltre, si evidenzia come la medesima disposizione, sia rivolta esclusivamente in favore dei cittadini che intendono accedere alla patente ed esclude pertanto le aziende di settore;

nella prospettiva di superare il limite dell'età e di estendere il contributo alle imprese operanti nel settore della distribuzione di prodotti alimentari e di bevande e dell'autotrasporto di persone e merci, si ravvisa pertanto la necessità, ad avviso del sottoscrittore del presente atto, di un intervento volto a riconsiderare la misura agevolativa nel senso più ampia,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere, nel corso dei successivi provvedimenti, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili e i vincoli di bilancio, un'estensione del contributo stabilito a titolo di rimborso per le spese sostenute e documentate per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida di veicoli destinati all'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi, disposto dall'articolo 1 comma 5-*bis* del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021 n. 156, anche per i cittadini e le imprese operanti nel settore della distribuzione di prodotti alimentari e di bevande e dell'autotrasporto di persone e merci, ai fini del conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida dei veicoli destinati alle suddette attività.

9/771-A/1. Zucconi.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge in esame reca 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;

nello specifico, il decreto in conversione prevede l'obbligo per i soggetti che esercitano l'attività di vendita al pubblico di carburanti di indicare, presso ogni singolo impianto di distribuzione, la media aritmetica — calcolata sia su base regionale e delle province autonome per gli impianti

collocati fuori della rete autostradale che su base nazionale per gli esercenti operanti lungo la rete autostradale — dei prezzi dei carburanti;

tale misura prevede, altresì, una sanzione da euro 200 a euro 2.000 ove la violazione sia riferita sia agli obblighi di comunicazione dei prezzi — già previsti dalla normativa attuale — sia al nuovo obbligo di esposizione dei prezzi medi;

tuttavia, nonostante la nuova imposizione che arriva unicamente a gravare sui singoli esercenti e le possibili conseguenti sanzioni in caso di violazione dell'obbligo, non vengono previste misure di compensazione per l'adeguamento di tutta la cartellonistica sull'intera rete stradale ed autostradale italiana,

impegna il Governo

a prevedere, nel prossimo provvedimento utile, misure di rimborso, anche parziale, a favore dei soggetti che esercitano l'attività di vendita al pubblico di carburanti per le maggiori spese derivanti dal nuovo obbligo di adeguamento della cartellonistica per l'esposizione dei prezzi medi.

9/771-A/2. Benzoni.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge in esame reca 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;

per quanto riguarda il settore del trasporto pubblico, il decreto in conversione istituisce un fondo *ad hoc* con dotazione di 100 milioni di euro per mitigare l'impatto del rincaro energetico sulle famiglie, con particolare riguardo ai costi di trasporto per studenti e lavoratori pendolari;

il provvedimento, però, non prevede alcuna misura di ristoro a favore delle

aziende di servizi di trasporto pubblico e di trasporto commerciale di linea per i maggiori costi che sono obbligate a sostenere per l'acquisto di carburanti;

ciò stona con le disposizioni di cui all'articolo 1-*bis*, introdotto durante l'esame in commissione, il quale prevede l'applicazione di un'aliquota agevolata sul gasolio commerciale usato come carburante solamente per le imprese del settore del trasporto mediante autobus turistici;

al contempo, al fine di sostenere realmente studenti, lavoratori e l'intero settore di trasporto pubblico, i *bonus* per l'acquisto degli abbonamenti dovrebbero essere mirati in via prioritaria agli abbonamenti annuali – o almeno semestrali – e con conseguenti maggiori importi massimali,

impegna il Governo

a prevedere, nel prossimo provvedimento utile, misure di ristoro, anche parziale, a favore delle aziende di servizi di trasporto pubblico e di trasporto commerciale di linea per i maggiori costi derivanti dall'acquisto di carburanti e, contestualmente, maggiori meccanismi di incentivazione all'acquisto di abbonamenti di trasporto pubblico di durata almeno semestrale.

9/771-A/3. Ruffino.

La Camera,

premessi che:

i prezzi dei carburanti sono tra i prodotti più pubblicizzati rispetto ad ogni altro bene di largo e generale consumo, sia sulla rete ordinaria sia su quella autostradale. Nel dettaglio, il prezzo dei carburanti praticato da un distributore è indicato quotidianamente dal fornitore, spesso deciso in relazione ad un monitoraggio dei prezzi della concorrenza, ed è il gestore a comunicare all'Osservatorio prezzi quelli praticati e a pubblicarli sulla sua stazione, già oggi, con cinque diverse modalità;

l'introduzione sugli impianti di un nuovo cartellone indicatore del prezzo me-

dio nonché di nuove sanzioni a carico dei gestori ha sostanziato l'accusa nei confronti di questi ultimi circa le responsabilità degli aumenti e rischia di ingenerare confusione tra i consumatori, disorientati da una selva di cartelli. Inoltre, la nuova misura comporta un rischio importante di appiattimento del mercato intorno alla media, con una pesante ipoteca sulla capacità competitiva delle imprese e il rischio della cancellazione degli investimenti, che difficilmente potrebbero essere remunerati in una situazione di prezzi piatti;

peraltro, il prezzo medio dei carburanti cela un grande inganno in quanto non si possono mettere sullo stesso piano punti vendita diversi per tipologia, qualità, servizi, sicurezza, prodotti. I prezzi in autostrada non possono essere equiparati a quelli della rete ordinaria, poiché bisogna inevitabilmente tenere conto dei servizi aggiunti garantiti 24 ore su 24 e sette giorni su sette e dalle *royalties* che i sub-concessionari petroliferi e della ristorazione corrispondono ai concessionari autostradali;

sulla questione si è espressa anche l'Autorità garante della concorrenza e del mercato che, nel corso dell'audizione nell'ambito dell'esame del presente decreto-legge n. 5 del 2023 svoltasi il 27 gennaio 2023 presso la Commissione X della Camera dei deputati, ha affermato 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 »;

nello specifico, l'Autorità sostiene che « Sul punto, va rilevato infatti che la media aritmetica del prezzo regionale risulta molto poco rappresentativa dell'effettivo contesto competitivo in cui un impianto di distribuzione di carburanti opera », questo poiché la dimensione regionale risulterebbe « di gran lunga eccedente l'insieme dei distributori di carburanti che effettivamente potrebbero risultare, per i consumatori, alternativi a un dato impianto ». Inoltre, come già indicato, secondo l'ente garante « la doppia cartelloni-

stica prevista, al di là dei possibili oneri aggiuntivi per gli esercenti, potrebbe perfino indurre in confusione alcuni consumatori »;

infine, anche l’Autorità ha denunciato il rischio che il prezzo medio regionale riduca « la variabilità di prezzo in quanto potrebbe essere utilizzata dalle imprese per convergere automaticamente su un “prezzo focale” – verosimilmente assestatosi a un livello sufficientemente capiente – che ci si attende possa venire automaticamente seguito da tutti i distributori concorrenti, in quanto potrebbe fornire un parametro chiaro da seguire per evitare una “guerra di sconti” che andrebbe a beneficio ai consumatori »,

impegna il Governo:

a considerare gli effetti applicativi della disciplina in esame, al fine di valutare l’opportunità, atteso che appaiono incerti i benefici per i consumatori a fronte invece di un possibile rischio di riduzione degli stimoli competitivi, di ripensare l’introduzione del meccanismo di calcolo e di diffusione di valori di riferimento medi introducendo una riforma complessiva del sistema informativo con l’inserimento di nuovi e diversi strumenti come ad esempio un QR-Code, un’applicazione per *smartphone* o dei dispositivi luminosi a distanza, in modo da sgravare i gestori, già oberati da altri obblighi di comunicazione, agevolare effettivamente i consumatori nella scelta e garantire il mantenimento di prezzi concorrenziali;

a mettere in atto le iniziative necessarie affinché sia sempre garantito il livello di qualità del servizio sulle autostrade, assicurando il mantenimento dei prezzi in linea con la rete, l’offerta della giusta professionalità, assicurata dalla continuità gestionale, e la corretta concorrenza tra le aree di servizio e nelle aree di servizio sulle attività non oli, affidando ai gestori anche l’erogazione delle nuove energie.

9/771-A/4. Pastorino.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca « 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 »;

in particolare, l’articolo 2 interviene sull’articolo 1, commi 290 e 291 della legge 24 dicembre 2007, n. 244, sui quali anche il governo Draghi era intervenuto per il taglio delle accise sui carburanti attraverso il decreto-legge n. 21 marzo 2022, n. 21, convertito con modificazioni dalla legge 20 maggio 2022, n. 51;

con il provvedimento in esame sono modificati i presupposti di emanazione del decreto di rideterminazione delle accise, allo scopo di condizionarlo all’aumento del greggio, sulla media del bimestre, rispetto al valore di riferimento indicato nell’ultimo Documento di programmazione economico-finanziaria presentato e tenuto conto dell’eventuale diminuzione del prezzo, nella media del quadrimestre precedente, sempre rispetto all’ultimo documento di programmazione economico-finanziaria presentato;

in ragione del mutato contesto macro economico del paese, le ragioni alla base della necessità di contenere il prezzo dei carburanti non dovrebbero più essere soltanto quelle di attenuare l’aumento del prezzo determinato dalla invasione russa in Ucraina e dalla congiuntura economica, ma di una più generalizzata necessità di dare sostegno alle famiglie italiane in una fase nella quale l’inflazione sta erodendo il loro potere d’acquisto;

in quest’ottica, poiché il meccanismo introdotto non consente di intervenire se non a fronte di un aumento del gettito IVA, esso rischia di non essere mai attuato con grave danno per le famiglie e le imprese italiane, le quali invece continuano ad avere bisogno di una riduzione dei prezzi

dei carburanti, esigenza alla quale il Governo dovrebbe andare incontro,

impegna il Governo

a valutare gli effetti applicativi della disciplina in esame, al fine di adottare urgenti iniziative legislative che consentano di ridurre le accise a prescindere dall'aumento del prezzo dei combustibili, almeno nella misura equivalente a quella in vigore fino a ottobre dello scorso anno.

9/771-A/5. Boschi.

La Camera,

premesso che:

nell'ambito del presente provvedimento l'articolo 4 ripropone la misura istituita nel 2022 dal Governo precedente su iniziativa del Ministro del lavoro Andrea Orlando al fine di attutire l'impatto del caro energia sui costi sostenuti dai lavoratori e dagli studenti pendolari;

il trasporto pubblico locale rappresenta in molte realtà una evidente criticità sia per la sostenibilità che per la erogazione stessa del servizio;

in Basilicata il settore occupa complessivamente circa 1.000 lavoratori;

molte imprese anche storiche del settore in un quadro di contesto già fortemente compromesso con l'ulteriore colpo ricevuto dal caro carburante rischiano la chiusura;

le organizzazioni sindacali di categoria da tempo sollecitano la necessità di affrontare in maniera organica il futuro del settore che risulta strategico in un territorio dalla particolare orografia e dalla cronica carenza di collegamenti come quello lucano,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di attivare entro 30 giorni dalla pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale* della legge di conversione del presente decreto un apposito tavolo di con-

fronto con le organizzazioni di categoria, le imprese e con la regione Basilicata al fine di individuare risorse e misure adeguate per sostenere il trasporto pubblico locale a garanzia dei livelli occupazionali e dei servizi erogati ai cittadini in particolare delle aree interne.

9/771-A/6. Amendola.

La Camera,

premesso che:

nell'ambito del presente provvedimento l'articolo 4 ripropone la misura istituita nel 2022 dal Governo precedente su iniziativa del Ministro del lavoro Andrea Orlando al fine di attutire l'impatto del caro energia sui costi sostenuti dai lavoratori e dagli studenti pendolari;

il trasporto pubblico locale rappresenta in molte realtà una evidente criticità sia per la sostenibilità che per la erogazione stessa del servizio;

in Campania e in particolare nell'area metropolitana di Napoli il tema trasporto pubblico locale è molto avvertito per l'impatto che ha sulla vita quotidiana delle persone;

i sindacati di categoria e anche le imprese che operano nel settore da tempo segnalano la necessità di affrontare in maniera organica le criticità del settore;

il caro carburanti e l'innalzamento dei costi energetici complessivi ha inflitto al comparto un ulteriore pesantissimo colpo che rischia di riverberarsi a danno dei lavoratori e dei cittadini che si servono del trasporto pubblico locale;

la regione Campania ha posto in essere tutte le azioni in base alle proprie prerogative per far fronte all'emergenza ma occorrono maggiori risorse,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di attivare entro 30 giorni dalla pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale* della legge di conversione del presente decreto un apposito tavolo di con-

fronto sul futuro del trasporto pubblico locale con le organizzazioni di categoria, le imprese e con la regione Campania al fine di individuare maggiori risorse a garanzia dei livelli occupazionali e dei servizi erogati ai cittadini in particolare per quel che concerne l'area metropolitana di Napoli.

9/771-A/7. Sarracino, Scotto.

La Camera,

premessi che:

il provvedimento in esame, all'articolo 1, introduce disposizioni in materia di *bonus* carburante e di trasparenza e controllo del prezzo di vendita al pubblico di carburante per autotrazione;

nel dettaglio, la citata disposizione riconosce ai datori di lavoro privati la possibilità di erogare nei confronti dei propri dipendenti buoni benzina o titoli analoghi per l'acquisto di carburanti;

la mancata proroga della sterilizzazione delle accise sui carburanti, tuttavia, ha determinato un notevole, improvviso e indiscriminato aumento del costo della vita per tutti i cittadini, con immediate ricadute pratiche sui consumi;

il contenimento dell'aumento dei costi dei carburanti può essere conseguito anche tramite una riduzione dei consumi. Tale risultato determinerebbe, altresì, un decremento delle emissioni di CO₂, vieppiù in coerenza con gli impegni eurounitari in ambito ambientale;

secondo le stime effettuate, il montaggio di pneumatici di categoria « A » o « B » determinerebbe un minore consumo di carburante compreso tra il 5 e il 7 per cento rispetto alla classe peggiore (« E ») oltre che un minore spazio di frenata nell'ordine del 30 per cento per quanto afferente alla sicurezza stradale;

considerato, altresì, che:

l'acquisto di pneumatici efficienti determinerebbe minori consumi, con im-

mediati vantaggi in termini ambientali, economici e di sicurezza,

impegna il Governo

ad istituire un Fondo destinato alla concessione di buoni per l'acquisto e il montaggio di pneumatici di classe C1, così come definiti dal Regolamento (CE) 661/2009.

9/771-A/8. Pavanelli.

La Camera,

in sede di 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;

premessi che:

sebbene la *ratio* alla base del provvedimento in esame, secondo quanto emerge dalla relazione illustrativa, sia quella di contenere l'impatto sociale ed economico derivante dall'aumento del costo dei carburanti mediante disposizioni in materia di detassazione dei buoni benzina, di specifici obblighi di trasparenza dei prezzi per i soggetti che esercitano l'attività di vendita al pubblico di carburanti attraverso l'obbligo di esposizione del prezzo medio regionale nei vari punti vendita e dell'istituzione di una commissione di allerta rapida per il monitoraggio della dinamica dei prezzi dei beni di largo consumo derivanti dall'andamento dei costi dei prodotti energetici sui mercati internazionali, lo stesso non risolve le annose criticità afferenti il comparto del commercio al dettaglio dei carburanti, soprattutto con riferimento alla legalità e alla competitività per le imprese e le micro-imprese che vi operano, con ricadute negative sia sui consumatori (dubbia qualità dei carburanti, possibili implicazioni penali connesse all'acquisto di carburanti derivanti da cessioni fraudolente) che sulle casse dello Stato;

considerato che:

il comparto del commercio al dettaglio di carburanti per autotrazione con-

tribuisce, annualmente, al bilancio dello Stato con circa quarantacinque miliardi di euro e fornisce lavoro a circa 80 mila persone suddivise fra titolari, collaboratori e dipendenti, presso più di ventiduemila impianti nella rete ordinaria e circa cinquecento cinque aree di servizio autostradali;

si tratta di un segmento notevolmente parcellizzato, con una diffusione di impianti di limitate dimensioni, spesso a conduzione familiare, localizzati con estrema capillarità sul territorio nazionale rispetto a quanto avviene nel resto dell'Unione europea;

come ampiamente denunciato, anche in più occasioni, dalle federazioni di categoria dei gestori, già da alcuni anni il settore presenta numerose problematiche i cui fattori di criticità riguardano, *inter alia*, la mancata razionalizzazione e il mancato ammodernamento della rete distributiva; il crollo della marginalità dei punti vendita nonché il sottodimensionamento dell'erogato medio; la vetustà della rete con circa 7/8 mila impianti da chiudere per incompatibilità tecnico strutturali e ambientali; la dilagante illecita commercializzazione dei prodotti, sia attraverso l'utilizzo diretto degli stessi in completa evasione dell'accisa e dell'Iva che mediante l'immissione fraudolenta nella rete di distribuzione a prezzi sottocosto in virtù di articolati meccanismi di frode all'Iva; l'elusione sia della normativa specifica di settore che di quella giuslavoristica, previdenziale, assistenziale, di sicurezza e salute sui luoghi di lavoro, nonché l'ingresso della criminalità organizzata nella gestione della rete distributiva e nella commercializzazione dei prodotti,

impegna il Governo

a promuovere un processo di riforma del settore che, anche attraverso il confronto con le organizzazioni dei gestori e con tutta la filiera, consenta di risolvere le numerose e articolate criticità afferenti al comparto, soprattutto incrementando la competitività delle micro e piccole imprese che vi operano.

9/771-A/9. Cappelletti.

La Camera,

premesso che:

al fine di mitigare l'impatto del caro energia sulle famiglie in relazione ai costi di trasporto sostenuti da studenti e lavoratori, l'articolo 1 del provvedimento in esame prevede l'esenzione dal computo del reddito del lavoratore dei buoni benzina o di analoghi titoli per l'acquisto di carburanti, ceduti dai datori di lavoro privati ai lavoratori dipendenti nell'anno 2023;

l'articolo 4, altresì, ripropone la misura del cosiddetto « *Bonus* trasporti », istituita dall'articolo 35 del decreto-legge n. 50 del 2022, riconosciuto alle persone fisiche che nel 2022 abbiano conseguito un reddito complessivo 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;

considerato che:

nell'attuale contesto di eccezionale instabilità dei prezzi dei beni di largo consumo, derivante dall'andamento dei costi dei prodotti energetici e delle materie prime sui mercati internazionali, anche al fine di limitare le emissioni climalteranti e di contenere la spesa per il carburante delle famiglie, sarebbe auspicabile incentivare modalità sostenibili di trasporto individuale negli spostamenti sistematici casa-lavoro, avviando un programma sperimentale, adeguatamente finanziato, finalizzato a riconoscere un incentivo economico, accessorio allo stipendio, destinato ai lavoratori dipendenti di aziende pubbliche e private dotate di un piano di *mobility management*, erogabile, in conformità a disposizioni di contratto, di accordo, o di regolamento aziendale, come incentivo chilometrico per gli spostamenti casa-lavoro in bicicletta, anche a pedalata assistita, nonché mediante veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica ovvero a copertura del costo per l'acquisto di servizi di *sharing mobility* limitati al percorso casa-lavoro o del costo per il deposito o il posteggio sicuro delle biciclette e dei monopattini, anche presso stazioni intermedie di interscambio modale;

valutato, altresì, che:

l'incremento dei prezzi dei carburanti ha comportato un aggravio annuo, in termini diretti, per ciascun automobilista che effettua un rifornimento di 2 pieni al mese, di 96 euro nel caso della benzina, di 228 euro per il diesel,

impegna il Governo

a favorire soluzioni trasportistiche alternative all'uso dell'automobile, anche mediante programmi sperimentali, adeguatamente finanziati, e ad introdurre ulteriori misure di sostegno al reddito e per il contrasto a un potenziale impoverimento conseguente alla crisi energetica in corso.

9/771-A/10. Todde.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1 del provvedimento in esame introduce l'obbligo, per i soggetti che esercitano l'attività di vendita al pubblico di carburanti, di indicare, presso i singoli impianti di distribuzione, la media aritmetica dei prezzi praticati su base regionale, come rilevata dal Ministero delle imprese e del *made in Italy* sulla base delle comunicazioni ricevute da tutti gli esercenti, prevedendo sanzioni per le ipotesi di inadempimento;

come chiaramente segnalato dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato nel corso dell'audizione presso la X Commissione, lo scorso 27 gennaio 2023, « 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 »;

in particolare, rileva evidenziare come, per la stessa Autorità, la media aritmetica del prezzo regionale risulti molto poco rappresentativa dell'effettivo contesto competitivo in cui un impianto di distribuzione di carburanti opera e come un impianto di distribuzione di carburanti risulti

effettivamente in concorrenza soltanto con gli impianti situati a pochi chilometri di distanza (o, alternativamente, raggiungibili in un tempo di percorrenza limitato), che possono costituire una concreta alternativa per il consumatore che necessita di rifornire la propria vettura;

la dimensione regionale risulta, pertanto, 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 di distributori, nonché al livello della domanda, il prezzo in una determinata sotto-zona sia diverso da quello medio regionale, che quindi costituirebbe, in questo senso, un indicatore non rappresentativo della situazione locale e, come tale, poco utile per lo stesso consumatore;

considerato, altresì, che:

la doppia cartellonistica introdotta dal presente provvedimento, al di là dei possibili oneri economici e organizzativi aggiuntivi per gli esercenti, potrebbe perfino indurre in confusione i consumatori. Inoltre, la diffusione presso gli esercenti di un prezzo medio regionale rischia di ridurre la variabilità di prezzo in quanto potrebbe essere utilizzata dalle imprese per convergere automaticamente su un « prezzo focale » che ci si attende possa venire automaticamente seguito da tutti i distributori concorrenti, in quanto potrebbe fornire un parametro chiaro da seguire per evitare una « guerra di sconti » che andrebbe a beneficio ai consumatori,

impegna il Governo

a monitorare l'applicazione delle disposizioni introdotte dal provvedimento in esame, concernenti l'obbligo di indicare la media aritmetica dei prezzi praticati su base regionale, relazionando periodicamente alle Camere, e conseguentemente ad adottare tempestivi interventi normativi volti a modificarle, prevedendo l'abrogazione delle stesse laddove queste ultime siano inidonee a portare benefici per i consumatori a

fronte di prevedibili impatti negativi sul corretto funzionamento della concorrenza tra le imprese.

9/771-A/**11**. Appendino.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 4 istituisce un fondo, con una dotazione di 100 milioni, per il riconoscimento alle persone che nel 2022 hanno conseguito un reddito complessivo fino a 20.000 euro di un buono 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;

in Europa, i trasporti causano un terzo del consumo di energia e un quinto delle emissioni dei gas serra, pertanto la mobilità sostenibile rappresenta una delle più grandi sfide che le città di tutto il mondo sono costrette ad affrontare;

considerato che:

la mobilità, soprattutto all'interno delle città metropolitane, risulta una necessità irrinunciabile, che spesso non riesce ad essere soddisfatta esclusivamente attraverso il trasporto pubblico;

uno degli obiettivi delle agende politiche delle amministrazioni comunali dei grandi centri urbani è la capacità di conciliare l'esigenza di circolazione cittadina con una mobilità sostenibile ovvero un trasporto maggiormente rispettoso dell'ambiente;

il servizio di *sharing mobility* rappresenta un fenomeno che ha visto negli ultimi anni una continua crescita, anche in virtù dell'uso e della diffusione di tecnologie sempre più avanzate. Tale forma di mobilità condivisa consente, di fatto, la diminuzione del traffico delle auto private e quindi una sostanziale riduzione dell'inquinamento ambientale, tema particolarmente sentito nei centri urbani;

in Italia, nove noleggi su dieci riguardano soprattutto biciclette, monopat-

tini e scooter, che rappresentano una soluzione ideale per tragitti brevi in città,

impegna il Governo

a estendere il beneficio di cui all'articolo 4 del decreto in esame, anche per il noleggio di mezzi di trasporto con modesto impatto ambientale quali biciclette, monopattini e scooter che consentono a molti lavoratori di raggiungere le sedi di lavoro senza l'utilizzo dell'auto privata.

9/771-A/**12**. Scerra.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca, tanto all'articolo 1 che all'articolo 4, disposizioni volte a favorire soluzioni trasportistiche alternative all'uso dell'automobile prevedendo l'esenzione dal computo del reddito del lavoratore dei buoni benzina o di analoghi titoli per l'acquisto di carburanti, ceduti dai datori di lavoro privati, ai lavoratori dipendenti e riproponendo la misura del cosiddetto « *Bonus* trasporti »;

il 13 febbraio 2023 il Parlamento europeo ha dato il via libera definitivo all'accordo, raggiunto dallo stesso Parlamento e dal Consiglio dell'Unione europea lo scorso novembre, sullo stop ai veicoli inquinanti (quindi a benzina e diesel) di nuova immatricolazione a partire dal 2035;

la nuova legislazione è parte del pacchetto « *Fit for 55* » e stabilisce il percorso verso l'azzeramento delle emissioni di CO₂ per le nuove autovetture e i veicoli commerciali leggeri nel 2035;

considerato che:

la lotta ai cambiamenti climatici passa inevitabilmente per la mobilità sostenibile, puntando su alternative ecologiche come le auto elettriche e a idrogeno. Se le prime sono ormai un'opzione sempre più diffusa, i motori a idrogeno costituiscono ancora oggi una vera e propria sfida ingegneristica;

i veicoli a idrogeno garantiscono alcuni vantaggi importanti, tra cui quello principale legato all'assenza di emissioni. Inoltre, al pari delle auto elettriche, anche queste macchine *green* sono silenziose, hanno uno spunto elevato già ai bassi regimi e offrono un comfort di guida simile a quello delle vetture elettrificate. A differenza dei veicoli elettrici, però, non risentono delle temperature ambientali, infatti non perdono efficienza con il freddo. Allo stesso modo garantiscono un'autonomia considerevole, vicina a quella delle auto con motore termico, non richiedendo lunghe ricariche alla colonnina, ma pochi minuti per riempire il serbatoio;

stante ciò, da decenni si tenta di rendere praticabile la mobilità ad idrogeno e tuttavia le caratteristiche di questo elemento chimico rendono piuttosto complesso adattarlo alle esigenze del trasporto privato;

le macchine a idrogeno presentano, infatti, anche alcuni svantaggi, tra cui quello più importante legato ai costi proibitivi di questi modelli. Un altro problema è l'alto prezzo al chilometro, superiore a quello delle vetture elettriche, oltre alla complessità della produzione di idrogeno puro e alle difficoltà nella creazione di un'infrastruttura di rifornimento estesa e capillare. Problematiche tecniche dovute alla natura chimica ed alle proprietà termodinamiche dell'idrogeno attengono poi alla sua produzione sostenibile: per ottenerlo ad oggi bisogna consumare ingenti quantità di energia col rischio di vanificare i benefici ecologici, oppure addirittura estrarlo dai combustibili fossili;

valutato che:

sebbene attualmente i veicoli elettrici siano un'alternativa ecologica più accessibile, pronta per la diffusione di massa e con minori difficoltà tecniche e chimiche da superare, l'idrogeno verde rimane un'opzione interessante per il lungo termine, considerando non solo le applicazioni nelle auto, ma anche per il trasporto pesante e i cosiddetti settori *Hard to Abate*;

nonostante esista un interesse sempre maggiore da parte delle istituzioni — da

ultimo europee — ed in molti indicano questa tecnologia come la vera protagonista della trasformazione energetica, per favorire il passaggio alla mobilità *green*, al momento, le macchine a idrogeno rappresentano appena una piccolissima percentuale del parco auto mondiale;

per affrontare queste sfide servono investimenti affinché sia possibile trovare sistemi più efficienti per la produzione dell'idrogeno verde, l'unico veramente pulito al 100 per cento poiché creato tramite elettrolisi dell'acqua, processo che richiede grandi quantità di energia, la quale deve essere generata da fonti rinnovabili per garantire un impatto minimo sull'ambiente e proporsi come alternativa realmente valida alle macchine elettriche;

l'Italia potrebbe quindi giocare un ruolo da protagonista nella partita globale dell'idrogeno. Una partita che porterebbe al Paese grandi vantaggi sul fronte della crescita economica e dell'impegno ad azzerare le emissioni climalteranti in pochi decenni, grazie a quello che viene definito « il vettore della decarbonizzazione »,

impegna il Governo

a favorire la transizione energetica all'idrogeno, adottando ogni iniziativa utile ad incentivare investimenti in ricerca e innovazione a livello nazionale, nonché promuovere la cooperazione europea e internazionale, affinché si creino le condizioni strutturali per una partecipazione del Sistema Italia — mondo industriale, degli enti e centri di ricerca — ai programmi internazionali e comunitari, più incisiva e tale da divenire vero elemento catalizzatore del nuovo paradigma energetico richiesto dalla transizione ecologica.

9/771-A/13. Carotenuto.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1, comma 1, del provvedimento in esame prevede una specifica esenzione dal computo del reddito imponibile

fiscale del reddito del lavoratore, con riferimento al valore dei buoni benzina o di analoghi titoli per l'acquisto di carburanti, ceduti dai datori di lavoro privati ai lavoratori dipendenti nell'anno 2023, fino ad un importo pari a 200 euro per lavoratore;

considerato che:

la crisi climatica in atto impone un ripensamento dei sistemi di mobilità, optando per soluzioni che consentano di accelerare in modo efficace il processo di decarbonizzazione del settore dei trasporti, settore nel quale non sono state ancora ridotte significativamente le emissioni di gas serra in atmosfera;

ad oggi, su tutto il territorio nazionale, sono ampiamente diffusi servizi di *sharing mobility*, resi sempre più fruibili grazie anche alle tecnologie digitali;

secondo il « Rapporto sulla *sharing mobility* », recentemente presentato a Roma, in Italia nel 2021, tale sistema di mobilità condivisa è in continua crescita, con oltre 35 milioni di persone che hanno scelto di spostarsi con un mezzo in *sharing*, registrando un +25 per cento rispetto al 2019;

valutato, altresì, che:

nell'attuale contesto di eccezionale instabilità dei prezzi delle *commodities* energetiche e delle materie prime sui mercati internazionali, sarebbe fortemente auspicabile introdurre misure che, da un lato, disincentivino l'uso individuale dell'auto privata e, dall'altro, incentivino il ricorso a forme di mobilità sostenibile attraverso l'erogazione di somme o rimborsi dai datori di lavoro privati ai lavoratori dipendenti per l'acquisto di servizi di *sharing mobility*, anche al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, contenere le emissioni climalteranti e riequilibrare la sperequazione tra i lavoratori pendolari che si spostano in automobile e quelli che si spostano con altri mezzi di trasporto,

impegna il Governo

ad adottare, nel primo provvedimento utile, le opportune iniziative normative volte in-

trodurre ulteriori misure che incentivino il ricorso a forme di mobilità condivisa, anche attraverso l'erogazione di somme o rimborsi ai lavoratori dipendenti per l'acquisto di servizi di *sharing mobility*, compatibili con il processo di transizione ecologica e il percorso di decarbonizzazione del settore energetico necessario al contrasto del cambiamento climatico.

9/771-A/14. L'Abbate.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento contiene misure finalizzate a contrastare il rincaro dei prezzi dei prodotti energetici;

l'articolo 1 proroga a tutto il 2023 il *bonus* carburante del valore di 200 euro riconosciuto ai lavoratori dipendenti in forma di buoni benzina o di analoghi titoli per l'acquisto di carburanti, ceduti dai datori di lavoro privati;

l'articolo 1-bis introduce agevolazioni in materia di accisa sul carburante al fine di sostenere il settore del trasporto mediante autobus turistici;

l'articolo 2 modifica la disciplina del meccanismo di rideterminazione delle aliquote d'accisa sui carburanti, previsto dai commi 290 e seguenti della legge n. 244 del 2007, mediante decreto ministeriale in corrispondenza di un maggior gettito IVA, con lo scopo di modificare i presupposti di emanazione del predetto decreto nonché accelerare i termini per l'emanazione introducendo la media bimestrale;

rilevato che:

il prezzo di benzina e diesel continua a subire significative oscillazioni al rialzo, soprattutto a seguito della mancata proroga della riduzione di accisa e di imposta sul valore aggiunto sui carburanti, nonostante il prezzo del petrolio sia tornato ai livelli precedenti all'invasione russa in Ucraina;

le associazioni dei consumatori denunciano i rincari dei prezzi del carbu-

rante, concentrando l'attenzione soprattutto sui distributori nelle autostrade ove hanno raggiunto nelle scorse settimane quasi i 2,50 euro al litro;

tra i Paesi europei, l'Italia risulta essere il paese con il prezzo carburanti più alto e in particolare è quello con la quota percentuale di tasse più elevata rispetto al prezzo finale;

considerato che:

le misure introdotte, seppure finalizzate a contrastare i rincari energetici, sono rivolte ad una platea definita di soggetti mentre sarebbe opportuno estendere le agevolazioni, in particolare la riduzione delle aliquote di accisa sul carburante, alla generalità dei consumatori, anche in un'ottica di progressiva riduzione del prelievo fiscale e abbassamento del prezzo finale;

in relazione al meccanismo di rideeterminazione delle aliquote d'accisa sui carburanti mediante decreto ministeriale (cosiddetta « accisa mobile »), in corrispondenza di un maggior gettito IVA, deve essere in ogni caso preservata la possibilità per il Governo di intervenire anche con una cadenza inferiore al bimestre come avvenuto nel corso dell'anno 2021, ove per ben sette volte si è fatto ricorso al decreto ministeriale (con una cadenza addirittura inferiore al mese);

in attesa di una riforma organica delle imposte sulla produzione e sui consumi dei prodotti energetici orientata alla stabile riduzione della spesa a carico dei consumatori finali nel rispetto dei limiti fissati dalla normativa comunitaria, si rende opportuna l'istituzione di un meccanismo automatico di sterilizzazione delle accise sui carburanti attraverso la riassegnazione strutturale a tale finalità, oltre alla quota delle maggiori entrate conseguenti dai profitti nel settore, una quota parte dei residui di spesa di altre misure nonché delle maggiori entrate conseguenti ad accertamenti di violazioni, attribuendo al Ministero dell'economia e delle finanze il compito di procedere periodicamente alla ricognizione delle risorse disponibili e alla conseguente adozione dei provvedimenti di riduzione delle aliquote di accisa;

al fine di perseguire una maggiore equità ed equilibrio tra i costi sostenuti dai consumatori e i profitti ottenuti dagli operatori, sarebbe altresì opportuno assicurare una congrua riduzione di accisa e di imposta sul valore aggiunto sui carburanti, in particolare provvedendo alla relativa copertura finanziaria attraverso l'istituzione di un contributo a titolo di prelievo solidaristico straordinario e temporaneo a carico dei settori che hanno realizzato maggiori profitti nell'ultimo biennio rispetto alla media degli anni precedenti,

impegna il Governo:

ad assicurare che sia prorogata ed estesa la riduzione di accisa e di imposta sul valore aggiunto sui carburanti, come da ultimo disposta con il decreto-legge 18 novembre 2022, n. 176, convertito con modificazioni, dalla legge 13 gennaio 2023, n. 6, in considerazione del carattere emergenziale conseguente all'eccezionale rincaro dei prezzi energetici, valutando l'opportunità di provvedere alla relativa copertura finanziaria attraverso l'istituzione di un contributo a titolo di prelievo solidaristico straordinario e temporaneo, a carico dei settori con un indice di redditività maggiore nell'ultimo biennio rispetto alla media delle annualità precedenti;

a provvedere al coordinamento normativo delle disposizioni di cui ai commi 290 e seguenti della legge n. 244 del 2007, al fine di chiarire che il meccanismo di rideeterminazione delle aliquote d'accisa sui carburanti mediante decreto ministeriale (cosiddetta « accisa mobile »), in corrispondenza di un maggior gettito IVA, possa essere attivato anche con una cadenza inferiore al bimestre, come avvenuto nel corso dell'anno 2021 in applicazione del comma 8 dell'articolo 1-bis, del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 maggio 2022, n. 51;

a valutare, in modifica dei parametri di cui ai commi 290 e seguenti della legge n. 244 del 2007, l'introduzione di valori di riferimento ulteriori rispetto al valore del prezzo internazionale del petro-

lio greggio indicato nel Documento di economia e finanza o nella relativa Nota di aggiornamento presentati alle Camere, come ad esempio il valore effettivo dei prodotti finiti (*Platt's CIF Med*) ove maggiormente rappresentativo dell'andamento del mercato;

a introdurre un meccanismo automatico di sterilizzazione delle accise sui carburanti attraverso la riassegnazione strutturale, in apposito Fondo istituito presso il Ministero dell'economia e delle finanze, di quota parte dei residui di spesa di altre misure nonché delle maggiori entrate conseguenti ad accertamenti di violazioni nel settore della produzione e commercio del carburante, oltre alla quota delle maggiori entrate conseguenti dai profitti nel settore non impiegata per le finalità di cui alla legge n. 244 del 2007 (commi 290 e seguenti), attribuendo al Ministero dell'economia e delle finanze il compito di procedere periodicamente alla ricognizione delle risorse disponibili e alla conseguente adozione dei provvedimenti di riduzione delle aliquote di accisa;

a monitorare l'impatto della disposizione relativa agli obblighi di pubblicazione da parte degli esercenti del prezzo medio regionale al fine di assicurare la concorrenza nel mercato e tutelare l'interesse dei consumatori.

9/771-A/**15**. Fenu.

La Camera,

valutata la novella normativa di cui all'articolo 1, comma 3, del provvedimento, che, intervenendo sulla disciplina relativa alle tabelle di pubblicizzazione dei prezzi esposte presso i punti vendita, prevede che l'esposizione presso ciascun punto di vendita del prezzo del carburante, sia in modalità con servizio che in modalità non servita, sia integrata con l'indicazione della media aritmetica dei prezzi di riferimento;

considerata la possibilità di prevedere anche modalità alternative alla cartellonistica, come ad esempio l'esposizione, presso ogni punto vendita, di un QRcode collegato

all'osservatorio prezzi carburanti presso il sito del Ministero delle imprese e del *made in Italy*;

considerata che tale possibilità potrebbe essere valutata anche alla luce del grado di diffusione, di utilizzo ed efficacia, ai fini di una puntuale informazione dei consumatori, dell'applicazione informatica prevista dall'articolo 1 comma 3-*bis*,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di avviare un monitoraggio sull'effettivo utilizzo da parte dei consumatori della applicazione informatica prevista dall'articolo 1, comma 3-*bis*, anche ai fini dell'eventuale introduzione di modalità semplificate e automatizzate di esposizione del prezzo medio.

9/771-A/**16**. Andreuzza, Barabotti, Di Mattina, Gusmeroli, Toccalini.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1, comma da 2 a 7, 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 regionale praticato sulla rete non autostradale e, presso gli impianti sulla rete autostradale, il prezzo medio nazionale praticato sulla medesima rete autostradale, calcolati dal Ministero delle imprese e del *made in Italy* sulla base delle comunicazioni ricevute dagli esercenti;

le modifiche apportate durante l'esame nella Commissione referente non hanno modificato l'impianto del decreto-legge, su cui la gran parte dei soggetti intervenuti nelle audizioni ha espresso riserve se non forte contrarietà;

assumono particolare importanza i rilievi dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato che, nel sottolineare come le citate disposizioni disciplinino profili suscettibili di incidere sulla tutela del consumatore come pure sulla dinamica competitiva del settore, ha evidenziato che:

a) la media aritmetica del prezzo regionale risulta molto poco rappresenta-

tiva dell'effettivo contesto competitivo in cui un impianto di distribuzione di carburanti opera, in quanto soltanto gli impianti più vicini possono costituire una concreta alternativa per il consumatore che necessita di rifornire la propria vettura;

b) la doppia cartellonistica prevista, oltre agli oneri aggiuntivi per gli esercenti, potrebbe perfino indurre in confusione alcuni consumatori;

c) soprattutto, la diffusione presso gli esercenti di un prezzo medio « rischia di ridurre la variabilità di prezzo in quanto potrebbe essere utilizzata dalle imprese per convergere automaticamente su un “prezzo focale” — verosimilmente assestatosi a un livello sufficientemente capiente — che ci si attende possa venire automaticamente seguito da tutti i distributori concorrenti, in quanto potrebbe fornire un parametro chiaro da seguire per evitare una “guerra di sconti” che andrebbe a beneficio ai consumatori »;

pertanto, non vi è, sempre a giudizio dell'Autorità, alcuna « necessità di introdurre un meccanismo di calcolo e di diffusione di valori di riferimento medi, atteso che appaiono incerti i benefici per i consumatori a fronte invece di un possibile rischio di riduzione degli stimoli competitivi »,

impegna il Governo

a monitorare gli effetti applicativi delle norme richiamate in premessa, provvedendo ad abrogare le disposizioni in materia di obbligo di esposizione del prezzo medio presso gli impianti di distribuzione del carburante qualora le stesse si rivelino inefficaci ai fini della riduzione del prezzo dei carburanti.

9/771-A/17. Peluffo, De Micheli, Di Biase, Gnassi, Orlando.

La Camera,

premesso che:

l'Italia sta attraversando una delicatissima e complicata fase economica e

sociale: la crisi energetica continua a colpire duramente, l'inflazione è ai massimi da decenni, per contenere la quale la BCE sta innalzando i tassi di riferimento con effetti su mutui e prestiti, l'economia rallenta, si allargano le diseguaglianze, perché l'inflazione colpisce le spese incomprimibili che, proporzionalmente, pesano di più sui cittadini finanziariamente più fragili;

dal momento che, come ha ricordato il presidente dell'Istat, i carburanti hanno sull'inflazione un effetto « diretto » e uno « indiretto » dovuto ai trasporti e all'intermediazione, se il loro prezzo non dovesse diminuire, la stima sull'inflazione per il 2023 potrebbe essere superata al rialzo con effetti soprattutto sulle famiglie meno abbienti che già nel 2022 hanno dovuto spendere cento euro in più per acquistare pane, pasta e farina oltre a far fronte agli eccezionali rincari delle bollette;

a fronte di questi andamenti, il provvedimento all'esame si rivela inefficace e potrebbe persino risultare dannoso poiché, come ha sottolineato l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, la diffusione del prezzo medio « rischia di ridurre la variabilità di prezzo in quanto potrebbe essere utilizzata dalle imprese per convergere automaticamente su un “prezzo focale” che ci si attende possa venire automaticamente seguito da tutti i distributori concorrenti, in quanto potrebbe fornire un parametro chiaro da seguire per evitare una “guerra di sconti” che andrebbe a beneficio ai consumatori »;

è necessario, invece, un intervento incisivo volto a contenere i prezzi dei carburanti come fatto nella precedente legislatura dal Governo Draghi,

impegna il Governo

a intervenire con urgenza per ripristinare la riduzione delle aliquote di accisa applicabili ai carburanti.

9/771-A/18. De Micheli, Peluffo, Di Biase, Gnassi, Orlando.

La Camera,

premessi che:

L'Italia sta attraversando una delicatissima e complicata fase economica e sociale: la crisi energetica continua a colpire duramente, l'inflazione è ai massimi da decenni, per contenere la quale la BCE sta innalzando i tassi di riferimento con effetti su mutui e prestiti, l'economia rallenta, si allargano le disegualianze, perché gli aumenti dei prezzi colpiscono le spese incompressibili che, proporzionalmente, pesano di più sui cittadini finanziariamente più fragili;

per sostenere studenti e lavoratori a basso reddito, nel 2022 il Governo Draghi aveva istituito il Fondo *Bonus* Trasporti, progressivamente incrementato fino a raggiungere la dotazione di 190 milioni di euro;

il *bonus* consentiva alle persone fisiche con reddito complessivo non superiore a 35.000 euro di ottenere un contributo pari al 100 per cento della spesa da sostenere, nel limite massimo di 60 euro;

l'articolo 4 del provvedimento in esame ripropone il *bonus* trasporti per il 2023, tuttavia sono pressoché dimezzati sia le risorse del fondo (da 190 a 100 milioni di euro) sia il limite di reddito per poter richiedere il *bonus* (da 35.000 a 20.000 euro), rischiando in tal modo di vanificare l'efficacia della misura,

impegna il Governo

a provvedere, nei prossimi provvedimenti, all'incremento della dotazione finanziaria del fondo di cui all'articolo 4 e all'innalzamento del limite di reddito per l'accesso al *bonus*.

9/771-A/19. Orlando, Peluffo, Barbagallo, De Micheli, Di Biase, Gnassi.

La Camera,

premessi che:

il mercato della distribuzione e della vendita al dettaglio di carburanti, che gioca

un ruolo strategico per l'economia nazionale, con un valore che si aggira sui 45 miliardi di euro all'anno di fatturato complessivo e ingloba circa 80 mila lavoratori fra titolari, collaboratori e dipendenti, occupati presso oltre 22 mila impianti nella rete ordinaria e circa 450 aree di servizio autostradali, presenta numerose criticità che si stanno, ormai da tempo, riverberando su tutto il comparto con una perdita di oltre il 50 per cento della redditività, anche per effetto della diminuzione delle vendite e dei margini operativi;

il progressivo abbandono del mercato da parte dell'industria petrolifera dovrebbe essere sufficiente a rappresentare il livello di crisi in cui versa il settore, le cui ragioni sono molteplici: una rete distributiva estremamente frammentata e inefficiente, oltreché insicura in alcuni casi dal punto di vista ambientale, estrema parcelizzazione della proprietà dei punti vendita e riduzione della capacità di controllo e verifica sia degli operatori che della qualità dei prodotti commercializzati, il dilagare di comportamenti illegali nella commercializzazione di prodotti attraverso l'esenzione di imposta e accise, ingresso diretto della criminalità organizzata nella gestione della rete distributiva e commercializzazione di detti prodotti;

negli ultimi anni, si è verificata una sensibile contrazione degli investimenti da parte degli operatori di settore, mentre la mancata razionalizzazione della rete distributiva (tanto in rete ordinaria che autostradale) ha determinato una massiccia frammentazione dell'offerta ed un crollo della efficienza, con oltre il 30 per cento degli impianti ad erogato inferiore a 500 mila litri l'anno, ed un conseguente crollo della marginalità e della sostenibilità economica dei punti vendita: si è infatti stimato che circa 7/8 mila impianti andrebbero ulteriormente chiusi per inefficienza e che, invece, restano aperti per gli alti costi di chiusura e bonifica;

dai dati forniti dalle associazioni di settore si evince inoltre come, in questo settore, sia molto diffusa l'illegalità fiscale: il 30 per cento del venduto sfuggirebbe

all'imposizione fiscale per un valore stimato di circa 10-12 miliardi di euro di mancato introito per lo Stato. Il traffico illecito di prodotti petroliferi ha assunto una rilevanza estremamente pesante e pericolosa. Anche per quanto attiene alla regolarità contrattuale, si evidenziano comportamenti anti-concorrenziali, violazioni della normativa sul lavoro e pratiche di « caporalato petrolifero », il ricorrente ricorso ad una contrattualistica fuori dalla normativa obbligatoria di settore e la precarizzazione e dequalificazione degli operatori;

rafforzare il contrasto all'evasione, alla contraffazione e ai fenomeni di concorrenza sleale esistenti, prevenire le frodi IVA, favorire l'uso di nuove tecnologie nel controllo e nella tracciabilità del carburante in tutte le fasi della filiera dalla produzione, stoccaggio, trasporto fino alla commercializzazione, con il coordinamento e la pianificazione a livello centrale delle autorità e forze di controllo preposte, introdurre automatismi nel monitoraggio dei quantitativi di prodotto erogati dai diversi punti vendita e nelle comunicazioni della variazione di prezzo, in continuo durante le 24 ore, sono tutte possibili azioni, già individuate, che dovrebbero essere messe in campo all'interno di una misura organica di razionalizzazione ed efficientamento del settore;

a fronte di quanto esposto finora, il provvedimento all'esame si rivela quindi inefficace e potrebbe persino risultare dannoso, mentre sarebbe stato molto più opportuno contrastare le numerose e articolate criticità che sta affrontando il settore della distribuzione dei carburanti assumendo le opportune iniziative per riportare il necessario recupero di efficienza, produttività e, quindi, sostenibilità economica agli operatori tutelando così la trasparenza dei prezzi ed ottenendo quindi la

necessaria concorrenza a beneficio dei consumatori,

impegna il Governo:

ad assumere, per quanto di competenza, iniziative volte:

a prevedere un piano industriale che consenta la razionalizzazione e l'ammodernamento della rete distributiva, con una revisione del piano e degli indirizzi di ristrutturazione della stessa su sedimi stradali ed autostradali, prevedendo la chiusura dei punti vendita obsoleti ed inefficienti, accompagnata dall'erogazione di indennizzi per la bonifica ambientale e per l'effettivo e definitivo loro smantellamento e favorendo, ove possibile, la riconversione tecnologica, attraverso strumenti agevolativi, nonché l'ammodernamento della rete distributiva attraverso l'implementazione dei servizi alla mobilità elettrica anche nel rispetto degli obblighi e ai sensi della disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di infrastruttura per i combustibili alternativi o comunque a ridotto impatto ambientale;

ad elevare i livelli di tutela e protezione sia delle condizioni lavorative che dell'esercizio di impresa degli operatori del settore, al fine di evitare situazioni di diffusa illegalità derivanti da inosservanza delle norme ed altresì da ipotesi di abuso di dipendenza economica nei rapporti tra i titolari degli impianti che sono altresì fornitori in regime di esclusiva e i gestori degli impianti, ai sensi dell'articolo 17 del decreto-legge n. 1 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, favorendo lo sviluppo di differenti tipologie contrattuali come previsto dall'attuale disciplina di settore, con particolare attenzione ai trattamenti minimi delle gestioni, nel caso anche di inosservanza della contrattazione;

a rafforzare il contrasto, anche attraverso iniziative legislative, all'evasione, alla contraffazione e ai fenomeni di concorrenza sleale esistenti, mediante la prevenzione delle frodi IVA, prevedendo il divieto dell'utilizzo delle « lettere di intento », l'e-

stensione di misure di potestà investigativa e mediante uso di nuove tecnologie nel controllo e nella tracciabilità del carburante in tutte le fasi della filiera dalla produzione, stoccaggio, trasporto fino alla commercializzazione, con il coordinamento e la pianificazione a livello centrale delle autorità e forze di controllo preposte, ed introducendo altresì automatismi nel monitoraggio dei quantitativi di prodotto erogati dai diversi punti vendita e nelle comunicazioni della variazione di prezzo, in continuo durante le 24 ore.

9/771-A/20. Casu, Peluffo, De Micheli, Di Biase, Gnassi, Orlando.

La Camera,

premesso che:

L'articolo 1, comma da 2 a 7, 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 regionale praticato sulla rete non autostradale e, presso gli impianti sulla rete autostradale, il prezzo medio nazionale praticato sulla medesima rete autostradale, calcolati dal Ministero delle imprese e del *made in Italy* sulla base delle comunicazioni ricevute dagli esercenti, rinviando a un decreto del Ministero delle imprese e del *made in Italy*, da adottarsi entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto in commento, la definizione delle modalità di comunicazione dei prezzi praticati;

le modifiche apportate durante l'esame nella Commissione referente non hanno modificato l'impianto del decreto-legge, su cui la gran parte dei soggetti intervenuti nelle audizioni ha espresso riserve se non forte contrarietà;

assumono particolare importanza i rilievi dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato che, nel sottolineare come le citate disposizioni disciplinino profili suscettibili di incidere sulla tutela del

consumatore come pure sulla dinamica competitiva del settore, ha evidenziato che:

a) la media aritmetica del prezzo regionale risulta molto poco rappresentativa dell'effettivo contesto competitivo in cui un impianto di distribuzione di carburanti opera, in quanto soltanto gli impianti più vicini possono costituire una concreta alternativa per il consumatore che necessita di rifornire la propria vettura;

b) la doppia cartellonistica prevista, oltre agli oneri aggiuntivi per gli esercenti, potrebbe perfino indurre in confusione alcuni consumatori;

c) soprattutto, la diffusione presso gli esercenti di un prezzo medio « rischia di ridurre la variabilità di prezzo in quanto potrebbe essere utilizzata dalle imprese per convergere automaticamente su un "prezzo focale" – verosimilmente assestatosi a un livello sufficientemente capiente – che ci si attende possa venire automaticamente seguito da tutti i distributori concorrenti, in quanto potrebbe fornire un parametro chiaro da seguire per evitare una "guerra di sconti" che andrebbe a beneficio ai consumatori »;

pertanto, non vi è, sempre a giudizio dell'Autorità, alcuna « necessità di introdurre un meccanismo di calcolo e di diffusione di valori di riferimento medi, atteso che appaiono incerti i benefici per i consumatori a fronte invece di un possibile rischio di riduzione degli stimoli competitivi »;

inoltre, il comma 4, che prevede l'irrogazione di una sanzione amministrativa pecuniaria da 200 e 2.000 euro, tenuto conto anche del livello di fatturato dell'esercente, in caso di violazione degli obblighi di comunicazione e di esposizione del prezzo medio, per il giorno in cui la violazione è consumata, non distingue le responsabilità dell'esercente, che deve solo utilizzare correttamente le attrezzature necessarie ad assolvere alle prescrizioni della norma, da quelle del titolare del punto

vendita, che è il soggetto obbligato a fornire e installare le suddette attrezzature,

impegna il Governo

a distinguere, nell'ambito degli obblighi di cui all'articolo 1, comma 2, le responsabilità gravanti sull'esercente e sul proprietario dell'impianto di distribuzione, stabilendo altresì l'obbligo per il proprietario dell'impianto di adeguare, entro un determinato lasso di tempo, le attrezzature fornite all'esercente, affinché la comunicazione del prezzo all'Osservatorio ministeriale avvenga in modo elettronico e automatizzato.

9/771-A/21. Gnassi, Peluffo, De Micheli, Di Biase, Orlando.

La Camera,

premesso che:

L'articolo 1, comma da 2 a 7, 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 regionale praticato sulla rete non autostradale e, presso gli impianti sulla rete autostradale, il prezzo medio nazionale praticato sulla medesima rete autostradale, calcolati dal Ministero delle imprese e del *made in Italy* sulla base delle comunicazioni ricevute dagli esercenti, rinviando a un decreto del Ministero delle imprese e del *made in Italy*, da adottarsi entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto in commento, la definizione delle modalità di comunicazione dei prezzi praticati;

le modifiche apportate durante l'esame nella Commissione referente non hanno modificato l'impianto del decreto-legge, su cui la gran parte dei soggetti intervenuti nelle audizioni ha espresso riserve se non forte contrarietà;

assumono particolare importanza i rilievi dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato che, nel sottolineare

come le citate disposizioni disciplinino profili suscettibili di incidere sulla tutela del consumatore come pure sulla dinamica competitiva del settore, ha evidenziato che:

a) la media aritmetica del prezzo regionale risulta molto poco rappresentativa dell'effettivo contesto competitivo in cui un impianto di distribuzione di carburanti opera, in quanto soltanto gli impianti più vicini possono costituire una concreta alternativa per il consumatore che necessita di rifornire la propria vettura;

b) la doppia cartellonistica prevista, oltre agli oneri aggiuntivi per gli esercenti, potrebbe perfino indurre in confusione alcuni consumatori;

c) soprattutto, la diffusione presso gli esercenti di un prezzo medio « rischia di ridurre la variabilità di prezzo in quanto potrebbe essere utilizzata dalle imprese per convergere automaticamente su un "prezzo focale" – verosimilmente assestatosi a un livello sufficientemente capiente – che ci si attende possa venire automaticamente seguito da tutti i distributori concorrenti, in quanto potrebbe fornire un parametro chiaro da seguire per evitare una "guerra di sconti" che andrebbe a beneficio ai consumatori »;

pertanto, non vi è, sempre a giudizio dell'Autorità, alcuna « necessità di introdurre un meccanismo di calcolo e di diffusione di valori di riferimento medi, atteso che appaiono incerti i benefici per i consumatori a fronte invece di un possibile rischio di riduzione degli stimoli competitivi »;

in particolare, il comma 3 stabilisce che gli esercenti l'attività di vendita al pubblico di carburante per autotrazione, compresi quelli lungo la rete autostradale, esponano, con adeguata evidenza, cartelloni riportanti i prezzi medi di riferimento, mentre il comma 4 prevede l'irrogazione di una sanzione amministrativa pecuniaria da 200 e 2.000 euro, tenuto conto anche del livello di fatturato dell'esercente, in caso di violazione degli obblighi di comunicazione e di esposizione del prezzo medio, per il giorno in cui la violazione è consumata;

inoltre, il comma 4, che prevede l'irrogazione di una sanzione amministrativa pecuniaria da 200 e 2.000 euro, tenuto conto anche del livello di fatturato dell'esercente, in caso di violazione degli obblighi di comunicazione e di esposizione del prezzo medio, per il giorno in cui la violazione è consumata, non chiarisce se il « fatturato » dell'esercente debba essere calcolato, così come disposto dall'articolo 18, comma 10, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600, al netto del prezzo corrisposto al fornitore, dal momento che se così non fosse il fatturato del gestore risulterebbe sovrastimato a causa del notevole peso del carico fiscale imposto sui carburanti,

impegna il Governo

a chiarire, nell'ambito degli obblighi di cui all'articolo 1, comma 2, che il fatturato dell'esercente indicato all'articolo 1, comma 4 sia calcolato al netto del prezzo corrisposto al fornitore in coerenza con quanto disposto dall'articolo 18, comma 10, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600.

9/771-A/**22**. Merola, Peluffo, De Micheli, Di Biase, Gnassi, Orlando.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1, comma da 2 a 7, 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 regionale praticato sulla rete non autostradale e, presso gli impianti sulla rete autostradale, il prezzo medio nazionale praticato sulla medesima rete autostradale, calcolati dal Ministero delle imprese e del *made in Italy* sulla base delle comunicazioni ricevute dagli esercenti, rinviando a un decreto del Ministero delle imprese e del *made in Italy*, da adottarsi entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto in commento, la definizione delle

modalità di comunicazione dei prezzi praticati;

le modifiche apportate durante l'esame nella Commissione referente non hanno modificato l'impianto del decreto-legge, su cui la gran parte dei soggetti intervenuti nelle audizioni ha espresso riserve se non forte contrarietà;

assumono particolare importanza i rilievi dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato che, nel sottolineare come le citate disposizioni disciplinino profili suscettibili di incidere sulla tutela del consumatore come pure sulla dinamica competitiva del settore, ha evidenziato che:

a) la media aritmetica del prezzo regionale risulta molto poco rappresentativa dell'effettivo contesto competitivo in cui un impianto di distribuzione di carburanti opera, in quanto soltanto gli impianti più vicini possono costituire una concreta alternativa per il consumatore che necessita di rifornire la propria vettura;

b) la doppia cartellonistica prevista, oltre agli oneri aggiuntivi per gli esercenti, potrebbe perfino indurre in confusione alcuni consumatori;

c) soprattutto, la diffusione presso gli esercenti di un prezzo medio « rischia di ridurre la variabilità di prezzo in quanto potrebbe essere utilizzata dalle imprese per convergere automaticamente su un "prezzo focale" – verosimilmente assestatosi a un livello sufficientemente capiente – che ci si attende possa venire automaticamente seguito da tutti i distributori concorrenti, in quanto potrebbe fornire un parametro chiaro da seguire per evitare una "guerra di sconti" che andrebbe a beneficio ai consumatori »;

pertanto, non vi è, sempre a giudizio dell'Autorità, alcuna « necessità di introdurre un meccanismo di calcolo e di diffusione di valori di riferimento medi, atteso che appaiono incerti i benefici per i consumatori a fronte invece di un possibile rischio di riduzione degli stimoli competitivi »;

inoltre, il comma 4, che prevede l'irrogazione di una sanzione amministrativa

tiva pecuniaria da 200 e 2.000 euro, tenuto conto anche del livello di fatturato dell'esercente, in caso di violazione degli obblighi di comunicazione e di esposizione del prezzo medio, per il giorno in cui la violazione è consumata, non specifica che l'eventuale accertamento della violazione debba essere contestuale all'ispezione e, di conseguenza, da quel momento decorrano i sessanta giorni per l'eventuale recidiva;

tale mancata specificazione potrebbe determinare la contestazione di una violazione antecedente alla data in cui avviene l'ispezione, così paradossalmente aprendo alla possibilità di sanzionare in un unico momento il primo accertamento e la recidiva,

impegna il Governo

a chiarire, nell'ambito degli obblighi di cui all'articolo 1, comma 2, che l'accertamento della violazione in tema generale di esposizione dei prezzi debba essere sempre contestuale all'ispezione e che solo da quel momento decorra il termine dei 60 giorni previsto per la recidiva.

9/771-A/**23**. Barbagallo, Peluffo, De Micheli, Di Biase, Gnassi, Orlando.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1, comma da 2 a 1, 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 regionale praticato sulla rete non autostradale e, presso gli impianti sulla rete autostradale, il prezzo medio nazionale praticato sulla medesima rete autostradale, calcolati dal Ministero delle imprese e del *made in Italy* sulla base delle comunicazioni ricevute dagli esercenti, rinviando a un decreto del Ministero delle imprese e del *made in Italy*, da adottarsi entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto in commento, la definizione delle

modalità di comunicazione dei prezzi praticati;

le modifiche apportate durante l'esame nella Commissione referente non hanno modificato l'impianto del decreto-legge, su cui la gran parte dei soggetti intervenuti nelle audizioni ha espresso riserve se non forte contrarietà;

assumono particolare importanza i rilievi dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato che, nel sottolineare come le citate disposizioni disciplinino profili suscettibili di incidere sulla tutela del consumatore come pure sulla dinamica competitiva del settore, ha evidenziato che:

a) la media aritmetica del prezzo regionale risulta molto poco rappresentativa dell'effettivo contesto competitivo in cui un impianto di distribuzione di carburanti opera, in quanto soltanto gli impianti più vicini possono costituire una concreta alternativa per il consumatore che necessita di rifornire la propria vettura;

b) la doppia cartellonistica prevista, oltre agli oneri aggiuntivi per gli esercenti, potrebbe perfino indurre in confusione alcuni consumatori;

c) soprattutto, la diffusione presso gli esercenti di un prezzo medio « rischia di ridurre la variabilità di prezzo in quanto potrebbe essere utilizzata dalle imprese per convergere automaticamente su un "prezzo focale" – verosimilmente assestatosi a un livello sufficientemente capiente – che ci si attende possa venire automaticamente seguito da tutti i distributori concorrenti, in quanto potrebbe fornire un parametro chiaro da seguire per evitare una "guerra di sconti" che andrebbe a beneficio ai consumatori »;

pertanto, non vi è, sempre a giudizio dell'Autorità, alcuna « necessità di introdurre un meccanismo di calcolo e di diffusione di valori di riferimento medi, atteso che appaiono incerti i benefici per i consumatori a fronte invece di un possibile rischio di riduzione degli stimoli competitivi »;

l'articolo 1, comma 5-*bis*, introdotto da un emendamento approvato dalla com-

missione in sede referente, prevede che il Ministero delle imprese e del *made in Italy* e il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica verifichino, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto in commento, l'allineamento delle iscrizioni presenti nelle banche dati esistenti presso relativamente al settore della distribuzione dei carburanti (l'Anagrafe impianti, con dati sugli impianti autorizzati e l'Osservatorio prezzi che raccoglie i prezzi comunicati dai gestori); nelle more della piena interoperabilità tra dette banche dati, si dispone che ogni inserimento, cancellazione o modifica nell'Anagrafe degli impianti di distribuzione di benzina, gasolio, GPL e metano della rete stradale e autostradale sia comunicato all'Osservatorio prezzi;

viene, pertanto, risolto il piano della « interoperabilità » ma appare necessario dare conseguenza all'allineamento tra le banche dati, prevedendo che siano individuati e segnalati, per le conseguenti sanzioni, alle Autorità di vigilanza gli impianti presenti nell'anagrafe in possesso della Pubblica amministrazione e non iscritti all'Osservatorio prezzi,

impegna il Governo

a utilizzare i dati dell'anagrafe degli impianti di distribuzione dei carburanti di cui all'articolo 1, comma 100, della legge 7 agosto 2017 n. 124, ai fini dell'individuazione degli impianti di distribuzione carburanti non registrati all'Osservatorio prezzi di cui al decreto del Ministero dello sviluppo economico del 15 ottobre 2010 e della relativa segnalazione alle Autorità di Vigilanza.

9/771-A/24. Di Biase, Peluffo, De Micheli, Gnassi, Orlando.

La Camera,

premessi che:

il decreto-legge 17 maggio 2022 n. 50, rubricato « Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, prodotti-

vità delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina », convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2022, n. 91 (in *Gazzetta Ufficiale* 15 luglio 2022, n. 164, ha meritoriamente previsto disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti, di rafforzare i poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi e di dettare norme di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico con finalità di tutela del sistema produttivo nazionale;

pur apprezzando la portata dell'intervento ulteriore, perché necessario, si segnala che tra le misure da adottare sarebbe necessario prevedere misure temporanee finalizzate a garantire il necessario sostegno alle imprese, in particolare fornendo la liquidità necessaria alla prosecuzione dell'attività di impresa stessa, a questo fine predisponendo opportune garanzie prestate da SACE S.p.A.;

si ricorda che in precedenti provvedimenti adottati per sostenere le difficoltà del sistema produttivo derivanti dalla crisi economico energetica in atto è già stato previsto, in particolare dal comma 2-bis dell'articolo 30 della Legge 21 settembre 2022, n. 142, che le imprese del sistema produttivo nazionale possano ricevere sostegni condizionati al verificarsi di fatti oggettivamente rilevabili. Ad esempio prevedendo, tra le tante condizioni necessarie per la concessione delle garanzie SACE S.p.A. a favore delle imprese, che in caso di una riduzione 15 per cento del fatturato annuo totale medio degli ultimi tre esercizi conclusi come risultante dai relativi bilanci o dalle dichiarazioni fiscali possano avervi accesso. Qualora l'impresa abbia iniziato la propria attività successivamente al 31 dicembre 2019, si fa riferimento al fatturato annuo totale medio degli esercizi effettivamente conclusi;

precedentemente, in sede di conversione in legge con modificazioni del decreto-legge 9 agosto 2022 n. 115, recante misure urgenti in materia di energia, emergenza idrica, politiche sociali ed industriali è stato in inserita una norma che così recita: « La

disposizione di cui al comma 13-*bis* dell'articolo 15 del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2022, n. 91, si applica anche con riferimento alla Sideralloys Italia S.p.a., relativamente al sito di Portovesme-Portoscuso, quale unico polo industriale nazionale per la produzione di alluminio primario, primario, attualmente in sede di ristrutturazione generale »;

la norma sopra citata rende manifesta e certa la volontà del legislatore di voler comprendere anche la società Sideralloys Italia Spa fra le aziende che possano beneficiare delle garanzie prestate da SACE S.p.A. nell'ambito dell'applicazione delle disposizioni normative precedentemente richiamate nonostante l'attuale condizione di ristrutturazione generale;

si richiama una particolare attenzione del Governo che dovrebbe considerare la sicura strategicità nazionale dell'unico polo industriale per la produzione di alluminio primaria sito in Sardegna, nel territorio del Sulcis Iglesiente ricadente nella giurisdizione territoriale del Comune di Portoscuso, fornendo effettivamente le garanzie astrattamente previste nell'ordinamento giuridico, anche in considerazione dell'ingente impatto sociale e occupazionale che ad essa consegue,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di dare immediata attuazione a quanto previsto dal comma 2-*bis* dell'articolo 30 della legge 21 settembre 2022, n. 142, che così recita: « La disposizione di cui al comma 13-*bis* dell'articolo 15 del decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2022, n. 91, si applica anche con riferimento alla Sideralloys Italia S.p.a., relativamente al sito di Portovesme-Portoscuso, quale unico polo industriale nazionale per la produzione di alluminio primario, attualmente in sede di ristrutturazione generale » conseguentemente garantendo all'impresa strategica nazionale citata la garanzia SACE SpA necessaria per ottenere le indispensabili garanzie di liquidità non

inferiori all'80 per cento di cui alla Legge 15 luglio 2022, n. 91 senza l'applicazione della condizione del 15 per cento del fatturato annuo totale medio degli ultimi tre esercizi conclusi come risultate dai relativi bilanci o dichiarazioni fiscali essendo in fase di revamping generale il sito industriale produttivo della Sideralloys Italia Spa stessa.

9/771-A/**25**. Lampis, Deidda, Mura, Polo.

La Camera,

premessi che:

la conoscibilità dei prezzi praticati dal distributore è una condizione essenziale ai fini di una scelta consapevole e informata da parte dei consumatori nonché elemento idoneo a sostenere e stimolare la dinamica concorrenziale tra gli impianti di distribuzione attraverso la selezione delle diverse offerte presenti sul mercato da parte degli stessi consumatori;

il decreto-legge n. 5 del 2023 ha introdotto, oltre all'obbligo già vigente di esposizione dei prezzi presso ciascun punto vendita e di comunicazione degli stessi all'Osservatorio, l'ulteriore obbligo dell'indicazione della media aritmetica dei prezzi di riferimento calcolata dal MIMIT su base regionale e sulla base delle comunicazioni ricevute da tutti gli esercenti;

la diffusione presso gli esercenti di un prezzo medio regionale potrebbe essere recepito dal mercato, anche ad avviso dell'AGCM, come una sorta di « prezzo consigliato » verso il quale tendere (al ribasso, per chi è sopra alla media, ma anche al rialzo per chi ne è al di sotto) con conseguenti effetti anticorrenziali a danno dei consumatori;

occorre scongiurare il rischio paventato dall'AGCM di « una riduzione degli stimoli competitivi »: in un sistema ideale dal punto di vista concorrenziale, i prezzi praticati dovrebbero essere il più possibile trasparenti per i consumatori (affinché questi possano scegliere in modo avveduto e premiare i fornitori più competitivi) e, al

contempo, il meno possibile conoscibili dai concorrenti,

impegna il Governo

a verificare, entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge n. 5 del 2023, a mezzo del monitoraggio del Garante prezzi, come previsto dall'articolo 3, comma 1, lettera c), l'andamento dei prezzi praticati alla pompa anche in relazione alla misura di cui all'articolo 1 concernente l'esposizione, all'interno dell'area di vendita, del cartello con la media aritmetica dei prezzi di riferimento.

9/771-A/**26**. Benigni.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, interviene in materia di trasparenza e di controllo dei prezzi di vendita al pubblico del carburante per autotrazione, di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante della sorveglianza prezzi, nonché misure per la fruizione del trasporto pubblico;

il provvedimento d'urgenza è stato varato dal Governo per attutire gli effetti negativi prodotti da un rialzo dei prezzi dei carburanti in conseguenza della sua decisione di non prorogare ulteriormente il taglio delle accise introdotto dal precedente Governo Draghi, e cessato il 31 dicembre 2022;

si introducono quindi misure per la trasparenza dei prezzi del carburante e relativi obblighi a carico dei benzinai, misure che nelle intenzioni dell'Esecutivo dovrebbero aiutare a non far lievitare immotivatamente i prezzi alla pompa ma che come è stato da tempo e da più parti evidenziato, rischiano di produrre l'effetto esattamente opposto, ossia di far aumentare i prezzi dei carburanti e di produrre ulteriore confusione;

il comma 1, articolo 1, prevede per il solo anno 2023 la possibilità per il datore

di lavoro privato di poter cedere al proprio dipendente un buono carburante fino ad un importo pari a 200 euro per ciascun lavoratore;

la suddetta norma per l'acquisto di carburanti riprende un'analoga disposizione prevista per il 2022, dall'articolo 2 del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21. Si ricorda in proposito che la circolare dell'Agenzia delle entrate n. 27/E del 14 luglio 2022 aveva ritenuto che «l'erogazione di buoni o titoli analoghi per la ricarica di veicoli elettrici debba rientrare nel beneficio di cui trattasi, anche al fine di non creare ingiustificate disparità di trattamento fra differenti tipologie di veicoli»,

impegna il Governo

ad adottare iniziative volte a chiarire, e se necessario integrare, la suddetta norma relativa al «*bonus* carburante» per i lavoratori del settore privato, al fine di far rientrare nel medesimo beneficio, così come indicato dall'Agenzia delle Entrate di cui in premessa, anche l'erogazione di buoni o titoli analoghi per la ricarica di veicoli elettrici, anche per non creare ingiustificate disparità di trattamento fra differenti tipologie di veicoli.

9/771-A/**27**. Zaratti, Evi, Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, interviene in materia di trasparenza e di controllo dei prezzi di vendita al pubblico del carburante per autotrazione, di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante della sorveglianza prezzi, nonché misure per la fruizione del trasporto pubblico;

il provvedimento d'urgenza è stato varato dal Governo per attutire gli effetti negativi prodotti da un rialzo dei prezzi dei carburanti in conseguenza della sua decisione di non prorogare ulteriormente il

taglio delle accise introdotto dal precedente Governo Draghi, e cessato il 31 dicembre 2022;

si introducono quindi misure per la trasparenza dei prezzi del carburante e relativi obblighi a carico dei benzinai, misure che nelle intenzioni dell'Esecutivo dovrebbero aiutare a non far lievitare immotivatamente i prezzi alla pompa ma che come è stato da tempo e da più parti evidenziato, rischiano di produrre l'effetto esattamente opposto, ossia di far aumentare i prezzi dei carburanti e di produrre ulteriore confusione;

il comma 1, articolo 1, prevede per il solo anno 2023, la possibilità per il datore di lavoro privato di poter cedere al proprio dipendente un buono carburante fino ad un importo pari a 200 euro per ciascun lavoratore,

impegna il Governo

ad adottare iniziative normative volte a:

integrare la suddetta disposizione, al fine di estendere il beneficio erogato al dipendente dal datore di lavoro, anche per il noleggio e la fruizione condivisa in *sharing* di mezzi di trasporto quali auto, moto, scooter, *e-bike* in servizi aziendali (*corporate sharing*);

favorire, anche attraverso una opportuna fiscalità di vantaggio, le imprese nel processo di rinnovo del proprio parco auto circolante con specifico riferimento alle auto elettriche, al fine di ridurre il costo di noleggio e di acquisto delle auto aziendali anche usate.

9/771-A/**28**. Zanella, Evi, Ghirra, Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, interviene in materia di trasparenza e di controllo dei prezzi di vendita al pubblico del carburante per autotrazione, di

rafforzamento dei poteri di controllo del Garante della sorveglianza prezzi, nonché misure per la fruizione del trasporto pubblico;

il provvedimento d'urgenza è stato varato dal Governo per attutire gli effetti negativi prodotti da un rialzo dei prezzi dei carburanti in conseguenza della sua decisione di non prorogare ulteriormente il taglio delle accise introdotto dal precedente Governo Draghi, e cessato il 31 dicembre 2022;

si introducono quindi misure per la trasparenza dei prezzi del carburante e relativi obblighi a carico dei benzinai, misure che nelle intenzioni dell'Esecutivo dovrebbero aiutare a non far lievitare immotivatamente i prezzi alla pompa ma che come è stato da tempo e da più parti evidenziato, rischiano di produrre l'effetto esattamente opposto, ossia di far aumentare i prezzi dei carburanti e di produrre ulteriore confusione;

il comma 1, articolo 1, prevede per il solo anno 2023 la possibilità per il datore di lavoro privato di poter cedere al proprio dipendente un buono carburante fino ad un importo pari a 200 euro per ciascun lavoratore;

la suddetta norma per l'acquisto di carburanti riprende un'analoga disposizione prevista per il 2022, dall'articolo 2 del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21. Si ricorda in proposito che la circolare dell'Agenzia delle entrate n. 27/E del 14 luglio 2022 aveva ritenuto che detto «buono carburante», per i soli lavoratori dipendenti da datori privati dovesse essere esteso anche agli pubblici economici,

impegna il Governo

ad adottare iniziative volte a chiarire, e se necessario integrare, la suddetta norma relativa al «*bonus* carburante» per i lavoratori del settore privato, al fine di far rientrare nel medesimo beneficio, così come indicato dall'Agenzia delle Entrate di cui in

premessa, anche gli enti pubblici economici.

9/771-A/**29**. Mari, Evi, Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Grimaldi, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, interviene in materia di trasparenza e di controllo dei prezzi di vendita al pubblico del carburante per autotrazione, di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante della sorveglianza prezzi, nonché misure per la fruizione del trasporto pubblico;

il provvedimento d'urgenza è stato varato dal Governo per attutire gli effetti negativi prodotti da un rialzo dei prezzi dei carburanti in conseguenza della sua decisione di non prorogare ulteriormente il taglio delle accise introdotto dal precedente Governo Draghi, e cessato il 31 dicembre 2022;

si introducono quindi misure per la trasparenza dei prezzi del carburante e relativi obblighi a carico dei benzinai, misure che nelle intenzioni dell'Esecutivo dovrebbero aiutare a non far lievitare immotivatamente i prezzi alla pompa ma che come è stato da tempo e da più parti evidenziato, rischiano di produrre l'effetto esattamente opposto, ossia di far aumentare i prezzi dei carburanti e di produrre ulteriore confusione;

l'articolo 4 ripropone una misura già introdotta nel 2022 solo per il medesimo anno, e istituisce un fondo, con una dotazione di 100 milioni, per il riconoscimento, per l'anno 2023, alle persone che hanno conseguito un reddito complessivo fino a 20 mila euro, di un buono nel limite massimo di 60 euro per l'acquisto di abbonamenti per i servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale ovvero per i servizi di trasporto ferroviario nazionale,

impegna il Governo

ad adottare iniziative normative volte a incrementare, nel primo provvedimento

utile, le risorse complessive stanziare per il Fondo volto a finanziare il buono per l'acquisto di abbonamenti per i servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale ovvero per i servizi di trasporto ferroviario nazionale, al fine di aumentare la platea dei beneficiari.

9/771-A/**30**. Dori, Evi, Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, interviene in materia di trasparenza e di controllo dei prezzi di vendita al pubblico del carburante per autotrazione, di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante della sorveglianza prezzi, nonché misure per la fruizione del trasporto pubblico;

il provvedimento d'urgenza è stato varato dal Governo per attutire gli effetti negativi prodotti da un rialzo dei prezzi dei carburanti in conseguenza della sua decisione di non prorogare ulteriormente il taglio delle accise introdotto dal precedente Governo Draghi, e cessato il 31 dicembre 2022;

si introducono quindi misure per la trasparenza dei prezzi del carburante e relativi obblighi a carico dei benzinai, misure che nelle intenzioni dell'Esecutivo dovrebbero aiutare a non far lievitare immotivatamente i prezzi alla pompa ma che come è stato da tempo e da più parti evidenziato, rischiano di produrre l'effetto esattamente opposto, ossia di far aumentare i prezzi dei carburanti e di produrre ulteriore confusione;

l'articolo 4 ripropone una misura già introdotta nel 2022 solo per il medesimo anno, e istituisce un fondo, con una dotazione di 100 milioni, per il riconoscimento, per l'anno 2023, alle persone che hanno conseguito un reddito complessivo fino a 20 mila euro, di un buono nel limite massimo di 60 euro per l'acquisto di abbonamenti per i servizi di trasporto pub-

blico locale, regionale e interregionale ovvero per i servizi di trasporto ferroviario nazionale;

il suddetto limite massimo di 60 euro per gli abbonamenti al servizio di trasporto pubblico è del tutto insufficiente. Basta pensare che a Roma il costo dell'abbonamento annuale è di 250 euro/anno e a Milano di 330 euro/anno,

impegna il Governo:

a prevedere, al primo provvedimento utile, un innalzamento del tetto ora previsto di 60 euro del valore del buono per l'acquisto di abbonamenti per i servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale ovvero per i servizi di trasporto ferroviario nazionale, al fine di sostenere maggiormente le famiglie nella fruizione del trasporto pubblico;

ad adottare le opportune iniziative normative volte a garantire la gratuità degli abbonamenti al trasporto pubblico locale ai ragazzi di età inferiore a 30 anni.

9/771-A/**31**. Piccolotti, Evi, Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, interviene in materia di trasparenza e di controllo dei prezzi di vendita al pubblico del carburante per autotrazione, di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante della sorveglianza prezzi, nonché misure per la fruizione del trasporto pubblico;

il provvedimento d'urgenza è stato varato dal Governo per attutire gli effetti negativi prodotti da un rialzo dei prezzi dei carburanti in conseguenza della sua decisione di non prorogare ulteriormente il taglio delle accise introdotto dal precedente Governo Draghi, e cessato il 31 dicembre 2022;

si introducono quindi misure per la trasparenza dei prezzi del carburante e

relativi obblighi a carico dei benzinai, misure che nelle intenzioni dell'Esecutivo dovrebbero aiutare a non far lievitare immotivatamente i prezzi alla pompa ma che come è stato da tempo e da più parti evidenziato, rischiano di produrre l'effetto esattamente opposto, ossia di far aumentare i prezzi dei carburanti e di produrre ulteriore confusione;

l'articolo 4 ripropone una misura già introdotta nel 2022 solo per il medesimo anno, e istituisce un fondo, con una dotazione di 100 milioni, per il riconoscimento, per l'anno 2023, alle persone che hanno conseguito un reddito complessivo fino a 20 mila euro, di un buono nel limite massimo di 60 euro per l'acquisto di abbonamenti per i servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale ovvero per i servizi di trasporto ferroviario nazionale,

impegna il Governo:

ad adottare tutte le iniziative necessarie volte ad agevolare prioritariamente, nell'ambito del previsto buono per l'acquisto di abbonamenti per il trasporto pubblico, gli abbonamenti per i servizi di trasporto pubblico su ferro;

ad avviare le opportune iniziative, di concerto con gli enti territoriali interessati, al fine di garantire la realizzazione degli interventi minimali di messa in sicurezza della metrotranvia Milano-Limbiate, e la riqualificazione della medesima tratta.

9/771-A/**32**. Evi, Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, interviene in materia di trasparenza e di controllo dei prezzi di vendita al pubblico del carburante per autotrazione, di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante della sorveglianza prezzi, nonché

misure per la fruizione del trasporto pubblico;

il provvedimento d'urgenza è stato varato dal Governo per attutire gli effetti negativi prodotti da un rialzo dei prezzi dei carburanti in conseguenza della sua decisione di non prorogare ulteriormente il taglio delle accise introdotto dal precedente Governo Draghi, e cessato il 31 dicembre 2022;

si introducono quindi misure per la trasparenza dei prezzi del carburante e relativi obblighi a carico dei benzinai, misure che nelle intenzioni dell'Esecutivo dovrebbero aiutare a non far lievitare immotivatamente i prezzi alla pompa ma che come è stato da tempo e da più parti evidenziato, rischiano di produrre l'effetto esattamente opposto, ossia di far aumentare i prezzi dei carburanti e di produrre ulteriore confusione;

l'articolo 4 ripropone una misura già introdotta nel 2022 solo per il medesimo anno, e istituisce un fondo, con una dotazione di 100 milioni di euro, per il riconoscimento, per l'anno 2023, alle persone che hanno conseguito un reddito complessivo fino a 20 mila euro, di un buono nel limite massimo di 60 euro per l'acquisto di abbonamenti per i servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale ovvero per i servizi di trasporto ferroviario nazionale; a copertura del suddetto «*bonus* trasporti» si utilizza infatti una quota parte dei proventi delle aste delle quote di emissione di CO₂ relativi all'anno 2022;

si rammenta che i proventi delle citate aste vengono destinati al finanziamento di interventi e progetti a valenza ambientale, a favore della transizione ecologica, nonché per il fondo ammortamento titoli di Stato. È quindi necessario scongiurare l'ipotesi che i 100 milioni ora destinati al Fondo non compromettano progetti e programmi avviati o già programmati,

impegna il Governo

a verificare e monitorare con attenzione affinché i 100 milioni per il «*bonus* tra-

sporti», ora distolti dai proventi delle aste delle quote di emissione di CO₂, finalizzati al finanziamento di interventi e progetti a valenza ambientale, e a favore della transizione ecologica, di cui all'articolo 23 del decreto legislativo n. 47 del 2020, non compromettano la piena attuazione di progetti e interventi già programmati.

9/771-A/**33**. Fratoianni, Evi, Ghirra, Zannella, Bonelli, Borrelli, Dori, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, interviene in materia di trasparenza e di controllo dei prezzi di vendita al pubblico del carburante per autotrazione, di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante della sorveglianza prezzi, nonché misure per la fruizione del trasporto pubblico;

il provvedimento d'urgenza è stato varato dal Governo per attutire gli effetti negativi prodotti da un rialzo dei prezzi dei carburanti in conseguenza della sua decisione di non prorogare ulteriormente il taglio delle accise introdotto dal precedente Governo Draghi, e cessato il 31 dicembre 2022;

si introducono quindi misure per la trasparenza dei prezzi del carburante e relativi obblighi a carico dei benzinai, misure che nelle intenzioni dell'Esecutivo dovrebbero aiutare a non far lievitare immotivatamente i prezzi alla pompa ma che come è stato da tempo e da più parti evidenziato, rischiano di produrre l'effetto esattamente opposto, ossia di far aumentare i prezzi dei carburanti e di produrre ulteriore confusione;

l'articolo 4 ripropone una misura già introdotta nel 2022 solo per il medesimo anno, e istituisce un fondo, con una dotazione di 100 milioni di euro, per il riconoscimento, per l'anno 2023, alle persone che hanno conseguito un reddito complessivo fino a 20 mila euro, di un buono nel limite massimo di 60 euro per l'acqui-

sto di abbonamenti per i servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale ovvero per i servizi di trasporto ferroviario nazionale; a copertura del suddetto «*bonus* trasporti» si utilizza infatti una quota parte dei proventi delle aste delle quote di emissione di CO₂ relativi all'anno 2022;

si rammenta che i proventi delle citate aste vengono destinati al finanziamento di interventi e progetti a valenza ambientale, a favore della transizione ecologica, nonché per il fondo ammortamento titoli di Stato. È quindi necessario scongiurare l'ipotesi che i 100 milioni ora destinati al Fondo non compromettano progetti e programmi avviati o già programmati,

impegna il Governo

a verificare se i suddetti 100 milioni destinati al «*bonus* trasporti», e ora distolti dai proventi delle aste delle quote di emissione di CO₂, mettono a repentaglio l'attuazione di interventi e progetti a valenza ambientale avviati o già programmati, provvedendo, in caso affermativo, al pieno reintegro delle medesime risorse.

9/771-A/**34**. Grimaldi, Evi, Ghirra, Zannella, Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, interviene in materia di trasparenza e di controllo dei prezzi di vendita al pubblico del carburante per autotrazione, di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante della sorveglianza prezzi, nonché misure per la fruizione del trasporto pubblico;

il provvedimento d'urgenza è stato varato dal Governo per attutire gli effetti negativi prodotti da un rialzo dei prezzi dei carburanti in conseguenza della sua decisione di non prorogare ulteriormente il taglio delle accise introdotto dal precedente

Governo Draghi, e cessato il 31 dicembre 2022;

si introducono quindi misure per la trasparenza dei prezzi del carburante e relativi obblighi a carico dei benzinai, misure che nelle intenzioni dell'Esecutivo dovrebbero aiutare a non far lievitare immotivatamente i prezzi alla pompa ma che come è stato da tempo e da più parti evidenziato, rischiano di produrre l'effetto esattamente opposto, ossia di far aumentare i prezzi dei carburanti e di produrre ulteriore confusione;

per contribuire a contenere l'impatto negativo sulle famiglie legato all'aumento del prezzo dei carburanti, e contestualmente accelerare la transizione energetica, è indispensabile favorire e incentivare con più convinzione il mercato dell'auto elettrica. Sotto questo aspetto il nostro Paese è in ritardo rispetto ad altri Paesi, così come è carente e in deciso ritardo con l'installazione delle infrastrutture e dei punti di ricarica,

impegna il Governo:

ad adottare quanto prima tutte le iniziative utili ad aumentare il numero e la capillarità delle infrastrutture di ricarica, soprattutto lungo le autostrade, quale condizione necessaria per favorire e accelerare la crescita dell'auto elettrica;

a sostenere, anche con specifici incentivi fiscali e adeguati investimenti, la crescita del mercato dell'auto elettrica e del relativo indotto, anche in considerazione del raggiungimento degli obiettivi dell'Unione europea in materia.

9/771-A/**35**. Borrelli, Evi, Ghirra, Zannella, Bonelli, Dori, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, interviene in materia di trasparenza e di controllo dei prezzi di vendita al pubblico del carburante per autotrazione, di

rafforzamento dei poteri di controllo del Garante della sorveglianza prezzi, nonché misure per la fruizione del trasporto pubblico;

il provvedimento d'urgenza è stato varato dal Governo per attutire gli effetti negativi prodotti da un rialzo dei prezzi dei carburanti in conseguenza della sua decisione di non prorogare ulteriormente il taglio delle accise introdotto dal precedente Governo Draghi, e cessato il 31 dicembre 2022;

si introducono quindi misure per la trasparenza dei prezzi del carburante e relativi obblighi a carico dei benzinai, misure che nelle intenzioni dell'Esecutivo dovrebbero aiutare a non far lievitare immotivatamente i prezzi alla pompa ma che come è stato da tempo e da più parti evidenziato, rischiano di produrre l'effetto esattamente opposto, ossia di far aumentare i prezzi dei carburanti e di produrre ulteriore confusione;

l'articolo 4 ripropone una misura già introdotta nel 2022 solo per il medesimo anno, e istituisce un fondo per il riconoscimento, per l'anno 2023, alle persone che hanno conseguito un reddito complessivo fino a 20 mila euro, di un buono nel limite massimo di 60 euro per l'acquisto di abbonamenti per i servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale ovvero per i servizi di trasporto ferroviario nazionale;

per contribuire a contenere l'impatto negativo sulle famiglie connesso all'aumento del prezzo dei carburanti, e sostenere contemporaneamente forme di trasporto collettivo e più sostenibile, è indispensabile puntare con maggiore convinzione sul trasporto condiviso e sul trasporto pubblico nelle sue varie forme. Sotto questo aspetto è quindi necessario sostenere in questa direzione gli enti territoriali,

impegna il Governo

al fine di stimolare il trasporto pubblico locale e il rafforzamento dell'offerta, ad

incrementare gli investimenti per il potenziamento del trasporto pubblico locale, prevedendo a tal fine misure premianti per gli enti territoriali o regolatori più virtuosi nella realizzazione di infrastrutture relative al Trasporto pubblico locale e al Trasporto rapido di massa e nella gestione di servizio; a sostenere le aziende di trasporto pubblico locali che operano nei comuni capoluogo sede di città metropolitane e che rischiano, anche a causa dell'andamento crescente del costo del carburante, perdite che si ripercuotono sui bilanci degli enti locali interessati.

9/771-A/**36**. Ghirra, Evi, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione in esame, interviene in materia di trasparenza e di controllo dei prezzi di vendita al pubblico del carburante per autotrazione, di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante della sorveglianza prezzi, nonché misure per la fruizione del trasporto pubblico;

il provvedimento d'urgenza è stato varato dal Governo per attutire gli effetti negativi prodotti da un rialzo dei prezzi dei carburanti in conseguenza della sua decisione di non prorogare ulteriormente il taglio delle accise introdotto dal precedente Governo Draghi, e cessato il 31 dicembre 2022;

si introducono quindi misure per la trasparenza dei prezzi del carburante e relativi obblighi a carico dei benzinai, misure che nelle intenzioni dell'Esecutivo dovrebbero aiutare a non far lievitare immotivatamente i prezzi alla pompa ma che come è stato da tempo e da più parti evidenziato, rischiano di produrre l'effetto esattamente opposto, ossia di far aumentare i prezzi dei carburanti e di produrre ulteriore confusione;

la necessità di tenere sotto controllo i prezzi, deve riguardare più in generale

tutto il settore dell'energia se si vuole realmente sostenere le famiglie;

l'articolo 2, comma 6, della legge n. 481 del 1995 prevede che l'Autorità di Regolazione per Energia, Reti e Ambiente (di seguito ARERA) svolga attività consultiva e di segnalazione al Governo nelle materie di propria competenza. Il decreto legislativo n. 102 del 2014 ha inoltre attribuito ad ARERA specifici poteri di regolazione e controllo nel settore del teleriscaldamento;

l'articolo 10, comma 17, lettera e), del citato decreto legislativo n. 102 del 2014, prevede che ARERA definisca le tariffe di cessione del calore esclusivamente nei casi di nuove reti di teleriscaldamento, qualora sussista l'obbligo di allacciamento alla rete di teleriscaldamento, imposto da comuni o regioni;

in ambito nazionale, non vi sono ad oggi reti di teleriscaldamento caratterizzate dall'obbligo di allacciamento degli utenti e, pertanto, i prezzi non sono soggetti a regolamentazione da parte di ARERA;

a partire dall'ultimo trimestre del 2021, si è verificata una crescita significativa dei prezzi del servizio di teleriscaldamento per effetto dell'incremento delle quotazioni del gas naturale anche laddove una quota rilevante del calore è prodotta da impianti di generazione alternativi a costo minore; a fronte di questa situazione, ARERA con delibera del 1° marzo 2022 (80/2022/R/TLR), ha avviato una indagine conoscitiva sull'evoluzione dei prezzi e dei costi del servizio di teleriscaldamento,

impegna il Governo

a recepire le proposte di intervento contenute nel documento « Esiti dell'indagine conoscitiva sull'evoluzione dei prezzi e dei costi del servizio di teleriscaldamento », approvato dall'Autorità di Regolazione per Energia, Reti e Ambiente con deliberazione del 2 novembre 2022 547/2022/R/TLR, attraverso l'adozione di un opportuno intervento legislativo finalizzato a regolare le tariffe dei servizi di teleriscaldamento sulla

base di un sistema *cost-reflective* dei prezzi del servizio dando mandato alla stessa Autorità di definire i criteri generali per la determinazione delle tariffe, comprensivi delle modalità di recupero dei costi di capitale e dei costi operativi, nonché dei criteri di separazione contabile per l'attribuzione dei costi comuni a più attività.

9/771-A/**37**. Bonelli, Evi, Ghirra, Zanella, Borrelli, Dori, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione del decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5 è volto a introdurre 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;

l'articolo 1 del provvedimento in esame reca « disposizioni in materia di *bonus* carburante e di trasparenza e controllo del prezzo di vendita al pubblico di carburante per autotrazione »;

la rete di distribuzione e vendita dei carburanti rappresenta un mercato importante per l'intero Paese, che necessita da lunghi anni di una riforma complessiva che ne favorisca efficacia ed efficienza in termini economici e ambientali;

prendendo in esame i dati forniti dall'unione Energie per la Mobilità, appare evidente come la rete di punti vendita carburanti italiana, se messa a confronto con quelle dei paesi più simili per estensione geografica e densità abitativa, come Francia, Spagna e Germania, risulti quasi doppia;

si ritiene necessaria una riforma al fine sia di uniformare la rete distributiva italiana a quella europea, sia per intervenire su un ribasso fattuale dei prezzi del carburante in quanto ampiamente compensato dalla possibilità di vendita di beni merceologici,

impegna il Governo

a promuovere iniziative per riorganizzare la rete dei punti vendita dei carburanti, per

mezzo di una riforma complessiva che preveda, in accordo con la Conferenza Stato-regioni, la riorganizzazione della rete distributiva, al fine di conseguire un livello di erogato medio per punto di vendita almeno pari a quello europeo, e per favorire l'evoluzione commerciale delle strutture di vendita verso una più ampia e differenziata gamma merceologica dell'offerta all'utente.

9/771-A/**38**. Cavo, Lupi.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione del decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5 è volto a introdurre 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;

l'articolo 1 del provvedimento in esame reca « disposizioni in materia di *bonus* carburante e di trasparenza e controllo del prezzo di vendita al pubblico di carburante per autotrazione »;

la previsione del cosiddetto « *bonus* benzina » del valore di 200 euro rappresenta un contributo fondamentale per ridurre l'aumento dei prezzi dei carburanti, che tuttavia rappresenta ancora un fenomeno in grado di erodere significativamente il reddito dei cittadini e i bilanci delle imprese, con effetti indiretti sui prezzi di acquisto di numerosi beni, anche di prima necessità,

impegna il Governo

a considerare gli effetti applicativi delle disposizioni richiamate in premessa al fine di valutare l'opportunità di promuovere ulteriori iniziative per sostenere i redditi

dei cittadini e i bilanci delle imprese, prevedendo ulteriori stanziamenti per innalzare l'importo del cosiddetto « *bonus* benzina » al fine di scongiurare maggiori aumenti dei prezzi di beni di largo consumo e di prima necessità.

9/771-A/**39**. Alessandro Colucci, Cavo.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione del decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5 è volto a introdurre 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;

l'articolo 4 del provvedimento in esame reca « misure di sostegno per la fruizione dei servizi di trasporto pubblico »;

il rifinanziamento del cosiddetto « *bonus* trasporti » costituisce una misura rilevante in grado di mitigare l'effetto sui redditi dei cittadini dell'aumento dei prezzi dei carburanti, facilitando anche l'accesso a sistemi di trasporto sostenibili;

incentivare la fruizione dei servizi di trasporto pubblico presenta benefici soprattutto per le fasce più deboli della popolazione, che accedono con meno facilità a mezzi di trasporto privati,

impegna il Governo

a considerare gli effetti applicativi delle disposizioni richiamate in premessa al fine di valutare l'opportunità di promuovere ulteriori iniziative per sostenere i redditi dei cittadini, soprattutto delle fasce più deboli della popolazione, rafforzando la misura del cosiddetto « *bonus* trasporti » per l'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico.

9/771-A/**40**. Lupi, Cavo.

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S. p. A.



19ALA0024500