

RESOCONTO STENOGRAFICO

507

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 9 LUGLIO 2025

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LORENZO FONTANA**

INDI

DELLA VICEPRESIDENTE **ANNA ASCANI**

E DEL VICEPRESIDENTE **SERGIO COSTA**

INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO 1 - 48

Missioni	1	APPENDINO Chiara (M5S).....	2
PRESIDENTE.....	1	CIANI Paolo (PD-IDP).....	3
Sull'ordine dei lavori	1	GHIRRA Francesca (AVS).....	4
PRESIDENTE.....	1, 2, 3, 4, 5	GIACHETTI Roberto (IV-C-RE).....	1
		MAGI Riccardo (MISTO-+EUROPA).....	5

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

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

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

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

Disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, recante misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti (A.C. 2416-A) (Discussione).....	
PRESIDENTE.....	5
<i>(Discussione sulle linee generali - A.C. 2416-A).....</i>	6
PRESIDENTE.....	6, 8, 10, 11, 14, 17, 21, 23, 28
BALDELLI Antonio, <i>Relatore per la IX Commissione</i>	9
FRIJIA Maria Grazia (FDI).....	14, 17
FURGIUELE Domenico (LEGA).....	21
GHIRRA Francesca (AVS).....	24
MILANI Massimo, <i>Relatore per la VIII Commissione</i>	6
MONTEMAGNI Elisa, <i>Relatrice per la IX Commissione</i>	10
MORASSUT Roberto (PD-IDP).....	17
TRAVERSI Roberto (M5S).....	11
<i>(Repliche - A.C. 2416-A).....</i>	28
PRESIDENTE.....	28
<i>(La seduta, sospesa alle 13,35, è ripresa alle 14).....</i>	28
Missioni	28
PRESIDENTE.....	28
Si riprende la discussione	28
<i>(Esame dell'articolo unico - A.C. 2416-A).....</i>	28
PRESIDENTE.....	28
<i>(Posizione della questione di fiducia - Articolo unico - A.C. 2416-A).....</i>	28
PRESIDENTE.....	28
CIRIANI Luca, <i>Ministro per i Rapporti con il Parlamento</i>	29
Sui lavori dell'Assemblea	29
PRESIDENTE.....	29
<i>(La seduta, sospesa alle 14,03, è ripresa alle 15).....</i>	29
Interrogazioni a risposta immediata (Svolgimento).....	29
PRESIDENTE.....	29
<i>(Iniziativa a favore delle imprese esportatrici nazionali, con particolare riferimento all'obiettivo di scongiurare l'applicazione di dazi da parte dell'Amministrazione USA e di diversificare gli scambi commerciali - n. 3-02072).....</i>	29
PRESIDENTE.....	29, 30, 31
CANTONE Luciano (M5S).....	29
SILVESTRI Francesco (M5S).....	30, 31
TAJANI Antonio, <i>Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale</i>	30
<i>(Ulteriori iniziative di sostegno alle esportazioni - n. 3-02073).....</i>	31
PRESIDENTE.....	31, 32
MARROCCO Patrizia (FI-PPE).....	31, 32
TAJANI Antonio, <i>Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale</i>	31
<i>(Iniziativa di competenza in merito alla sospensione del Trattato di associazione Unione europea-Israele e al riconoscimento dello Stato di Palestina - n. 3-02074).....</i>	32
PRESIDENTE.....	32, 33, 34
FRATOIANNI Nicola (AVS).....	32, 34
TAJANI Antonio, <i>Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale</i>	33
<i>(Iniziativa volte ad assicurare la concordanza tra la posizione dell'Italia e quella del complesso degli Stati euro-atlantici, anche con riferimento al ruolo riconosciuto alle organizzazioni internazionali - n. 3-02075).....</i>	34
PRESIDENTE.....	34, 35, 36
CARFAGNA Maria Rosaria (NM(N-C-U-I)M-CP).....	34
LUPI Maurizio (NM(N-C-U-I)M-CP).....	36
TAJANI Antonio, <i>Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale</i>	35
<i>(Posizione del Governo italiano sull'accordo commerciale tra l'Unione europea e i Paesi del Mercosur - n. 3-02076).....</i>	36
PRESIDENTE.....	36, 37, 38
PORTA Fabio (PD-IDP).....	36
PROVENZANO Giuseppe (PD-IDP).....	37, 38
TAJANI Antonio, <i>Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale</i>	36
<i>(Iniziativa urgente volte a garantire la stabilità economica degli operatori e delle aziende della filiera della canapa industriale - n. 3-02077).....</i>	38
PRESIDENTE.....	38, 39
LOLLOBRIGIDA Francesco, <i>Ministro dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste</i>	38
MAGI Riccardo (MISTO+EUROPA).....	38, 39
<i>(Posizione del Ministro dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste sull'incidenza dell'accordo commerciale tra l'Unione europea e i Paesi del Mercosur rispetto al settore agroalimentare - n. 3-02078).....</i>	40
PRESIDENTE.....	40, 41
LOLLOBRIGIDA Francesco, <i>Ministro dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste</i>	40
RICHETTI Matteo (AZ-PER-RE).....	40, 41

<i>(Iniziativa a tutela della produzione vitivinicola italiana – n. 3-02079)</i>	42
PRESIDENTE.....	42, 43
BOF Gianangelo (LEGA).....	42, 43
LOLLOBRIGIDA Francesco, <i>Ministro dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste</i>	43
<i>(Iniziativa a tutela della filiera agroalimentare italiana in rapporto agli effetti negativi dei dazi e chiarimenti in merito alla proposta di importare carne statunitense per la produzione di bresaola destinata al mercato americano - n. 3-02080)</i>	44
PRESIDENTE.....	44, 45
BOSCHI Maria Elena (IV-C-RE).....	44, 45
LOLLOBRIGIDA Francesco, <i>Ministro dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste</i>	44
<i>(Ulteriori iniziative volte a migliorare le condizioni di vita delle popolazioni delle aree interne, nel quadro della relativa Strategia nazionale, nonché a contrastare il processo di spopolamento in tali territori - n. 3-02081)</i>	46
PRESIDENTE.....	46, 47, 48
FOTI Tommaso, <i>Ministro per gli Affari europei, il PNRR e le politiche di coesione</i>	46
GARDINI Elisabetta (FDI).....	46
TRANCASSINI Paolo (FDI).....	47
Irrogazione di sanzioni ai sensi dell'articolo 60 del Regolamento	48
PRESIDENTE.....	48
Ordine del giorno della prossima seduta	48
PRESIDENTE.....	48

PAGINA BIANCA

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
LORENZO FONTANA

La seduta comincia alle 11,30.

PRESIDENTE. La seduta è aperta.

Invito il deputato Segretario a dare lettura del processo verbale della seduta precedente.

RICCARDO ZUCCONI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 4 luglio 2025.

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

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati in missione a decorrere dalla seduta odierna sono complessivamente 95, come risulta dall'elenco consultabile presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto stenografico della seduta in corso (*Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato A al resoconto della seduta odierna*).

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il deputato Giachetti. Ne ha facoltà.

ROBERTO GIACHETTI (IV-C-RE). La

ringrazio, signor Presidente. Sto intervenendo sull'ordine dei lavori per chiedere un'informativa del Governo, in particolare del Ministro Nordio, a proposito delle notizie che sono comparse questa mattina sui giornali, e cioè del fatto che il tribunale dei ministri avrebbe concluso l'indagine sulla mancata consegna del generale Almasri alla Corte penale internazionale da parte del Governo italiano e ora lo stesso tribunale deve decidere se procedere all'archiviazione ovvero al rinvio a giudizio.

Io sono del tutto interessato alla materia giudiziaria, anzi, per natura sono portato ad auspicare che il problema si risolva per tutte le persone che sono coinvolte in questa vicenda dal punto di vista giudiziario.

Quello che emerge, però, dalle carte, signor Presidente, ed è la parte che più mi interessa, è tutta politica. Infatti, leggendo il resoconto, si vede che, nelle carte che ha esaminato il tribunale, c'è il riscontro che, fin dal primo pomeriggio di domenica, la Capo di Gabinetto di Nordio, Giusi Bartolozzi, sapeva ciò che stava avvenendo e diede indicazioni ai magistrati del Dipartimento per gli affari di giustizia di parlarsi con cautela, preoccupandosi di non lasciare troppe tracce: sistemi che abbiamo conosciuto più nella malavita che non all'interno del Governo. Ma andiamo avanti.

Nel primo pomeriggio di quel giorno, quando Almasri era stato fermato da poche ore dalla DIGOS di Torino, l'allora capo del DAG, Luigi Birritteri (poi dimessosi e rientrato in ruolo), domenica scrisse a Bartolozzi una *mail* - quindi stiamo parlando di cose accertate - per indicare la mancanza dell'autorizzazione

all'arresto del ricercato, attivandosi per trovare il modo di convalidare il fermo e procedere alla consegna di Almasri.

Sempre domenica, meno di un'ora dopo, Bartolozzi rispose di essere già informata. Domenica, Bartolozzi, Capo di Gabinetto del Ministro della Giustizia Nordio, affermò di essere già stata informata, quindi sapeva perfettamente, raccomandando prudenza: "massimo riserbo e cautela" nel passaggio delle informazioni e l'utilizzo di *Signal*, un sistema che assicura maggiore riservatezza nelle comunicazioni rispetto, magari, a *WhatsApp* o ad altri sistemi.

È un indizio preciso - scrive il giornalista Bianconi sul *Corriere della Sera* - che, già dalla domenica, non solo il Capo di Gabinetto di Nordio sapeva perfettamente tutta la vicenda, ma si presume - altrimenti veramente stiamo nel teatro dell'assurdo - che il Ministro sia stato informato dal Capo di Gabinetto. Questo non lo sappiamo. Questo vogliamo che il Ministro venga in Aula a dirci. Perché una cosa è evidente, non dagli atti giudiziari, ma dai fatti: che il Ministro Nordio - oltre alla Presidente del Consiglio, che, in un video, anch'ella, evidentemente, ha mentito al popolo italiano, ma è un problema suo - è venuto qui e ha mentito. È certificato che il Ministro Nordio è venuto in Aula e ha mentito, a partire dal fatto che non sapesse di tutta la vicenda già dalla domenica.

Se viene qui - e deve venire qui a spiegarci, adesso, la realtà delle cose - a dirci che è stato indotto a mentire perché il suo Capo di Gabinetto non l'ha informato, essendo ella informata come emerge dalle carte, almeno venga qui a comunicarci e a farci vedere la lettera di dimissioni del suo Capo di Gabinetto. Se fosse possibile - perché non è tollerabile che non si sappia una cosa del genere -, si presentasse qui, dimissionario lui, e con le dimissioni anche del Capo di Gabinetto.

Questa è una vergogna sul piano politico e un'indecenza nei rapporti tra il Governo e il Parlamento (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra e di deputati*

Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare, sullo stesso argomento, la deputata Appendino. Ne ha facoltà.

CHIARA APPENDINO (M5S). Grazie, Presidente. La mattina stessa in cui abbiamo appreso dai *media* che Almasri, un torturatore, un criminale, uno stupratore di bambini, era stato liberato e rinviato, con volo di Stato, in Libia, a spese nostre, io sono intervenuta qui per chiedere la verità. Era il 22 gennaio, una pagina vergognosa per l'Italia, indimenticabile purtroppo. Cosa abbiamo visto? Abbiamo visto la bandiera dell'Italia a fianco di un criminale. Abbiamo visto un volo di Stato, con tanto di onori, per liberare un criminale, anziché farlo marcire in carcere.

E allora, Presidente, con il mio gruppo, con le varie Commissioni, continuiamo, ogni giorno, in ogni occasione, a chiedere verità. E la verità non è dovuta a noi, non la dovete a noi, ma la dovete agli italiani, almeno per rispetto di quanto è accaduto. Ma altro che rispetto, altro che verità! Ci è chiara una cosa, ci è chiarissima: questo Governo, la verità, agli italiani l'ha proprio voluta negare dal primo giorno in cui è accaduto il fatto e lo ha fatto consapevolmente e colpevolmente.

Siete andati avanti a menzogne su menzogne, omissioni su omissioni, supercazzole su supercazzole, un continuo, perché voi avevate un unico intento, Meloni aveva un unico intento: depistare gli italiani dalla verità. E così tutti insieme, Meloni, Sottosegretari, Ministri, hanno fatto partire la macchina delle balle della propaganda e allora abbiamo assistito a un susseguirsi di versioni differenti, di Ministri che dicono una cosa e, poche ore dopo, dicono il contrario (diverse, evidentemente tra loro), tentativi di addossare le colpe ai giudici brutti e cattivi, scuse ridicole, il dizionario d'inglese: non sapevano usare l'inglese, leggere la lingua inglese! Capri espiatori: indimenticabile, anche

qui era colpa della CPI, della Corte penale. E poi, immancabile elemento della propaganda, i giornali di destra che hanno provato a coprire tutto, anzi era colpevole chi cercava la verità e il finale epico, il video di Giorgia Meloni non poteva mancare, pieno di menzogne e di balle.

E sapete perché? Perché avete provato - questo Governo ha provato - in tutti i modi a mascherare e coprire la verità che è molto semplice. Questo Governo, per scelta politica, per volontà politica, perché sotto ricatto di un torturatore libico, ha voluto liberare questo criminale anziché farlo marcire in carcere, e l'ha rimandato con un volo di Stato non per errore ma per scelta consapevole.

Però vede, Presidente - vado a chiudere -, le bugie hanno le gambe corte, non possono reggere per sempre anche se sei potente, anche se sei un'ottima mentitrice compulsiva come Giorgia Meloni (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*). E così, il castello delle bugie sta crollando, giorno dopo giorno, rendendo questa vicenda sempre più grave e una pagina sempre più buia per gli italiani.

E allora, Presidente, Nordio, francamente, cosa può dire ancora? Noi vogliamo che venga Giorgia Meloni. Noi vogliamo che venga Giorgia Meloni, che è la regista di questo film horror e venga a confessare, e dire, una volta, la verità, e per quanto riguarda Nordio, Presidente, Meloni faccia una volta una cosa giusta, non ne possiamo più, l'abbiamo detto in tutte le salse, delle bugie, dell'incompetenza, dell'incapacità del Ministro Nordio. Io mi chiedo: ma cosa deve ancora succedere? Siamo oltre la gravità, qui siamo al depistaggio di Stato e allora faccia una cosa giusta Giorgia Meloni: venga in Aula, venga a dire la verità, venga a confessare e mandi a casa Nordio subito oggi stesso, perché ci siamo stufati di questo indegno teatrino (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare, sullo stesso argomento, l'onorevole Ciani. Ne ha facoltà.

PAOLO CIANI (PD-IDP). Grazie, Presidente. Purtroppo torniamo a parlare del caso Almasri e torniamo a parlarne per alcune rivelazioni molto significative, molto importanti e per questo ci associamo alla richiesta che il Governo venga in Aula a chiarire queste posizioni. Vede, Presidente, quando il 5 febbraio il Ministro Nordio venne in Parlamento a provare a spiegare quello che era accaduto, rimanemmo molto colpiti dalle sue tante parole di quel giorno che non facevano affatto luce su quanto accaduto, perché quella del caso Almasri è una vicenda molto sgradevole, pericolosa, ma anche significativa di un rapporto molto particolare che, evidentemente, il nostro Governo ha con la Libia e con chi, oggi, in quel Paese, detiene il potere.

La vicenda Almasri ha umiliato un'attività di Polizia e di *intelligence* che si è fatta in Italia, che aveva portato all'arresto di una persona su cui pendeva un mandato di arresto della Corte penale internazionale, quindi una cosa di una certa gravità. L'avevamo arrestato (importante), dovevamo trattenerlo, dovevamo processarlo, dovevamo dar seguito a queste cose e invece, in maniera piuttosto rocambolesca, questo personaggio fu riportato in Libia su un volo di Stato, in Libia dove fu accolto da festose acclamazioni con la bandierina italiana su quel volo che lo riportava a casa.

Questa persona è accertato che si sia macchiata di crimini contro l'umanità gravissimi, di torture, di stupri, di violenze contro quei migranti chiusi nei... - li chiamano centri, Papa Francesco li definì *lager* del nostro tempo -, dove troppe persone trovano sofferenze e talvolta la morte, dove sono ricattati, dove sono umiliati e violentati, e lui si è reso personalmente protagonista di questo e ha avuto anche ruoli di responsabilità.

Ecco, era stato arrestato in Italia ed è stato ricondotto nel suo Paese con un volo di Stato. Ci fu detto quel giorno che questa è la normalità, in diversi casi. Io ho chiesto, anche con un atto di sindacato ispettivo - anzi, glielo faccio presente, Presidente, che spesso non

hanno risposto gli atti di sindacato ispettivo dei deputati e questo, secondo me, non fa proprio onore al Parlamento -, ma non mi risulta che sia la normalità con cui si espellono le persone e si riconducono i cittadini espulsi nei Paesi di origine.

Comunque, questa vicenda ci risultò anomala sin dal principio per le procedure e per la gravità del personaggio che aveva come protagonista la vicenda. Ecco, in questi mesi, in maniera più o meno pubblica, abbiamo denunciato questo fatto per la gravità di quanto accaduto e anche per la gravità di come questo fatto è stato raccontato al Paese, ai nostri concittadini, ma anche al Parlamento.

Oggi, attraverso notizie di stampa, emerge qualcosa di molto grave. Il Ministro, Presidente, quel giorno disse al Parlamento che la domenica aveva ricevuto una comunicazione informale di poche righe, priva di dati identificativi e che, solo il lunedì, era stato trasmesso un carteggio complesso. Ecco, oggi viene fuori che questo non è vero. Che dalla domenica tutti sapevano tutto; che dalla domenica la sua Capo di Gabinetto e quindi lui stesso, e quindi, probabilmente, la Presidente del Consiglio, il Sottosegretario Mantovano, tutti sapevano di che si trattava, di chi si trattava, e hanno trattato la vicenda in maniera - virgolette - “riservata”, per risolverla rapidamente.

Non è quello che i torturati e gli uccisi si aspettavano da un Paese democratico come l'Italia; non è quello che noi ci aspettiamo dalle istituzioni della nostra Repubblica (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista e del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra e del deputato Giachetti*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare, sullo stesso argomento, l'onorevole Ghirra. Ne ha facoltà.

FRANCESCA GHIRRA (AVS). Grazie, Presidente. Intervengo a nome del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra per associarci a questa richiesta di informativa urgente del

Ministro Nordio sul caso Almasri, ma io credo che sarebbe opportuno che, in questa sede, venisse a riferire la Presidente Meloni, perché sappiamo che, oltre al Ministro Nordio, sono coinvolti diversi esponenti del Governo in questa vergognosa vicenda che ha segnato una pagina profondamente buia della nostra democrazia.

Come ricordavano i nostri colleghi, abbiamo ricevuto da parte del Ministro, quando è venuto a riferire il 5 febbraio, una serie di accuse ma anche di menzogne rispetto all'accaduto che sono oggi certificate da queste notizie che riceviamo a mezzo stampa, e non da parte del Governo, su cosa accadde realmente dopo che Almasri venne arrestato. Un atto assolutamente di pregio da parte delle Forze dell'ordine che davano esecuzione a un mandato della Corte penale internazionale che, invece, è stato completamente disatteso e smontato dal Governo per delle decisioni che devono venire assolutamente qui a chiarire.

Così come dovrebbero chiarire in questa sede quali sono i rapporti del nostro Governo con la Libia, dove noi finanziamo la guardia costiera per evitare che coloro che scappano da fame, miseria e guerra possano approdare sui nostri territori e vengano confinati nei *lager*, nei quali vengono torturati e seviziati da persone capeggiate dal comandante Almasri, che sappiamo per certo essere un torturatore, uno stupratore e che il nostro Paese ha mandato vergognosamente indietro con un volo di Stato. È importante che venga chiarito quali sono i rapporti, anche per spiegarci cosa è successo ieri, visto che una delegazione europea è stata rimpatriata. Per la prima volta il Ministro Piantedosi ha potuto assaporare sulla propria pelle cosa significa non essere accolti in un Paese; sarebbe interessante quindi capire cosa c'è dietro queste vicende, cosa si nasconde dietro alle bugie e alle menzogne che sono state raccontate in quest'Aula a tutti i cittadini italiani, ma direi non solo, perché è del tutto evidente che questa vicenda non ha dimensioni locali, ma riguarda dinamiche internazionali di cui sarebbe bene che la Presidente Meloni

venisse a riferire in questa sede (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra e di deputati dei gruppi Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista e MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare, sullo stesso argomento, l'onorevole Magi. Ne ha facoltà.

RICCARDO MAGI (MISTO+EUROPA). La ringrazio, Presidente. Fin dal primo momento di questa gravissima vicenda, alla fine del mese di gennaio e poi all'inizio di febbraio, nelle occasioni in cui in quest'Aula si è discusso prima con l'informativa, poi con la mozione di sfiducia nei confronti del Ministro Nordio, abbiamo da subito segnalato che c'era un profilo gravissimo non solo rispetto agli obblighi internazionali che il nostro Paese ha come Stato membro della Corte penale internazionale, dello Statuto di Roma, ma il profilo ancora più grave, se possibile, sta proprio nel fatto che il Governo italiano ha mentito a questo Parlamento e lo ha fatto reiteratamente; lo ha fatto il Ministro Nordio con toni anche un po' irridenti nei confronti del Parlamento e nei confronti delle forze di opposizione che chiedevano spiegazioni.

Il Ministro Nordio - ricordiamo tutti - si arrampicò con modalità da leguleio su questioni relative alla poca chiarezza delle indicazioni che erano arrivate dall'Aia, alla poca chiarezza del modo in cui erano circostanziati gli addebiti rivolti al soggetto in questione. In realtà, stava tentando di nascondere un elefante, che oggi è sotto gli occhi di tutti, e cioè la menzogna del Governo di fronte al Paese e al Parlamento. Il Governo era stato informato tempestivamente, fin dalle prime ore; il Governo era a conoscenza di quel mandato di cattura ed era a conoscenza dell'arresto.

Il Governo italiano avrebbe dovuto solo consegnare la persona all'Aia, alla Corte penale internazionale. Purtroppo - purtroppo! - la menzogna riguarda non solo il Ministro Nordio: riguarda direttamente in prima persona la

Presidente del Consiglio che ha ribadito, rivolta agli italiani, una versione falsa.

A questo punto noi abbiamo chiesto - e dovrebbero esserci immediatamente in queste ore - le dimissioni del Ministro Nordio, ma chiediamo e ci associamo alla richiesta delle altre forze di opposizione che la Presidente del Consiglio venga in quest'Aula, venga a chiedere scusa agli italiani e a trarre le conseguenze del fatto che ha mentito loro (*Applausi del deputato Giachetti*).

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, recante misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti (A.C. 2416-A) (ore 11,53).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 2416-A: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, recante misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti.

Ricordo che nella seduta del 3 giugno 2025 sono state respinte le questioni pregiudiziali Bonelli ed altri n. 1, Simiani ed altri n. 2, Ilaria Fontana ed altri n. 3.

(Discussione sulle linee generali - A.C. 2416-A)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Le Commissioni VIII (Ambiente) e IX (Trasporti) si intendono autorizzate a riferire oralmente.

Ha facoltà di intervenire il relatore per la Commissione ambiente, deputato Milani.

MASSIMO MILANI, *Relatore per la VIII Commissione*. Grazie Presidente. Onorevoli colleghi, rappresentante del Governo, il decreto-legge all'esame dell'Assemblea è stato modificato da numerose e importanti proposte emendative approvate dalle Commissioni riunite VIII e IX ed esattamente 80 emendamenti sono stati approvati nel corso della conversione.

Mi soffermerò sulla relazione nelle parti di competenza ovviamente della VIII Commissione (Ambiente). L'articolo 1 reca modifiche e integrazioni alla normativa per il riavvio delle attività volte alla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina al fine di: disciplinare la rideterminazione, nell'ambito del nuovo piano economico-finanziario (PEF) della concessione, del costo dell'opera; disciplinare l'aggiornamento dei prezzi dei contratti caducati stipulati con i soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera diversi dal contraente generale; prevedere, quale ulteriore condizione da rispettare affinché i contratti caducati riprendano a produrre effetti, l'accettazione espressa e incondizionata, da parte del contraente generale e degli altri affidatari, delle regole sulla obbligatorietà della costituzione di un collegio consultivo tecnico per la prevenzione/risoluzione di eventuali contenziosi, con una decurtazione del 50 per cento dei compensi dei relativi componenti.

Nel corso dell'esame in sede referente l'articolo 1 è stato integrato al fine di: modificare la disciplina concernente le

procedure espropriative relative a quest'opera; prevedere l'iscrizione di diritto della società Stretto di Messina Spa nell'elenco delle stazioni appaltanti qualificate. L'articolo 1-bis, introdotto in sede referente, stanziava risorse per incrementare la capacità di stoccaggio di gas naturale liquido e di rigassificazione nel territorio nazionale, con un finanziamento totale di 35 milioni di euro ripartiti fra il 2027 e il 2029. Le risorse sono destinate a progetti strategici già valutati, che rispettino determinati requisiti, fra cui l'avvio dei lavori entro sei mesi dall'assegnazione del contributo.

L'articolo 1-ter, introdotto sempre in sede referente, prevede lo sviluppo o il completamento in via prioritaria, nell'ambito dello sviluppo di studi e progettazioni del contratto di programma 2021-2025 fra MIT e ANAS, della progettazione dei seguenti interventi: strada statale n. 700 Caserta; raddoppio della Galleria della Guinza; variante di Pieve di Teco-Ormea con traforo del Valico Armo-Cantarana; interventi di adeguamento e miglioramento tecnico funzionale della SS n. 78 Amandola-Mozzano; e strada statale n. 7ter, tratto Manduria-Grottaglie. Si autorizza inoltre una spesa di 20 milioni di euro per l'anno 2025 e di 30 milioni di euro per l'anno 2026, per il completamento dei lavori inerenti all'impianto idrico-fognario del collettore primario del Garda.

L'articolo 1-quinquies, introdotto in sede referente, prevede l'individuazione di uno o più commissari straordinari, per le attività connesse al completamento delle attività di progettazione del nuovo Ponte dell'Olla, della Variante alla strada statale n. 16, nel tratto compreso fra Bari-Mungivacca e Mola di Bari, e degli interventi di adeguamento funzionale e messa in sicurezza della strada statale n. 100.

L'articolo 2, modificato in sede referente, interviene su varie disposizioni del codice dei contratti pubblici riguardanti: gli incentivi per le funzioni tecniche a favore del personale con qualifica dirigenziale; l'anticipazione del prezzo per i servizi di ingegneria e architettura; i criteri ambientali minimi per gli interventi di

ristrutturazione; le procedure per l'esecuzione di lavori in circostanze di somma urgenza e per gli eventi a cura della Protezione civile; gli attestati di qualificazione per l'esecuzione di appalti pubblici; la disciplina relativa al Collegio consultivo tecnico per gli appalti pubblici. Si introduce inoltre il nuovo articolo 46-*bis* del codice della Protezione civile al fine di disciplinare le procedure di affidamento di contratti pubblici in occasione delle emergenze di Protezione civile.

L'articolo 2-*bis*, introdotto in sede referente, al fine di incrementare le risorse per il monitoraggio finanziario dei lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi, autorizza la spesa di 1,17 milioni di euro per l'anno 2025 e di 0,48 milioni a decorrere dal 2026.

L'articolo 3 introduce una disciplina transitoria per l'effettuazione della verifica sismica degli edifici pubblici, volta a porre rimedio alle difficoltà interpretative e applicative sorte in relazione alla locuzione di "normale affollamento" e a quella di "affollamento significativo".

L'articolo 3-*bis*, introdotto in sede referente, interviene sull'articolo 19 del decreto-legge n. 104 del 2023, in tema di interventi per la messa in sicurezza di tratti stradali, ponti e viadotti di competenza degli enti locali.

L'articolo 3-*ter*, introdotto in sede referente al fine di procedere celermente al completamento dei lotti già finanziati, compresi nel tratto tra Cosenza e Altilia dell'autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria, prevede la nomina dell'amministratore delegato dell'ANAS a Commissario straordinario, nominato ai sensi del DL n. 32 del 2019.

L'articolo 3-*quater*, introdotto in sede referente, in relazione agli interventi per la messa in sicurezza e l'adeguamento del Traforo del Gran Sasso, provvede a trasferire le competenze del commissario straordinario per le autostrade A24 e A25 al commissario straordinario già nominato per la sicurezza del sistema idrico del Gran Sasso, a cui vanno imputate le risorse del programma

Strade sicure, finanziato dal Piano nazionale complementare e dal PNRR.

L'articolo 3-*quinqües*, introdotto in sede referente, prevede - al fine di rafforzare l'attività di monitoraggio delle opere incompiute - l'istituzione presso il MIT, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, di un tavolo tecnico di cui sono disciplinati composizione e compiti.

L'articolo 3-*septies*, introdotto in sede referente, interviene sul comma 10 dell'articolo 6 del decreto legislativo n. 152 del 2006 (codice dell'ambiente), introducendo disposizioni urgenti in materia di valutazione di impatto ambientale relativa a progetti o parti di progetti aventi quale unico obiettivo la difesa nazionale.

L'articolo 7 prevede che la Commissione tecnico-consultiva, incaricata di esprimere un parere alle domande di autorizzazione per la movimentazione, in aree ubicate all'interno del contermine lagunare di Venezia, dei sedimenti risultanti dall'escavo dei fondali del contermine lagunare stesso, operi non più presso il Provveditorato interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia, ma presso l'Autorità per la laguna di Venezia - Nuovo Magistrato alle Acque.

L'articolo 9, modificato in sede referente, prevede l'applicazione ai contratti di lavori con termine finale di presentazione delle offerte fra il 1° luglio 2023 e il 31 dicembre 2023 della disciplina sulla revisione dei prezzi prevista dall'articolo 60 del codice dei contratti pubblici, in deroga a determinate disposizioni e criteri.

In particolare, l'applicazione della disciplina dell'articolo 60 del codice è consentita a condizione che i contratti non abbiano beneficiato di precedenti forme di compensazione e siano rispettati determinati requisiti di sostenibilità economica. Tale misura è attivabile solo se vi è una copertura finanziaria sufficiente all'interno del quadro economico dell'intervento.

L'articolo prevede, inoltre, l'adozione dello stato di avanzamento dei lavori

con applicazione dei prezzi aggiornati annualmente in aumento o, per le sole lavorazioni eseguite e contabilizzate dall'inizio dell'anno 2025, in diminuzione, rispetto ai prezzi posti a base di gara, al netto dei ribassi formulati in sede di offerta.

L'articolo 10-*bis*, introdotto in sede referente, al comma 2, consente la proroga di un ulteriore anno, cioè per l'anno 2025, dell'applicabilità della disposizione transitoria che disciplina - per gli interventi ricompresi fra le infrastrutture strategiche già inseriti negli strumenti di programmazione approvati e per i quali la procedura di VIA sia già stata avviata alla data del 19 aprile 2016 - l'approvazione delle varianti da apportare al progetto definitivo.

L'articolo 11 reca modifiche alla disciplina delle concessioni autostradali, recata nel Capo 1 della legge n. 193 del 2024, volte a: chiarire che il valore di subentro è l'indennizzo a carico del nuovo concessionario subentrante nelle ipotesi di cui all'articolo 191, comma 3, del codice dei contratti pubblici; prevedere l'obbligo di adeguamento alle prescrizioni vincolanti, ove formulate dall'Autorità di regolazione dei trasporti; introdurre un rinvio al sistema tariffario definito dall'ART, appunto l'Autorità per i trasporti; consentire, in via transitoria fino al 31 dicembre 2026, l'inserimento di lavori e opere di manutenzione straordinaria nelle procedure di affidamento prima del completamento della procedura di adozione del Piano nazionale degli investimenti autostradali, al fine di rendere possibile il tempestivo avvio delle procedure di affidamento; disporre che per le tratte autostradali, in relazione alle quali i poteri e le funzioni di ente concedente sono attribuiti a soggetti diversi dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, si applicano, in quanto compatibili, le procedure di aggiornamento dei PEF relativi alle concessioni per le quali ente concedente è il Ministero, per il quale resta comunque fermo l'obbligo di indicare le tariffe, eccetera.

L'articolo 11-*bis*, introdotto in sede referente, elimina la cosiddetta clausola dello

stand still, che condiziona l'efficacia della nuova convenzione fra MIT e ANAS.

L'articolo 11-*ter*, introdotto in sede referente, reca disposizioni urgenti per l'avvio dell'attività della società Autostrade dello Stato Spa.

L'articolo 13 interviene sulla disciplina contenuta nel decreto legislativo n. 190 del 2024, relativa all'individuazione delle aree territoriali in cui prevedere l'installazione di impianti alimentati da fonti ad energia rinnovabile, in particolare delle cosiddette aree di accelerazione, implementando così l'attuazione della normativa europea in materia. In particolare, l'articolo fra l'altro modifica le modalità di individuazione da parte dei piani regionali delle aree di accelerazione, ora da individuare nelle cosiddette aree idonee.

L'articolo 13-*bis*, introdotto in sede referente, prevede l'assegnazione, a favore del comune di Stazzema, di un contributo straordinario di 2,2 milioni di euro per progettare e realizzare una nuova strada.

L'articolo 14 dispone l'inserimento, nel programma degli interventi urgenti adottato dal commissario straordinario per la ricostruzione dei territori colpiti dall'alluvione verificatasi in Emilia-Romagna, Toscana e Marche nel maggio 2023, di ulteriori interventi.

Infine, nel corso dell'esame referente sono state inserite disposizioni inerenti al finanziamento delle attività dell'Unità di missione per il PNRR presso il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, al fine di stabilire che l'autorizzazione di spesa prevista per detta Unità di missione è destinata anche a ulteriori attività funzionali allo svolgimento dei compiti di verifica e monitoraggio.

Ciò detto, signor Presidente, concludo dicendo che il lavoro è stato veramente importante e fattivo. Siamo soddisfatti, come Commissione, del lavoro svolto (*Applausi dei deputati dei gruppi Fratelli d'Italia, Lega-Salvini Premier e Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire il

relatore per la Commissione trasporti, deputato Baldelli.

ANTONIO BALDELLI, *Relatore per la IX Commissione*. Illustrissimo signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole membro del Governo, facendo seguito alla puntuale relazione del collega dell'VIII Commissione, in qualità di relatore della IX Commissione, riferisco sui contenuti di rispettiva competenza.

Mi rifaccio all'articolo 1-*ter*, introdotto in sede referente, che prevede lo sviluppo e il completamento in via prioritaria, nell'ambito dello sviluppo di studi e progettazioni del contratto di programma 2021-2025 tra MIT e ANAS, della progettazione dei seguenti interventi: SS 700 Caserta; raddoppio della Galleria della Guinza; variante di Pieve di Teco-Ormea con traforo di valico Armo-Cantarana; interventi di adeguamento e miglioramento tecnico funzionale della SS 78 Amandola-Mozzano e SS 7-*ter*, tratto Manduria-Grottaglie.

Si autorizza inoltre una spesa nella misura di 20 milioni di euro per l'anno 2025 e di 30 milioni per il 2026, per il completamento dei lavori inerenti all'impianto idrico-fognario del collettore primario del Garda.

Mi consenta, signor Presidente, come deputato marchigiano, di esprimere soddisfazione per l'accoglimento di un emendamento dei relatori che sblocca definitivamente una delle incompiute italiane, la Fano-Grosseto, che attendeva giustizia da tempo.

L'articolo 1-*quater*, introdotto in sede referente, prevede l'istituzione presso il Ministero del Lavoro e delle politiche sociali del Cruscotto informativo per la gestione dei contratti di appalto nel settore della logistica (CIGAL), che mira a fornire ai soggetti interessati informazioni funzionali alla verifica di conformità alla normativa lavoristica, contributiva, fiscale, erariale e all'imposta sul valore aggiunto, relativamente ai soggetti appaltatori.

L'articolo 1-*sexies*, introdotto in sede

referente, prevede la nomina, tramite DPCM, di un commissario straordinario per la tempestiva realizzazione del polo logistico di Alessandria Smistamento. La durata dell'incarico è prevista fino al 31 dicembre 2027.

L'articolo 3-*sexies*, introdotto in sede referente, incrementa di 1 milione di euro per il 2025 e di 4 milioni per il 2026 e per il 2027 il Fondo volto ad assicurare la funzionalità delle Capitanerie di porto-Guardia costiera.

L'articolo 4, modificato in sede referente, reca alcune disposizioni relative al servizio di autotrasporto. In particolare, si modifica la disciplina dei tempi di attesa dei veicoli per le operazioni di carico e scarico merci, nonché quella relativa agli imballaggi e alle unità di movimentazione. Inoltre, si attribuiscono poteri sanzionatori di diffida all'Autorità garante della concorrenza e del mercato, in presenza di determinate violazioni dei contratti di trasporto di merci su strada, e si stanziavano 6 milioni di euro per ciascuno degli anni 2025 e 2026 per l'ammodernamento della flotta del parco veicolare del settore dell'autotrasporto.

L'articolo 5, modificato in sede referente, contiene disposizioni inerenti alla sicurezza informatica e gestionale delle infrastrutture digitali di rete degli uffici centrali e territoriali della motorizzazione civile e ulteriori disposizioni di riordino delle attività espletate nell'esercizio delle funzioni ispettive di vigilanza dal competente personale del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, nonché la proroga del termine di limitazione strutturale alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali di categoria N1, N2 e N3 ad alimentazione diesel di categoria "Euro 5".

L'articolo 6, comma 1, novellato nel corso dell'esame in sede referente, con norma di interpretazione autentica dispone che l'aggiornamento dei canoni delle concessioni demaniali marittime in caso di mancata produzione o diffusione dell'indice dei prezzi per il mercato all'ingrosso è effettuato con l'utilizzo dell'indice dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali.

L'articolo 6, comma 1-*bis*, aggiunto in sede referente, precisa che la funzione caratterizzante delle aree portuali e retroportuali si intende riferita alle aree o agli ambiti complessivamente considerati, come disegnati e specificati nel piano regolatore portuale, e non alle singole porzioni dei medesimi, né ai singoli compendi affidati in concessione.

L'articolo 6, comma 2, regola il periodo della stagione balneare. Nel corso dell'esame in sede referente è stato introdotto altresì il comma 2-*bis*, ai fini di coordinamento normativo. Sempre nel corso dell'esame in sede referente, sono stati inseriti anche i commi 2-*ter* e 2-*quater*, i quali, rispettivamente, sopprimono la disposizione del codice della navigazione secondo cui a capo del compartimento in cui ha sede l'ufficio della direzione marittima il direttore marittimo assume anche il ruolo di capo del compartimento e stanziavano le relative risorse (*Applausi dei deputati dei gruppi Fratelli d'Italia, Lega-Salvini Premier e Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire la relatrice per la IX Commissione (Trasporti), onorevole Montemagni. Ne ha facoltà.

ELISA MONTEMAGNI, *Relatrice per la IX Commissione*. Grazie, Presidente. L'articolo 8 reca un'autorizzazione di spesa per gli anni dal 2025 al 2027 a favore della società RAM Spa.

L'articolo 8-*bis*, introdotto in sede referente, stabilisce che l'incarico di amministratore unico di ENAC Servizi Srl, società *in house* dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), può essere conferito anche ai dipendenti dell'ENAC.

L'articolo 10 reca, al comma 1, un'autorizzazione di spesa pari a 5,69 milioni di euro, nel periodo 2025- 2027, per l'esecuzione delle attività propedeutiche all'affidamento del contratto intercity (in scadenza a fine 2026) dal 2027 al 2041. Il comma 1-*bis*, introdotto in sede referente, apporta delle modifiche testuali al cosiddetto decreto PA, volte a specificare che l'assunzione di due dirigenti nel Ministero

delle Infrastrutture e dei trasporti è prevista per gli uffici dei provveditorati regionali e interregionali.

L'articolo 10-*bis*, introdotto durante l'esame in sede referente, al comma 1 reca disposizioni relative alla sostituzione delle protezioni in caso di avaria dei meccanismi di chiusura dei passaggi a livello con barriere o semibarriere, al fine di garantire interventi tempestivi e una maggiore sicurezza delle infrastrutture ferroviarie.

L'articolo 10-*ter*, introdotto in sede referente, incrementa gli importi delle sanzioni amministrative e delle ammende previste per la violazione di una serie di disposizioni in materia di sicurezza ferroviaria, tra cui quelle relative all'introduzione di estranei nelle sedi ferroviarie, al divieto di attraversamento dei binari e di azionamento dei sistemi di allarme al di fuori dei casi di incombente pericolo, all'arrecare danni e guasti agli impianti, nonché all'introduzione del bestiame nelle sedi ferroviarie o all'accensione di fuochi nella vicinanza delle linee ferroviarie.

L'articolo 12 interviene in materia di oneri di servizio pubblico nel settore del trasporto aereo.

L'articolo 15, comma 1, attribuisce all'amministratore delegato della società Infrastrutture Milano Cortina 2020-2026 Spa funzioni di commissario straordinario per la realizzazione di taluni interventi strettamente funzionali allo svolgimento dei Giochi olimpici e paralimpici Milano Cortina 2026, indicati in un apposito allegato del provvedimento in esame.

L'articolo 15, comma 2, stanziava risorse in favore della Federazione sportiva nazionale ACI, in considerazione dello specifico rilievo rivestito dei due Gran premi di Formula 1 organizzati in Italia. L'articolo 15, comma 2-*bis*, inserito in sede referente, prevede l'aumento di 2 milioni di euro per l'organizzazione e le funzioni della Presidenza del Consiglio dei ministri, mediante la riduzione del Fondo speciale di parte corrente del MIT.

L'articolo 16 reca, al comma 1, delle

autorizzazioni di spesa per il 2025 e a decorrere dal 2026 in favore della gestione governativa della ferrovia Circumetnea. Il comma 1-*bis*, introdotto nel corso dell'esame in sede referente, specifica che parte delle risorse del contratto di programma, parte investimenti, tra RFI e MIT siano destinate, per una quota di 4 milioni di euro annui per il 2027 e il 2028, anche al finanziamento di binari di precedenza in stazione sulla linea FL3 Roma Tiburtina-Viterbo Porta Fiorentina.

L'articolo 16-*bis*, introdotto nel corso dell'esame in sede referente, autorizza la spesa complessiva di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2028 per interventi di riqualificazione e mitigazione urbanistica connessi al progetto della linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria, da individuare attraverso apposito protocollo d'intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, RFI, la regione Campania e i comuni interessati.

In conclusione, colgo l'occasione per ringraziare tutti i colleghi che hanno partecipato all'esame del provvedimento, che lo hanno arricchito con gli emendamenti e con la loro discussione, ringrazio gli uffici e, ovviamente, ci tengo a ribadire come questo provvedimento - come il titolo stesso suggerisce - affronta materie di particolare rilevanza strategica e di complessità tecnica (*Applausi dei deputati dei gruppi Lega-Salvini Premier, Fratelli d'Italia e Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*).

PRESIDENTE. Saluto gli studenti dell'università "Federico II" di Napoli, che fanno parte dell'associazione IUS e che assistono ai nostri lavori dalle tribune. Benvenuti (*Applausi*).

Ha facoltà di intervenire il rappresentante del Governo, che si riserva.

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

ROBERTO TRAVERSI (M5S). Grazie, Presidente. Iniziamo questa discussione generale di un provvedimento che è avanzato

con molta fatica. Come quel famoso adagio che dice "il buongiorno si vede dal mattino", è già iniziato discretamente male il 14 maggio quando i Ministri si sono incontrati per produrre il testo e c'è stato l'abbandono di qualche Ministro, con un titolo che segnalava che c'era stata proprio una rissa. I temi che davano molto fastidio in quel contesto erano due, perché non c'era l'evidenza buona, forse nemmeno procedurale, riguardante, appunto, quella sullo Stretto di Messina e quella che poi è stata ribattezzata la "salva Spinelli" o, come dice il Governo, la "salva porti", però la "salva Spinelli" alla fine è stata stralciata ma poi l'abbiamo vista ricomparire nel provvedimento dopo la visura delle Camere. Quindi, questo è stato un inizio un po' difficile.

Abbiamo poi visto le pregiudiziali - anche su queste possiamo parlarne - che sono passate, ovviamente, alla Camera. La pregiudiziale viene richiesta perché la decretazione d'urgenza su questo provvedimento, per quanto riguarda sicuramente la minoranza, non è mai stata giustificata e questo è abbastanza evidente anche perché è un decreto che si fonda praticamente sull'articolo 1, sul quale poi sono stati aggiunti a spezzoni diversi temi, tanti temi - li abbiamo anche sentiti ora dai relatori, però in modo un po' disarticolato -, però l'articolo 1, che è quello sul ponte sullo Stretto e che poi richiama un'urgenza, fa un po' ridere. Ricordiamo il Ministro Salvini quando fece vedere al Ministero la rivista *Topolino* - in effetti esiste veramente quel giornale - e quella rivista raccontò, appunto, che nel 1979, dopo vent'anni di studi, si voleva procedere in maniera veloce a realizzare questo ponte, che sarebbe stato costruito in dieci anni. Quindi, spiegare ai cittadini che ora abbiamo questa urgenza incredibile e che dobbiamo correre a fare il ponte sullo Stretto solo per questo già figura abbastanza non proprio appropriato (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*) e questo è un altro tema.

Poi, sono iniziati i lavori in Commissione. Stimo molto i due presidenti, però noi ieri siamo stati impegnati nei lavori dell'ufficio

di presidenza e l'abbandono da parte delle minoranze dei lavori di Commissione credo che sia un brutto evento da non ripetere e i colleghi mi hanno spiegato che ci sono state anche delle votazioni sulle quali non si è proprio capito su cosa si votasse. Quindi, al di là degli amici presidenti, spero che questo non si verifichi più, perché non è solo che non si è capito cosa si è votato: qualcosa proprio non si è visto e poi c'erano emendamenti che venivano ritirati e altri che ricomparivano. Credo, pertanto, che sia un brutto esempio da dare come istituzione e, quindi, questo è un altro tema.

Oggi arriviamo qui, facciamo la discussione generale - questa per fortuna adesso è rimasta -, andremo alla solita ed ennesima fiducia e, quindi, non ci sarà modo neanche di parlare. Credo che dovremmo essere - qualcuno li sta contando - al centesimo decreto, quindi anche questo credo che sia un altro segnale abbastanza inquietante dell'attività di questo Parlamento, però diciamo che va bene così (lo diciamo virgolettato, naturalmente). Quindi, cosa si può dire?

Il giudizio complessivo, l'ho già espresso in premessa: si tratta di un DL Infrastrutture, che parte dal Ministro delle Infrastrutture e tocca, per competenza, la Commissione ambiente. Queste sono le due Commissioni che, su questi temi, dovevano e potevano scatenarsi.

Poi, forse, la decretazione d'urgenza si è creata in questi due mesi, nei quali la nostra Nazione ha deciso di aderire a quello che definiamo un patto scellerato dell'armarsi al 5 per cento. Forse, allora, l'urgenza è diventata quella di attaccarsi a questo carro e anche il Vice Ministro Rixi ieri è stato abbastanza chiaro su questo, con la possibilità addirittura di spendere questo 5 per cento, invece che tutto in armi, anche in infrastrutture.

Questo è un elemento di cui il Vice Ministro diceva che poteva essere quasi una cosa positiva. Francamente, mi sembra una visione molto, molto superficiale, soprattutto dal momento che le opere sensibili, se chiedono di essere finanziate, sono opere sensibili e lo devono essere. O si ha con l'Europa un

atteggiamento serio, ossia che si costruiscono davvero opere sensibili, oppure, alla fine, possiamo diventare anche obiettivi sensibili. Lo dico riferendomi alla diga di Genova, la quale, se venisse costruita con questo criterio, mi farebbe un po' paura: ricordiamo l'esperienza della Seconda guerra mondiale e cosa successe a questi obiettivi sensibili. Ora c'è il terrorismo e ci sono anche altre questioni di cui tenere conto, molto pericolose. Quindi, credo che, per determinate scelte, occorra tenere conto non solo della minoranza, ma anche delle comunità. Decidere che Genova diventi un obiettivo sensibile a me sembra una scelta pericolosa e anche dolorosa per la quale si deve anche rispondere. Su questo porgo molto l'attenzione, in questo momento.

Le opere strategiche militari prendono una via, il doppio uso perde, invece, la VIA: qua ci riferiamo alla VIA ambientale, perché, con questo metodo, uno dei problemi che si vogliono risolvere per il ponte sullo Stretto, dando questo obiettivo strategico, è che tutti i vincoli ambientali vengano abbattuti e persi. Questa è un'altra cosa che a noi appare molto, molto grave.

Poi, nell'enfasi, nella furia agonistica di questo momento, si voleva addirittura reintrodurre l'acquisto di armi senza fare troppa pubblicità, probabilmente per non avere verifiche da parte della Corte e farlo anche abbastanza di nascosto, come si dice. Questo, perlomeno, alla fine, in un DL Infrastrutture, si è capito che, forse, non era al tema e si è perso.

Il giudizio quindi è negativo, in particolare perché abbiamo una situazione disastrosa che riguarda soprattutto le infrastrutture ferroviarie, che non sono minimamente toccate. Guardavamo, con i miei colleghi, i ritardi di oggi: sono ritardi dell'ordine di 30 minuti e siamo quasi soddisfatti che oggi i nostri treni abbiano un ritardo così piccolo. Tuttavia, in un contesto come questo, con 6 milioni di cittadini italiani che si muovono soprattutto con il TPL, con i treni per andare a lavorare, per andare a fare tutte le loro attività, non aver pensato minimamente a loro, credo sia altrettanto grave.

Come è altrettanto grave, con riferimento alle autostrade, che tanti italiani utilizzano, avere pensato di introdurre, per dare loro una maggiore agevolazione, l'aumento dei pedaggi, che però anche questo è stato disatteso. Il Governo, quindi, avrebbe fatto per i cittadini l'aumento dei pedaggi delle autostrade. Per quanto riguarda, invece, le strade ANAS - sappiamo quanto sia importante la manutenzione stradale -, la proposta del Governo era di ritirare i fondi per le strade delle città metropolitane e delle province. Questa cosa ha fatto scatenare anche tutte le province in forza al centrodestra, perché si volevano limitare le risorse per la manutenzione; obiettivamente, questo veniva fatto per convogliare tutte le risorse sull'opera del ponte sullo Stretto: quindi, il nostro Paese investe su un'unica opera, investe sulle future generazioni e viene dimenticato tutto il resto. Anche questo è un elemento utile da segnalare.

Per quanto riguarda l'articolo 1 (entriamo un po' nel merito di come si è ragionato sul ponte sullo Stretto; per motivi di tempo, non posso parlare di energia, ma abbiamo visto che, per quanto riguarda l'energia, ci mancava solo l'utilizzo del carbone e poi tornavamo al Medioevo antico), era un bell'articolo, parlava di rinnovabili. Poi, in realtà, abbiamo visto poco o niente. L'articolo 1, quindi, cosa va a chiedere? Abbiamo parlato dei fumetti di Topolino, quindi di una storia che inizia negli anni Ottanta. Abbiamo chiuso i contenziosi, con l'illusione o il trucco, definitelo come volete, di ritenere ancora valido un progetto fatto nel 2005 (cubava 3,5 miliardi; ora nella rivisitazione, supera i 13 miliardi). Quindi è stato tenuto in piedi un progetto del genere e, dal punto di vista tecnico - parlo in qualità di architetto -, posto che già sappiamo cos'è avvenuto con la sismica e cosa c'è stato negli ultimi vent'anni, pensare di tenere in piedi un progetto fatto allora del cemento armato, anche solo per quello che è stato, credo sia una presa in giro. Tuttavia, questo *escamotage* è servito a chiudere contenziosi.

Finora abbiamo parlato, abbiamo speso già

un miliardo solo per fare delle carte. Ora, ci proponiamo di agevolare tutto, di far diventare la stazione appaltante la società che dovrà amministrare questa vicenda. Quindi, abbiamo dato una Ferrari da guidare su una struttura che - al di là del fatto che non entriamo nel merito, ma poi ci siamo entrati coi colleghi, dicendo quello che pensiamo, lo abbiamo detto chiaramente - vorrei vederla costruita e stare in piedi, ma proprio dal punto di vista tecnico. Questa è una scommessa con cui, secondo me, qualcuno si gioca la faccia, perché un'unica campata di quel livello, in una zona sismica, soggetta a cambiamenti climatici... Ma parliamo solo da un punto di vista tecnico, poi vedremo come finirà questa storia. Quello però che adesso è chiaro è che, invece, si investe ancora: investiamo in carta, diamo soldi, togliamo le procedure antimafia, poi le rimettiamo. In tutto questo caos generale, alla fine dei conti, vedremo cosa succederà.

Quello che è chiaro è che, con il Conte 2, non partimmo in modo aprioristico a dire "quest'opera non si deve fare"; abbiamo fatto alcuni studi, abbiamo redatto alcune relazioni, abbiamo addirittura studiato la possibilità di una galleria sotterranea (anche quell'ipotesi è stata presa in considerazione; prima di dire "no" alle opere, meglio avere una cultura generale e poi, se la cosa è fattibile, proporla): si finì con moltissimi rilievi e il MIT ha in mano tutti questi elementi. Quindi, adesso, pensare di fare passare su una struttura del genere treni ad alta velocità, dal punto di vista tecnico, è un altro studio che vorrei vedere sviluppato; verificheremo anche questo.

L'ultimo elemento che cito, appunto, per esigenze di tempo - poi volevo fare un passaggio anche sui porti -, è quello della gara: quando è venuta ANAC, che ha chiarito più che mai che passare da 3 miliardi a 13 miliardi rappresenta un *gap* troppo importante, anche per le procedure europee, quindi, anche su questo, tendenzialmente, il Governo ha tirato avanti. È molto grave e spero che ci sia una condivisione con l'Europa su questa visione, perché potrebbe essere un rischio che ci siamo

ritrovati noi, con lo Skymetro a Genova, su cui qualcuno ha giocato. Adesso, probabilmente, visto che non ci sono neanche i tempi, il comune di Genova dovrà ridare indietro 16 milioni, perché è un'opera irrealizzabile per la scadenza che il MIT sembra imporre.

Questo è il fulcro: è facile cubare opere, lanciarle, però sarebbe bello che, con la visione del buon padre di famiglia, le cose che si lanciano, poi possano avere un effettivo utilizzo per i cittadini, visto che si tratta dei loro soldi. Questo quindi è un altro ragionamento di massima.

Chiudo sui porti perché avevo iniziato questo intervento in discussione generale su quello che è stato definito il “salva Spinelli”. Lo definisco anche io così, forse impropriamente, però il caso di Genova, in questo, farà scuola, perché è stata introdotta la frase che questo emendamento non vale per i procedimenti pendenti. Ci sono questioni in Consiglio di Stato, quello è vero, però a Genova la concessione non è pendente, ha tre mesi di proroga. Quindi, indubbiamente, quando il 30 settembre scadrà, questo emendamento credo che possa ... Come si intende per le sanatorie edilizie, con lo stesso concetto (credo che sia perfettamente regolare) credo che si possa procedere. A volte quindi sarebbe più bello dire la realtà delle cose, invece che nascondersi, magari raccontando una realtà diversa.

Questa è un'altra cosa che mi sento di dire. Ho parlato di portualità: di portualità non c'è niente, faremo una discussione generale a parlare del nulla, se non di questa cosa che, poi, è l'emblema di tutti i piccoli favori che, probabilmente, per sistemare situazioni caotiche, vengono portati avanti dal Governo.

Sui porti lo abbiamo detto: a noi non interessava magari un emendamento che potesse mettere in ordine un piano regolatore portuale. Ci interessa una riforma della quale i Ministri parlano ormai da quasi tre anni, che in realtà ci sembra ancora lontanissima. Si doveva procedere non a colpi di emendamenti come questo, che poi vanno a creare estrema confusione; magari si favorisce qualcuno

mentre qualcun altro va in difficoltà. Quindi, vorremmo che il Governo si sforzasse e presentasse la riforma.

Intanto, abbiamo visto però che cosa sta succedendo: il sistema è davvero in difficoltà, tutti chiedono questa riforma, la chiedono velocemente. Chiedevano anche dei presidenti di autorità portuali. Su questo chiudo, anche per la notizia che ho letto stamattina: sembra sia stato proposto l'ultimo presidente di autorità, quello di Napoli. Fa un po' specie, poi vedremo se è tutto confermato, però dovrebbe essere un AD di una società che svolge in quella zona un'attività; la società credo sia di un senatore di Forza Italia.

Quindi, questa è la logica, questo è il disegno che chiude tutte queste scelte, come l'importanza che viene data ai porti da questo Governo. Credo che sia tutto qui, perché li abbiamo visti in audizione: qualcuno non ha minimamente competenza nel settore; sono scelte completamente, unicamente, politiche. Quindi, questa credo sia veramente la ciliegina sulla torta su una portualità che credo si stia lamentando sotto ogni aspetto e le risposte del Governo sono... proporrò questa riforma. Dall'altra parte, abbiamo dei commissari perché la Commissione non è stata in grado di votare dei presidenti. Quindi, che cosa significa questo? Che anche nella maggioranza non c'è assolutamente coinvolgimento, accordo perché naturalmente si sa che tecnicamente si possono anche ricevere dei voti negativi e se non ci si presenta in Commissione vuol dire che i problemi sono nella maggioranza. Date importanza a questo settore perché è uno fra quelli che tiene in piedi il Paese (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare l'onorevole Frijia. Ne ha facoltà.

MARIA GRAZIA FRIJIA (FDI). Grazie, Presidente. Onorevoli colleghi, io vorrei intanto ripristinare la verità perché no, non si è parlato dell'acquisto di armi in Commissione sul DL Infrastrutture; no, il provvedimento sui pedaggi

non prevedeva un aumento dei pedaggi; no, i soldi delle province non sono stati tagliati o meglio saranno ripristinati quanto prima nel prossimo provvedimento; ci è stato spiegato in Commissione; sì, i presidenti delle autorità di sistema portuale verranno votati durante la prossima settimana in Commissione trasporti.

Quindi, con il grande rispetto che nutro nei confronti del collega che è intervenuto precedentemente, credo che, soprattutto su argomenti come quello che stiamo cercando di affrontare, bisogna essere meno faziosi e più pratici.

Allora mi corre l'obbligo di fare una premessa: le infrastrutture e i trasporti troppo spesso vengono raccontati come qualcosa di distante, di tecnico, di freddo, un tema per addetti ai lavori; invece no. Le infrastrutture sono la spina dorsale di un Paese moderno, riguardano la vita concreta delle persone ogni giorno. Dietro ogni strada sicura e ben mantenuta, c'è una mamma che accompagna i figli a scuola senza rischi; dietro una ferrovia efficiente, c'è un lavoratore che arriva puntuale, un giovane che si muove tra le regioni per studiare o cercare lavoro; dietro un porto moderno, c'è l'economia di un territorio che si apre al mondo; dietro ogni investimento di infrastrutture digitali, c'è un'Italia che non vuole restare indietro. Le infrastrutture sono una priorità e Fratelli d'Italia ne ha chiaro il valore strategico, non solo come motore economico, ma anche come strumento di equità territoriale e sociale.

È questa la nostra visione: infrastrutture che uniscono, che riducono le disuguaglianze, che rendono la vita dei cittadini più semplice, più sicura, più dignitosa.

Con il Governo Meloni stiamo finalmente invertendo la rotta: investimenti mirati, risorse sbloccate, cantieri aperti e, soprattutto, una visione chiara. Non più promesse elettorali mai mantenute, ma interventi concreti, necessari, con tempi certi e benefici reali. Ci accusano di fare scelte politiche, è vero, perché decidere di finanziare un'infrastruttura strategica in un percorso oggetto di una visione chiara del

futuro verso il quale vogliamo portare la nostra Nazione è una scelta politica. È la scelta di chi vuole rimettere al centro i bisogni veri degli italiani.

Infrastrutture significa anche legalità, trasparenza nei cantieri, regole certe, ma anche lavoro. Ogni opera pubblica genera occupazione, professionalità, crescita. Non dimentichiamo il valore strategico del settore marittimo e della logistica: porti, interporti, autotrasporto. L'Italia, con la sua posizione nel Mediterraneo, deve tornare a essere protagonista e Fratelli d'Italia lo sta facendo con serietà e visione. Ci sarà sempre chi prova a rallentare, a criticare per partito preso, ma noi andiamo avanti perché crediamo in un'Italia che corre, che non si ferma, che collega, che non divide, che costruisce, non che blocca.

È in questo contesto che oggi ci accingiamo ad esaminare e a votare la conversione in legge con modificazioni del decreto-legge del 21 maggio 2025, n. 73. Con questo provvedimento, infatti, il Governo interviene in modo puntuale, determinato e coerente su una serie di *dossier* fondamentali per il sistema infrastrutturale e della mobilità del nostro Paese. Si tratta di un provvedimento complesso - lo diceva prima la relatrice - e articolato, che tocca temi su cui da tempo si attendono risposte e che oggi, grazie al Governo Meloni, trova compimento in una visione politica chiara, responsabile e concreta.

È un provvedimento che agisce con efficacia per accelerare la realizzazione delle opere pubbliche, garantire la continuità della manutenzione della rete ferroviaria e viaria, migliorare la gestione del demanio portuale e marittimo e rispettare gli impegni assunti dall'Italia in sede europea, anche nel quadro del PNRR.

A nome del gruppo di Fratelli d'Italia, quindi, esprimo convinto appoggio alla conversione in legge di questo provvedimento. Lo facciamo non solo per convinzione politica, ma perché siamo di fronte a un testo che cerca di dare risposte a esigenze reali, emerse dal confronto con i territori, le imprese e i cittadini.

Nei suoi originari 17 articoli, il decreto-legge

abbraccia temi quali, tra gli altri, il ponte sullo Stretto di Messina, le concessioni autostradali, il lavoro degli autotrasportatori, le concessioni marittime, il lavoro delle motorizzazioni. Si tratta di aspetti che la Commissione trasporti ha spesso incrociato durante l'esame di altri provvedimenti, primo fra tutti la riforma del codice della strada, ma anche il decreto-legge n. 35 del 2023, inerente al collegamento stabile tra Calabria e Sicilia; e altri provvedimenti ancora.

E questo decreto-legge, che oggi, come dicevamo, ci apprestiamo a convertire, rappresenta un altro tassello in quel lavoro di ricerca di soluzioni pratiche che questo Governo sta cercando di dare al Paese reale, a quel sistema produttivo e territoriale che chiede certezze e regole chiare. Tali esigenze fondano appunto la necessità e l'urgenza di questo intervento, al contrario di quello che accusano le opposizioni.

In particolare, in un contesto in cui l'Italia è chiamata a rispettare tempistiche stringenti dettate dagli impegni europei e dagli investimenti programmati con il Piano nazionale di ripresa e resilienza - e qui mi stupisco, appunto, delle critiche della sinistra - diventa imprescindibile accelerare la realizzazione delle opere pubbliche e sbloccare gli interventi infrastrutturali strategici.

Tale obiettivo richiede una semplificazione incisiva delle procedure in materia di contratti pubblici - è quello che fa questo provvedimento -, da attuare senza pregiudicare i principi fondamentali di legalità, trasparenza e concorrenza.

Questo provvedimento, ovviamente, non è la risposta definitiva a ogni criticità in materia, ma cerca di dare riscontri positivi per mettere ordine, correggere errori normativi, sbloccare i cantieri e rafforzare il diritto alla mobilità, dando certezze a chi lavora. In questo senso mi viene in mente l'approvazione dell'emendamento a cura di Fratelli d'Italia, anche della Lega, firmato dai colleghi Raimondo, Russo, Amich, Giovine per il rinvio del blocco euro 5 nelle regioni del bacino padano, quindi Piemonte, Lombardia, Veneto,

Emilia-Romagna. Misura, appunto, che va incontro alle esigenze di famiglie e lavoratori, ma anche di imprese, applicando un approccio graduale alla transizione ecologica.

È bene poi sottolineare che la situazione internazionale, aggravata dalla perdurante crisi in Ucraina, dai conflitti internazionali e dal conseguente aumento dei costi energetici, ha reso assolutamente necessario e urgente un intervento, ad esempio, a sostegno del comparto dell'autotrasporto che rappresenta una componente essenziale della logistica e dell'economia nazionale. In particolare, l'urgenza è legata non solo alla necessità di compensare l'incremento dei costi, ma anche a quella di introdurre misure strutturali: parlo dell'articolo 4. Mi viene in mente, anche su questo articolo, un emendamento della collega, onorevole Russo, proprio per cercare di migliorare il provvedimento che prevede la riduzione dei tempi di carico e scarico delle merci e migliorare i tempi di pagamento alle imprese del settore, tutelandone la sostenibilità economica. Ma ancora, sempre in tema di autotrasporto, vi è l'emendamento del presidente Deidda in merito alla digitalizzazione dei trasporti eccezionali.

Insomma, il provvedimento risponde all'urgenza di garantire il rispetto dei cronoprogrammi dei progetti finanziati non solo dal PNRR, ma anche dal Piano nazionale complementare dei fondi strutturali europei, evitando il rischio concreto di ritardi e la conseguente perdita delle risorse.

In questo quadro si inseriscono anche le opere connesse all'organizzazione dei Giochi olimpici e paraolimpici invernali, Milano-Cortina 2026, che richiedono azioni immediate e non rinviabili per assicurare la tempestiva realizzazione degli impianti previsti, in coerenza con gli impegni assunti sul piano internazionale.

Mi preme poi sottolineare il lavoro delle Commissioni VIII e IX che hanno attivato un ampio ciclo di audizioni appunto in Commissione, dove abbiamo potuto ascoltare le esigenze di tutti i settori interessati

al provvedimento. Queste audizioni hanno consentito di raccogliere una pluralità di punti di vista, permettendo alle Commissioni stesse di perfezionarne il testo. Ma un altro emendamento che ha contribuito a migliorare il testo in oggetto è quello sul tema degli autovelox, a firma dell'onorevole Amich. Il dibattito in Commissione, in sede referente, ha portato all'approvazione, appunto, di un emendamento riformulato, risultato di soddisfazione per tutti e ci auguriamo soprattutto per i cittadini e gli automobilisti. Si tratta di un intervento necessario e urgente per il riordino delle regole di settore e per definire norme chiare sugli standard e sulle procedure di approvazione e omologazione, assicurando che gli stessi siano utilizzati esclusivamente in chiave di prevenzione e deterrenza, all'interno di un quadro normativo certo.

È un provvedimento che affronta anche il tema della continuità territoriale in maniera timida, ma comunque è un tema di grande interesse, tra l'altro, oggetto di un'indagine conoscitiva svolta in Commissione trasporti sulle prospettive della mobilità 2030. Anche su questo il lavoro è ancora in corso. Ma non solo: vorrei aggiungere un passaggio anch'io sul tema del demanio portuale marittimo. Questo provvedimento introduce...

PRESIDENTE. Concluda.

MARIA GRAZIA FRIJIA (FDI). ...principi di trasparenza e sostenibilità, aggiungendo un tassello importante alla gestione delle concessioni. È ovvio che su questo tema c'è da fare ancora molto, ma vorrei citare le dichiarazioni di oggi del responsabile FIT-CISL Pellecchia che, proprio su quell'emendamento, che citava prima l'onorevole Traversi, ne sottolinea l'importanza e la bontà ed evidenzia la necessità di procedere all'attivazione del previsto Fondo per l'accompagnamento al pensionamento anticipato dei lavoratori portuali, sul quale, come Commissione trasporti e come Fratelli d'Italia, stiamo lavorando.

In conclusione, Presidente, è evidente quindi

che stiamo discutendo non certo di un decreto "bandiera", non certo di un provvedimento "slogan", ma di una norma pratica che risponde a esigenze vere e che offre alcune soluzioni. Infrastrutture, trasporti, concessioni, logistica e mobilità sono le fondamenta di un'Italia moderna, dinamica e competitiva.

Con questo decreto il Governo Meloni dimostra, ancora una volta, di saper governare con visione e responsabilità e Fratelli d'Italia, forza trainante di questa maggioranza, è fiera di accompagnare questa azione, con spirito di servizio e impegno, per il bene della nostra Nazione. Ovviamente il nostro voto - lo anticipo - sarà favorevole (*Applausi dei deputati dei gruppi Fratelli d'Italia, Lega-Salvini Premier e Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Morassut. Ne ha facoltà.

ROBERTO MORASSUT (PD-IDP). Grazie, Presidente. Non più di qualche settimana fa, su iniziativa e su proposta delle opposizioni, in particolare del gruppo del Partito Democratico, abbiamo discusso alcune mozioni parlamentari sul tema delle infrastrutture, in particolare sul tema della pianificazione e della programmazione delle infrastrutture. Perché quando poi si affronta questo tema non si può eludere il nodo di fondo, cioè che si parla di una materia che, senza pianificazione, senza programmazione, sia degli interventi sia degli investimenti, non può essere affrontata né discussa.

In quella discussione abbiamo criticato severamente il Governo per l'abbandono della logica della pianificazione e della programmazione, per l'abbandono anche degli strumenti attraverso i quali si programmano e si pianificano le grandi infrastrutture strategiche, ma anche quelle più minute, più particolari, che devono essere importanti, che sono importanti per legare un territorio così complesso, come quello della nostra penisola.

Abbiamo criticato, per esempio, il fatto

che RFI, le ferrovie, comprese le strade, cioè l'ANAS, non hanno un piano industriale coperto nei prossimi dieci anni. Perché prevedono investimenti per 120 miliardi che sono coperti per poco più della metà, rispetto ai quali il Governo non ha ancora elaborato una soluzione, se non affidarsi a fantasmagoriche ipotesi di privatizzazione o di coinvolgimento dei privati che sono rimaste campate in aria.

Così come abbiamo criticato, per esempio, il mancato appuntamento di una discussione sulla riforma della legge dei porti che, con grande enfasi, il Governo aveva annunciato e che poi ha tenuto nel cassetto nell'oscurità più totale, anche qui affidandosi, non tanto fantasmagoricamente, ma molto concretamente, all'ipotesi di una trasformazione in Spa delle autorità portuali per precludere ad una privatizzazione che in parte è già iniziata con l'approvazione della legge sugli interporti. E abbiamo criticato soprattutto l'abbandono degli strumenti dell'ordinamento che consentono di pianificare le grandi opere strategiche e le opere pubbliche per le infrastrutture, il programma del PNRR, che è stato continuamente rimodulato, ma anche l'abbandono del piano strategico per la mobilità o anche dell'elenco delle opere strategiche all'interno del DEF, il Documento di Economia e Finanza che serve da base poi per la legge di bilancio.

Ma non voglio prolungarmi su questo. Dico solo che, nel momento in cui arriva un decreto-legge - che noi abbiamo criticato anche in termini di costituzionalità, perché ha ormai varcato il muro del suono dei 100 decreti-legge nell'ambito di un tempo che è poco più della metà della legislatura - ci si aspetta qualcosa di concreto, qualcosa di pregnante: ci si aspetta che finalmente il Governo recuperi il tempo perduto, mettendo sul piatto qualcosa di sensato in un Paese che si sta allentando e che si sta allungando.

Perché non voglio qui fare l'elenco degli incidenti, dei problemi, dei ritardi che ormai sono diventati una narrazione comune, popolare: non c'è più un treno che arrivi

in tempo; ci sono continui fermi, continui problemi sulle linee; è noto che la nostra linea elettrica non regge il peso di un traffico che si è moltiplicato dal punto di vista dell'esercizio perché ci sono non solo i vettori pubblici, ma anche quelli privati, che la nostra infrastruttura ferroviaria si regge su una colonna vertebrale, che è l'asse Milano-Napoli, con un piccolo prolungamento dell'alta capacità, ma non ha le costole, cioè non ha gli attraversamenti tra mare e mare, e non ha le gambe, cioè non ha le linee marittime.

Ecco, tutto questo è talmente importante e pesa talmente sulla vita concreta delle imprese e dei cittadini che ci si aspettava qualcosa di concreto. Invece, no: abbiamo trovato, dal punto di vista degli investimenti, un pugno di chicchi di riso buttati sul tavolo, senza un senso.

Ci sono alcune opere - per un pugno di milioni - che entrano nel Piano degli investimenti di questo decreto soltanto perché evidentemente ci sono stati bilanciamenti di territorio all'interno del Governo. Tutte opere giuste, per carità di Dio, ma tutte opere sparse, senza un'idea di fondo, senza una priorità e senza un criterio, con molti abbandoni e con molti veli lasciati su tante cose, che continuano ad essere nel dimenticatoio. Ma soprattutto questo è un decreto che non ha una logica, non ha un senso...anzi ha soltanto un senso, cioè torna ossessivamente ancora sulla questione del ponte dello Stretto, aggravando le critiche che noi abbiamo già rivolto all'inizio di questa storia e trasformando il ponte dello Stretto addirittura in un'opera militare.

In questo decreto, infatti, si commette una cosa gravissima: si interviene sul codice del paesaggio, consentendo deroghe oscure e possibilità di derogare il codice del paesaggio, per la VIA, attraverso un decreto, che non farà più il Ministero dell'Ambiente, che è il Ministero deputato a questa competenza, ma che farà il Ministero della Difesa. Il Ministero della Difesa potrà intervenire sia sul ponte, ma in generale su tutte quelle opere che si riterranno opere necessarie ai fini della difesa nazionale. Quindi, si sfonda il codice del paesaggio e si

utilizza la necessità di affrontare un'emergenza internazionale per poter fare un qualche cosa che è sottratto completamente al controllo pubblico e anche alle normali procedure di attuazione delle opere pubbliche.

Questa è una cosa gravissima che interviene ferendo l'ordinamento e ferendo anche le prerogative del Parlamento sulle questioni che riguardano la guerra e che riguardano le strategie e addirittura le tattiche militari. Qui non parliamo soltanto delle opere che possono essere degli obiettivi militari, cioè che possono teoricamente essere colpite, ma anche delle opere che possono essere realizzate in funzione di azioni di attacco, cioè basi militari e installazioni che possono essere utilizzate anche tatticamente o strategicamente in un'azione di guerra che sia anche offensiva.

Questo è molto grave. Si interviene sull'opera del ponte, che viene individuata come un'opera non più soltanto di carattere civile, ma come un'opera di carattere militare. Ma, allora, se è un'opera di carattere militare, qui torna l'insufficienza di quel progetto che era già pesante per quanto riguarda la sua funzione civile, cioè l'attraversamento dello Stretto. Già da un punto di vista di opera civile, tutti i maggiori esperti hanno spiegato ampiamente che quel ponte non potrà mai ospitare le linee ferroviarie, perché il peso e la frequenza delle linee ferroviarie, insieme all'asse stradale, aumenteranno i margini di oscillazione di un'opera ad una sola campata e ciò renderà impossibile metterci il treno. Questo lo hanno detto tutti i maggiori esperti che hanno chiarito anche che, sia dal punto di vista civile e tanto più anche dal punto di vista militare, la luce tra la campata e la linea del mare è troppo bassa per consentire il passaggio di grandi bastimenti e di grandi convogli navali.

Quindi, di che cosa stiamo parlando? In una situazione come questa si aumentano i costi, cioè si dà ragione a quello che noi abbiamo detto fin dall'inizio, ossia che l'opera avrebbe vissuto una lievitazione di costi incontrollabile che comincia dalle opere di adduzione del ponte e delle testate, cioè le grandi opere d'arte che

dovranno essere realizzate per salire sul ponte sia sul versante continentale che sul versante dell'isola. Si aumentano i costi e si danno poi alla società Stretto di Messina - questo è l'altro aspetto - le funzioni di stazione appaltante. La società, che noi abbiamo criticato per come è nata, per essere uno stipendificio e per essere una società sottratta ad ogni controllo, potrà fare gli espropri con deroghe dei procedimenti, con accelerazioni dei procedimenti e con operazioni di deroga anche rispetto alle opposizioni che possono essere presentate negli espropri, perché è un'opera militare e perché è un'opera strettamente strategica e assolutamente prioritaria nel programma del Governo.

Questo con un'incidenza fortissima sulle economie reali delle due province, che potevano invece avere uno sviluppo nel progetto di attraversamento rapido che era stato impostato dai Governi precedenti, con un peso notevole su quell'economia e con un intervento sul territorio di grande cambiamento anche paesaggistico. Non c'è sicurezza che queste opere d'arte di salita verso i piloni per indovinare l'asse di scorrimento del ponte possano poi essere completate, perché la realizzazione di questo ponte è un grandissimo punto interrogativo.

Noi non ci opponiamo - e lo abbiamo sempre detto - alla realizzazione di opere che sfidino anche la natura, laddove sia necessario da un punto di vista di sviluppo. Ma la natura va sfidata non prometeicamente, cioè sfidandola sul piano della competizione, dell'efficienza e della forza naturale, ma va sfidata sul piano della capacità di essere resilienti rispetto alle esigenze della natura. Se uno guarda alle cose che sono successe in Italia, con grandi opere che hanno determinato grandi tragedie, bisogna andarci con i piedi di piombo.

Ma io voglio sottolineare anche altri aspetti. Intanto, come si è proceduto su questo decreto, perché, mi dispiace per i colleghi della maggioranza e i presidenti delle Commissioni, che hanno di solito un comportamento molto disponibile, ma questa volta si è passato il

segno. Non siamo stati in grado di discutere gli emendamenti e i subemendamenti. Nelle ultime ore e negli ultimi minuti in cui si doveva chiudere il decreto, ci sono stati propinati continuamente subemendamenti ed emendamenti dei relatori, per i quali non c'era neanche il tempo di poterli collocare all'interno del provvedimento, e ci si è sfidati. È stata sfidata l'opposizione che non è riuscita a intervenire, non è riuscita a parlare e non è riuscita a commentare, perché è stata letteralmente imbavagliata dalla procedura di voto, al punto che abbiamo dovuto abbandonare l'Aula. Questo è un modo di procedere che veramente sfida non solo il Parlamento, ma anche le prerogative minime dell'opposizione.

Ci sono poi altri punti di questo provvedimento che noi abbiamo considerato lesivi e insufficienti. Intanto, oltre alla militarizzazione delle opere, che ho già detto, vi è il fatto che vengono inseriti, per esempio, finanziamenti per quegli impianti di degassificazione e liquefazione del gas che sono rimasti fuori dalle procedure di finanziamento del PNRR. Intanto, non c'è un elenco di questi impianti. Si danno soldi intanto per insistere sulla linea dell'approvvigionamento fossile del nostro sistema energetico, ma lo si fa andando a prendere i fondi dalle risorse della mobilità sostenibile. È una contraddizione assurda. Si tolgono i soldi che servono per garantire il trasporto ecologico e li si mettono sulla implementazione del sistema energetico del gas, senza conoscere quali siano questi impianti. Li possiamo soltanto intuire in linea generale, ma non abbiamo un elenco.

Poi il Governo ha provato a fare due operazioni che ha dovuto ritirare, proprio grazie alla battaglia dell'opposizione, che erano molto gravi. Una è la riduzione delle garanzie antimafia per quanto riguarda il settore dell'autotrasporto, un settore delicatissimo soprattutto in certe aree del Mezzogiorno. Lì abbiamo fatto una battaglia dura con l'opposizione, costringendo il Governo a ritirare quell'emendamento. E poi l'altra è sull'aumento dei pedaggi, cioè il Governo

- qui va ricordato - voleva introdurre una tassa sulle vacanze degli italiani, aumentando i pedaggi delle autostrade in gestione ad ANAS. Poi ha ritirato l'emendamento rendendosi conto che questa cosa non aveva alcun senso, e risultava soltanto lesiva per i cittadini, per recuperare "una miseria", nel senso che nel quadro degli investimenti necessari per queste grandi infrastrutture 90 milioni non sono necessari, soprattutto quando non c'è un piano di programmazione.

Poi però sono rimasti, nonostante anche le nostre proteste, quei pedaggi che riguardano l'afflusso nelle grandi città metropolitane, ossia l'ingresso nelle grandi città metropolitane (soprattutto Roma e Firenze), dove ancora oggi si paga il pedaggio perché i caselli sono posti in posizioni tali per cui anche i cittadini di Roma e di Firenze, che stanno all'interno dei comuni, tutte le mattine debbono alzarsi, pagare il pedaggio e ripagarlo quando escono. In particolare, per quanto riguarda la città di Roma, una battaglia che noi parlamentari romani dell'opposizione conduciamo da anni è quella concernente il casello di Lunghezza che veramente rappresenta un grande peso nella vita economica di molte famiglie.

Insomma, è un decreto nel quale mancano troppe cose. Manca una strategia, c'è soltanto il chiodo fisso del ponte sullo Stretto e c'è un restringimento delle procedure che approfitta della situazione internazionale per poter restringere i controlli e restringere la possibilità di accedere ad una realizzazione di queste opere in un quadro di trasparenza.

Quando si restringono i controlli, soprattutto in certe aree, bisogna fare attenzione perché si va in una direzione che può essere rischiosa anche dal punto di vista della legalità. Soprattutto, mancano tantissime cose. Per esempio, manca qualunque intervento per quanto riguarda la rete idrica. C'è soltanto un finanziamento per la costa occidentale del lago di Garda. Benissimo, ma l'Italia ha un'emergenza idrica diffusa in tutto lo stivale. Abbiamo un livello di dispersione idrica delle reti di circa il 50 per cento e il 70 per cento in

certe aree del Sud, del Mezzogiorno, come in Basilicata, ma anche in Sicilia e in Calabria alle quali si vuole regalare l'opera faraonica senza intervenire sulle reti dell'entroterra, cioè sulle strade e soprattutto sulle reti idriche.

Manca completamente, per esempio, qualsiasi riferimento al tema dell'emergenza abitativa che è essa stessa un'infrastruttura, perché le infrastrutture non sono solo le infrastrutture di trasporto. Una grande infrastruttura è anche l'emergenza abitativa.

Si favoleggia ancora del piano casa, facendo riferimenti sempre agli anni andati, al piano casa Fanfani, come se fosse qualche cosa... ma il piano casa Fanfani lasciamolo stare: ha avuto la sua storia e si collocava in un'altra epoca. Si deve intervenire sull'oggi e sull'oggi abbiamo soltanto le esperienze risibili del 2008, con il Governo Berlusconi del 2008 che introdusse un piano casa fatto di incentivi che hanno distribuito solo rendite ai privati senza trovare la possibilità di avere un alloggio popolare, tant'è che l'emergenza è ancora piena, è ancora aperta, e senza neanche pensare a un minimo - un minimo! - di investimento in spesa corrente per ridare il finanziamento per la morosità incolpevole, che è stato tolto dall'ultima legge di bilancio. Non si è dato un minimo di fiato a queste famiglie e questo riguarda un'infrastruttura sociale, che è il tema della casa e dell'emergenza abitativa (per non parlare del dissesto idrogeologico).

Quindi, noi vediamo la piena insufficienza di questo provvedimento, la metodologia forzosa e forzata con la quale si è voluto approvarlo - attraverso un decreto, l'ennesimo decreto -, attraverso dubbiosi elementi di costituzionalità, perché è un decreto senza senso, è un decreto che mischia tutto, una specie di *hamburger* di elementi normativi che non hanno alcuna forma. Lo si è voluto approvare nelle Commissioni attraverso una forzatura incredibile e senza precedenti, potrei dire per certi aspetti, nel lavoro delle Commissioni trasporti e ambiente e si è presentato un prodotto arlecchinesco, senza alcuna strategia, quella strategia che manca e che noi nella discussione

delle mozioni abbiamo sollevato e abbiamo messo in luce. Quindi, diamo un giudizio estremamente negativo, diamo il giudizio su un Governo che è concentrato su una sola opera: vuole buttare soldi dentro l'inghiottitoio del ponte sullo Stretto. Conta solo quello e il resto, che riguarda il rinsaldare i nervi di questo Paese e allacciare le comunità, può andare a ramengo.

Infatti, parlare di aree interne - e lo abbiamo fatto pochi giorni fa in quest'Aula - vuol dire accorciare le distanze, investire sulle ferrovie regionali, investire sulle linee di collegamento, che sono rade, nonché aumentare gli investimenti e programmare gli investimenti sulle grandi linee strategiche. Tutto questo è frutto soltanto di retorica e di propaganda. Se ne parla, ma *verba volant scripta manent* e qui gli *scripta* non ci sono perché sono stati buttati nel cestino tutti gli strumenti di programmazione degli investimenti. Per esempio, il piano degli aeroporti: l'Italia non ha un piano degli aeroporti. Come può affrontare l'emergenza, anche militare se ci dovesse essere, senza uno strumento di programmazione di questa natura?

Il nostro giudizio sul provvedimento e, naturalmente, sul comportamento e sulla linea di questo Governo è estremamente severo da questo punto di vista. Quando manca una politica sulle infrastrutture, cioè quando manca una politica sostanzialmente per gli investimenti per le comunità, manca la politica in senso stretto ed è quello che condurrà questo Governo presto a una resa dei conti con i nostri elettori (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Furgiuele. Ne ha facoltà.

DOMENICO FURGIUELE (LEGA). Grazie, Presidente. Onorevoli colleghi, intervengo con orgoglio e con determinazione per esprimere pieno e convinto supporto, a nome della Lega, a questo decreto-legge, che oggi è in discussione, fortemente voluto dal Ministro Salvini e dal Governo di centrodestra.

Un decreto concreto, coraggioso, coerente con quella che è la nostra visione di un'Italia che si muove, che lavora, che costruisce, che dà nuove possibilità, che non si arrende alla burocrazia, che non si arrende alle visioni ideologiche esasperate e che non si arrende ai veti incrociati. Pensiamo, per esempio, a quello che abbiamo inserito all'interno del decreto per quanto concerne l'autotrasporto, un settore che da tanto tempo attendeva un quadro normativo capace di dare delle risposte agli operatori. Si tratta, signor Presidente, nella maggior parte dei casi di piccole e medie imprese artigiane che sono in una grave condizione di sofferenza dal punto di vista della liquidità. Perché? Perché non riescono a riscuotere le quote e i proventi del loro lavoro, in quanto considerate da sempre un anello debole di una catena che, poi, si deve confrontare con la committenza organizzata industriale. Allora, per la Lega e per il Governo di centrodestra investire sul tema dell'autotrasporto vuol dire investire sul lavoro italiano, sulla sicurezza stradale e anche sul mantenimento di un equilibrio logistico nazionale. Noi pensiamo che questa sia stata una battaglia di giustizia sociale (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*), per ridare dignità al lavoro. È una norma di civiltà sulla quale la Lega ha messo la faccia, così come spesso fa, come sempre fa quando si tratta di difendere chi lavora davvero.

Con questo decreto, signor Presidente e onorevoli colleghi, si aggiunge un ulteriore tassello alla messa a terra e alla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, che non è, come è stato raccontato anche quest'oggi nella discussione e nelle iniziative che, quando si è trattato di infrastrutture, hanno preceduto questo tipo di decreto, un'opera velleitaria. Non si tratta di un'idea improvvisata, ma è un'infrastruttura strategica che è stata prevista da diversi anni, che è inserita nelle reti TEN-T, che è inserita nei corridoi multimodali, che è stata studiata tecnicamente e che noi abbiamo avuto modo di approfondire rispetto al decreto sul ponte sullo Stretto e anche durante la discussione di una risoluzione di

qualche settimana fa, di cui sono stato il primo firmatario. È un'opera studiata tecnicamente e anche dal punto di vista della sostenibilità dei costi e dei benefici.

Il ponte sullo Stretto - non me ne vogliamo le opposizioni - non è solo un'infrastruttura, ma è un simbolo di coesione, è una sfida tecnologica e sarà una straordinaria leva per dare posti di lavoro, per realizzare un indotto capace di attrarre investimenti e soprattutto sarà un'occasione per integrare la Calabria, la Sicilia e il Mezzogiorno d'Italia con il cuore della logistica euromediterranea. Anche in questa occasione le opposizioni hanno fatto il loro dovere: hanno detto "no" al ponte, così come hanno detto "no", da sempre, all'apertura di cantieri, all'apertura di quella che è una possibilità di migliorare i collegamenti nel nostro Paese, ma lo hanno fatto soltanto da un punto di vista ideologico, perché questa grande opera sarà capace non solo di creare nuovi collegamenti e nuove interconnessioni, ma di farlo mantenendo una sostenibilità del trasporto delle persone e delle merci. Lo voglio ricordare, così come ho già fatto nelle diverse altre occasioni che ho citato, cioè il decreto Ponte sullo Stretto e la risoluzione che riguarda le infrastrutture: il ponte sullo Stretto non è meramente una lingua di asfalto ma si tratta prevalentemente di rete ferrata e chi ha ascoltato tutte le audizioni che si sono succedute nei lavori che abbiamo sostenuto all'interno della Commissione trasporti in questi anni ha compreso che il trasporto su rete ferrata emette un terzo della CO₂ rispetto alla rete gommata e ancora di meno rispetto al trasporto tradizionale con nave. Allora, noi con questo Governo andremo avanti e metteremo in campo tutti quelli che sono i passi necessari per far sì che la nostra Nazione possa essere proiettata nel futuro attraverso un'opera che darà di nuovo dignità e farà riparlare della grandezza della nostra Nazione.

Grazie poi - sempre all'interno di questo decreto - a un nostro emendamento, abbiamo rifinanziato e, quindi, abbiamo prorogato - a proposito, sentivo prima parlare i colleghi

delle opposizioni relativamente ai collegamenti interni, rispetto a quella che dovrebbe essere una grande opera come il ponte sullo Stretto - il Fondo per la manutenzione delle strade nei piccoli comuni. Ci riferiamo a quella iniziativa, che probabilmente sarà lontana dalle luci della ribalta, dalle cronache della propaganda, ma che sicuramente è molto vicina ai cittadini. I comuni con meno di 5.000 abitanti avranno la possibilità di garantire la manutenzione sulle proprie strade e la possibilità, dunque, di portare più sicurezza ai propri cittadini. Crediamo che questa sia un'iniziativa meritoria di grande attenzione (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*).

E, ancora, sempre all'interno di quello che è un provvedimento, secondo il nostro punto di vista, fondamentale, soprattutto per la contingenza storica che stiamo vivendo, abbiamo stanziato 35 milioni di euro nel triennio 2027-2029 per la realizzazione di interventi di rigassificazione.

Signor Presidente, lo voglio specificare, perché se ne è parlato in Commissione in modo errato: si tratta di depositi energetici che garantiranno la nostra autonomia energetica. Se ne è parlato tanto. Si tratta della possibilità di differenziare le fonti energetiche, soprattutto in un contesto come questo, andando in un'ottica di transizione ecologica seria, pragmatica e non ideologica.

E poi c'è un altro provvedimento all'interno di questo decreto-legge, che la dice lunga sulla visione della Lega, del centrodestra, che ha fortemente voluto derogare al divieto dell'utilizzo dei veicoli Euro 5 (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*): milioni di italiani hanno corso il rischio di essere espulsi dall'attività riguardante la propria mobilità. Noi abbiamo pensato semplicemente che non fosse giusto che milioni di italiani, che hanno acquistato, solo qualche anno fa, veicoli Euro 5, oggi potessero essere considerati come inquinatori seriali soltanto da punire.

Signor Presidente, in questo decreto Infrastrutture, si sono toccate diverse tematiche. Ce n'è una in particolare che sta a cuore alla

Lega e al Governo di centrodestra e che tocca e ha toccato la vita di milioni di cittadini, ed è quella che riguarda la materia degli autovelox. Grazie a un nostro emendamento, che abbiamo presentato e fatto approvare, finalmente si dà una forte accelerazione al riordino serio della disciplina degli autovelox. Noi non diciamo "no" alle regole, non diciamo "no" alla sicurezza, diciamo "no" agli abusi (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*), "no" agli autovelox nascosti negli angoli, dove non ci sono i pericoli, utilizzati solo per fare cassa. Come Lega, abbiamo preteso che ci fosse una ricognizione di tutti i macchinari presenti sul nostro territorio. Questo per dare al cittadino italiano la possibilità di avere macchinari utili, moderni e a norma.

Signor Presidente, bisogna investire nell'educazione, nella prevenzione e non in trappole che servono solo per fare multe facili.

In definitiva, signor Presidente, questo decreto testimonia ancora una volta come questo Governo ascolti, agisca e risolva i problemi. Questo Governo non si nasconde dietro gli *slogan*, non si nasconde, non è e non vuole essere vittima delle procedure infinite. Questo Governo si vuole prendere le responsabilità, vuole fare le scelte, anche coraggiose. Lo facciamo per i lavoratori, per le imprese, per gli artigiani e per i cittadini che ci chiedono mobilità, efficienza e sicurezza.

Le opposizioni hanno fatto il proprio dovere, l'ho detto poc'anzi: hanno detto "no" al Ponte, "no" ai depositi per la rigassificazione, "no" all'autotrasporto, "no" al buonsenso. Noi diciamo "sì" e siamo fieri di essere al fianco del Ministro Salvini e al fianco di questo Governo a sostenere questo provvedimento. È un'iniziativa che facciamo con coerenza e con responsabilità e che poniamo in essere soprattutto perché ci differenziamo rispetto alle opposizioni, attraverso una visione che non rimarrà mai schiacciata dall'immobilismo ideologico (*Applausi dei deputati dei gruppi Lega-Salvini Premier e Fratelli d'Italia*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare

l'onorevole Ghirra. Ne ha facoltà.

FRANCESCA GHIRRA (AVS). Grazie, Presidente. Durante la discussione sulle pregiudiziali, abbiamo ampiamente sottolineato l'abuso della decretazione d'urgenza, che è diventata ormai la modalità legislativa ordinaria di questo Parlamento. Ormai non ci si preoccupa neanche più di giustificare il perché si ricorra ai decreti-legge. Neanche nella relazione illustrativa sono indicate le ragioni del presunto carattere di straordinaria necessità e urgenza del decreto, che viene assunto in modo assiomatico in riferimento agli articoli del provvedimento.

Abbiamo anche sottolineato la profonda disomogeneità di questo decreto - come di tanti altri, che sono stati sottoposti all'attenzione dell'Aula -, che contiene norme che presentano un elevato tasso di eterogeneità, riguardando materie molto diverse tra loro. Passiamo, infatti, dal ponte sullo Stretto ai contratti pubblici, dalle disposizioni in materia di autotrasporto, motorizzazione civile e circolazione dei veicoli a quelle di ordinamento portuale e demanio marittimo, dalle disposizioni in materia di revisione dei prezzi alla modifica delle concessioni autostradali, per arrivare ai Giochi olimpici della Milano-Cortina 2026 e agli interventi nel settore delle energie rinnovabili. Disomogeneità che si è ampliata a dismisura durante il dibattito in Commissione, di cui abbiamo già stigmatizzato ieri l'andamento.

Noi riteniamo molto grave quanto è accaduto, visto che arrivavano in continuazione nuovi emendamenti e nuove riformulazioni dei relatori, con l'impossibilità concreta, per i deputati, di capire addirittura cosa venisse messo in discussione. Quindi lavori confusi e pasticciati, poi brutalmente interrotti per conferire il mandato al relatore. Queste, Presidente, l'abbiamo sottolineato già ieri, sono modalità inaccettabili, che sviliscono il ruolo delle Commissioni e dell'intero Parlamento, attraverso una continua e costante compressione del dibattito democratico, cosa che non possiamo che ripetere e denunciare.

Tutto questo, poi, per arrivare, all'esame in Aula di questo ennesimo decreto di qualità assolutamente discutibile, anzi, per noi molto negativo e peggiorativo del quadro normativo che regola le norme delle attività industriali e delle opere pubbliche del nostro Paese, con deroghe su deroghe, di cui, probabilmente, neanche voi siete certi, visto l'andirivieni degli emendamenti che sono stati presentati.

Si torna, ancora una volta, a intervenire sul ponte sullo Stretto, che avevamo già fortemente contestato, a partire dal primo decreto del 2023, e che oggi volete ulteriormente modificare, ritenendo necessaria e urgente la rideterminazione dei costi, che sono lievitati a dismisura, con la riattivazione della società Stretto di Messina, al fine di risolvere il contenzioso pendente, prevedendo, da un lato, la definizione stragiudiziale delle controversie e, dall'altro, la revoca dello stato di liquidazione a suo tempo disposto, con la contestuale ricapitalizzazione della società e la ridefinizione degli organi di amministrazione e di controllo della stessa.

Facendo qualche passo indietro, possiamo capire come si sia evoluto o, per meglio dire, involuto, l'iter di questa opera faraonica, che per noi è estremamente dannosa, oltre che inutile. A seguito del mancato inizio dei lavori dovuto allo stop dell'allora Governo Monti, il *general contractor* Eurolink, oggi Webuild, titolare del progetto approvato nel 2012, avrebbe tuttora in corso un contenzioso nei confronti dello Stato per 700 milioni di euro, cui si sommano altri 325 di risarcimenti, chiesti a sua volta dalla società Stretto di Messina Spa. La questione è finita alla Corte costituzionale, che, nel 2019, avrebbe stabilito il perimetro degli indennizzi da corrispondere alla società, maggiorato del 10 per cento. La riattivazione della società Stretto di Messina disattende le stesse raccomandazioni della Corte dei conti, che, nel 2017, concludeva la propria relazione, rilevando come la rapida chiusura della società si imponesse come necessaria, anche per l'estinzione del contenzioso avanzato dalla società nei confronti

delle amministrazioni statali, contrario al principio di proporzionalità, razionalità e buon andamento dell'agire amministrativo.

La situazione si è poi aggravata, visto che, nonostante il contenzioso ancora in essere, con l'approvazione da parte del CdA della società Stretto di Messina del progetto definitivo, aggiornato con una relazione del progettista contro qualunque norma preesistente, si è riconosciuto al contraente generale un notevolissimo potere contrattuale nell'ambito della definizione del contenzioso pregresso, visto che fondamentali attività tecnico-progettuali particolarmente rilevanti vengono rimandate al successivo livello di progettazione esecutiva, che, per effetto della norma che avete introdotto con il decreto-legge n. 89 dello scorso giugno, potrà avvenire anche per fasi costruttive.

Noi, su questo punto, siamo assolutamente contrari. Abbiamo presentato tutta una serie di emendamenti, perché non è pensabile che un'opera di questo rilievo possa essere progettata pezzettino per pezzettino. E a niente sono serviti anche i rilievi dall'ANAC, che ha invitato il Governo a valutare la necessità di procedere alla selezione di un nuovo contraente generale, anche per evitare potenziali procedure di infrazione comunitaria. Vi ritenete sopra la legge e pensate di poter fare sempre quello che vi pare.

Il raggruppamento temporaneo di imprese, con a capo Impregilo, oggi Webuild, come dicevo, si aggiudicò nel 2005 la gara per la realizzazione del ponte sullo Stretto per un importo di 3,9 miliardi di euro. Il 27 marzo 2006, l'anno successivo, venne sottoscritto il contratto con la società e solo nel 2011 venne fatto un atto aggiuntivo che portò i costi del ponte a 6,7 miliardi di euro, con un aumento del 72 per cento. Dopo il riavvio dell'iter, come sappiamo, i costi e le voci di spesa sono arrivati in un primo momento - nel 2023, quando è arrivato in Aula il decreto - a 8,5 miliardi, per poi schizzare ai 13,5 miliardi di oggi che, sommati agli 1,1 miliardi calcolati per le opere di ottimizzazione e complementari

alle connessioni ferroviarie, determinano oggi una spesa di quasi 15 miliardi di euro, con un costo che è più che triplicato rispetto a quello di aggiudicazione. Un dato che rende evidente come la scelta di far rivivere il rapporto concessionario con il soggetto aggiudicatario risulta in palese violazione della disciplina eurounitaria in materia di appalti, secondo cui i contratti e gli accordi quadro possono essere modificati senza una nuova procedura d'appalto nei casi previsti purché l'eventuale aumento del prezzo non ecceda del 50 per cento il valore del contratto iniziale. È del tutto evidente che, in questa situazione, siamo completamente al di fuori dalle regole, eppure, nonostante queste numerose palesi violazioni di legge, voi non solo non vi fermate ma non avete neanche cercato di modificare questo testo accogliendo alcuni emendamenti.

Poi, non contenti chiaramente dei risultati già ottenuti e conoscendo probabilmente le tempistiche dei cantieri pubblici nel nostro Paese, cosa avete pensato? Che per accelerare la realizzazione di questo meraviglioso ponte sarebbe forse preferibile trasformarlo in un'opera strategica della difesa. Infatti, il 9 aprile scorso, il Consiglio dei Ministri ha approvato la relazione che contiene le ragioni imperative di preminente interesse pubblico (*imperative reasons of overriding public interest*) e, come ha ricordato bene il collega Bonelli venerdì durante un'interpellanza urgente, questa delibera dovrebbe proprio servire per consentirvi di superare la puntualità dei vincoli ambientali europei, definendo questa come un'opera strategica per la difesa. Quindi, il Sottosegretario Prisco, in questa sede, dopo avere ricordato che avete deciso di impegnarvi a destinare il 5 per cento del nostro PIL nazionale alla sicurezza, sottraendolo chiaramente a investimenti in salute, scuola e trasporti, oppure aumentando le tasse ovviamente, perché altrimenti non si capisce dove potreste trovare le risorse per alimentare la vostra amata economia di guerra, ha rilevato che ogni Paese potrà definire in autonomia i propri investimenti in infrastrutture strategiche

al fine di migliorare l'interoperabilità e la resilienza delle reti infrastrutturali europee e, quindi, infilando il ponte all'interno del TEN-T nei nostri corridoi militari.

Peccato che già nel 1987 la rivista militare che ha citato l'onorevole Bonelli evidenziava una enorme criticità anche nel caso in cui dovesse essere accettata questa vostra proposta, perché, nel momento in cui il ponte dovesse diventare un'infrastruttura militare, da interesse strategico militare rischierebbe di diventare un obiettivo militare e, quindi, sarebbe necessario costruire una consistente protezione antiaerea e antimissile che sia attiva in maniera permanente.

Quindi, non si pone solo un problema enorme di lievitazione dei costi aggiuntivi ma anche, ovviamente, la necessità di riprogettare quest'opera, perché diventerebbe un'infrastruttura strategica per la difesa. Quindi, non si capisce allora il senso di queste norme che state introducendo con questo decreto, anche perché la vera ragione per cui avete fatto questa operazione è chiaramente - come ha ben sottolineato Angelo Bonelli - quella di bypassare i vincoli ambientali.

Voglio ricordare che anni fa Salvini aveva parlato di quest'opera come di un'opera *green* e un'attrazione turistica, la più grande al mondo. Ma questa non è, senz'altro, un'opera *green*, perché se il ponte fosse realmente realizzato - cosa che noi auspichiamo che non accada mai - ciò causerebbe un vero e proprio disastro ambientale. Ricorderete che nel 2013 la commissione che era tenuta a esprimersi sull'impatto ritenne il parere inesprimibile perché i documenti erano del tutto carenti di quegli approfondimenti che richiedeva un contesto così fragile e complicato e soprattutto perché ci sarebbe un'incidenza profondamente negativa sull'*habitat* e sull'avifauna delle aree protette. Tutta la zona dello Stretto è ricompresa in due importantissime zone di protezione speciale ed è caratterizzata da un sistema di ben undici zone speciali di conservazione, appunto ai sensi della direttiva Habitat, che tutelano un ambiente unico, importantissimo luogo di

transito per l'avifauna e i mammiferi marini, in cui si trova una delle più alte concentrazioni di biodiversità al mondo.

Inoltre - cosa che voi cercate di far finta che non esista -, c'è anche un elevato rischio sismico all'interno dello Stretto. Ma non solo, perché non vi siete neanche preoccupati di giustificare l'opera da un punto di vista trasportistico, dato che non esiste uno studio in questo senso. Il WWF ha spiegato che chi ogni giorno si muove tra le due sponde per il 76 per cento lo fa senz'auto, è un cittadino di quei territori e si contano circa 4.500 persone. Quindi, voi state prevedendo un investimento di 15 miliardi di euro per fare un ponte di 3 chilometri e mezzo in una zona a fortissimo rischio sismico, con delle caratteristiche ambientali che non dovrebbero farvi neanche pensare a una roba del genere. Ma andate avanti perché quest'opera serve per soddisfare, da un lato, l'ego di Salvini, ed ora anche, evidentemente, per procedere celermente verso l'economia di guerra, perché se davvero il vostro scellerato disegno dovesse andare avanti, potrete contabilizzare i costi del ponte su quel famoso 5 per cento di PIL che dobbiamo raggiungere a tutti i costi.

Quindi, mentre da un lato accentrate tutte le attenzioni sul ponte - anche le risorse -, vi dimenticate, invece, del sistema ferroviario che, come stiamo verificando anche in questi giorni, fa acqua da tutte le parti, della mobilità sostenibile, dei nostri porti, delle nostre strade provinciali, dove sono stati sottratti 1,7 miliardi di euro, il 70 per cento delle risorse stanziato in origine, a cui sono state reinserite, dopo le proteste, giustamente, degli enti locali, solo le somme relative al 2025, perché di fatto della sicurezza stradale al Ministro non interessa nulla e l'ha dimostrato anche con le modifiche al codice della strada che le associazioni hanno ribattezzato "codice della strage", perché vediamo come si siano indebolite tutta una serie di misure che consentivano agli enti locali di garantire la sicurezza nelle città e nelle strade extraurbane e che, grazie a queste modifiche evidentemente non efficaci, stanno causando un

sacco di incidenti e di morti.

Poi, è stata accertata un'infiltrazione della criminalità organizzata nel settore degli appalti pubblici, in particolare nei subappalti, e abbiamo detto tantissime volte che con le modifiche del codice degli appalti avete introdotto prima il sistema dei subappalti a cascata e poi avete provato a introdurre dei regimi speciali, anche per settori per i quali si è scelto di non esercitare la delega legislativa, che si è lasciata scadere scegliendo la via breve della decretazione d'urgenza, che salta a piè pari tutto il lavoro parlamentare che era contenuto nella legge delega.

Un altro aspetto ancora più grave è quello del tentativo pericoloso di centralizzare l'intera gestione dei controlli antimafia, per quanto riguarda il ponte sullo Stretto, sotto il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e solo grazie all'intervento del Quirinale quella norma non è oggi all'attenzione dell'Aula. Proprio perché parliamo di un'opera ad alto rischio di infiltrazioni criminali, avevamo chiesto controlli rafforzati e livelli di trasparenza massima ma, con voi, non c'è niente da fare su questo versante.

Sempre per quanto riguarda il codice degli appalti - approvato con le procedure ordinarie - sono poi subentrate modifiche continue, anche poco dopo la sua approvazione. Anche in questo provvedimento avete introdotto numerose disposizioni che riguardano gli incentivi per le funzioni tecniche a favore del personale con qualificazione dirigenziale, quelle per l'esecuzione di lavori in circostanze di estrema urgenza e per gli eventi di Protezione civile, attestati di qualificazione per l'esecuzione degli appalti pubblici e la composizione del collegio consultivo tecnico degli appalti.

Noi abbiamo sollevato un problema per quanto riguarda ANSFISA, un'importante agenzia nazionale nata dopo la tragedia del ponte Morandi, che è un'agenzia che si dovrebbe occupare di sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e che è ancora, di fatto, in una paralisi operativa e

disorganizzativa strutturale che viene segnalata costantemente dalle parti sociali ma su cui non fate niente, né per inquadrare correttamente il personale né per assumerne di nuovo.

E, con questo provvedimento, avete invece ben pensato di istituire una IV Direzione generale che avrebbe sottratto ulteriori risorse a beneficio di nuove posizioni apicali non tecniche. Mi chiedo come facciate, in una situazione come quella che vivono le nostre infrastrutture, dove c'è un'agenzia come ANSFISA che ha il compito di garantirne la sicurezza, a immaginare di introdurre nuovi dirigenti generali, direttori generali, piuttosto che darle a gambe e consentire di lavorare in maniera seria.

Non mi soffermo eccessivamente sulla questione delle Autorità di sistema portuale, ne abbiamo già parlato in altri contesti: ci sono presidenti in scadenza, ci sono commissari nominati da anni. Non intervenite, così come non intervenite sulle opere prioritarie del Piano nazionale per gli interventi infrastrutturali. Abbiamo dei problemi di siccità enorme al Sud, ma Salvini se ne infischia anche di questo. Non importa se non ci sia acqua potabile, non importa se non ci sia acqua per gli animali e per irrigare i campi, le priorità sono altre. Si parla solo del ponte oppure di opere che sono ugualmente dannose per i nostri territori e su cui la mia capogruppo è intervenuta diverse volte come, ad esempio, l'impianto di risalita a fune della Cortina-Socrepes, che ha avuto delle vicende anche piuttosto discutibili per quanto riguarda le gare d'appalto e che noi vi abbiamo chiesto di abbandonare come idea, ma che invece voi continuate a portare avanti.

Presidente, voglio chiudere con una vicenda che riguarda la mia terra, la Sardegna, ma anche tutte le isole, perché in questo provvedimento c'è anche una disposizione che riguarda gli oneri di servizio pubblico nel settore del trasporto aereo. In questo provvedimento viene modificato l'articolo 2 del decreto-legge n. 104 del 2023, che prevedeva che, nel caso in cui siano imposti oneri di servizio pubblico l'amministrazione competente, nel valutare le

misure esigibili, può fissare limiti massimi tariffari praticabili dalle compagnie aeree per determinate categorie di passeggeri ove emerga il rischio che le dinamiche tariffarie possano condurre a un sensibile rialzo legato alla stagionalità o a eventi straordinari nazionali o locali. Vi ricorderete che è stato tema di dibattito: il Governo si vantava di aver trovato una soluzione al caro biglietti; non è avvenuto questo. Con questo provvedimento peggiorano anche le cose, perché il livello massimo tariffario contiene la valutazione completa della necessità e della proporzionalità delle misure e questa modifica avrebbe dovuto essere concertata con le regioni insulari, in particolare la Sardegna, che ha la delega per la continuità territoriale e che paga anche gli oneri di servizio pubblico, anche perché nel frattempo la regione stava predisponendo uno schema di proposta di continuità territoriale - com'è noto - con la previsione di una griglia tariffaria graduata, con l'indicazione di una tariffa massima per ogni tipo di categoria di passeggeri, proprio per rimuovere quei disagi derivanti dall'insularità. Questo nuovo testo restringe le possibilità della regione di proseguire in questo senso. Non potremo chiaramente in questa sede discutere degli emendamenti che abbiamo proposto, perché con la posizione della questione di fiducia decadranno. Invito la maggioranza e il Governo a prendere in considerazione almeno un ordine del giorno che noi abbiamo depositato, perché il diritto alla mobilità sia garantito anche a chi vive nelle isole. L'abbiamo detto tante volte: i cieli sono le nostre autostrade; senza un sistema di continuità territoriale aerea è impossibile muoversi e, per questo, credo che il Governo debba rivedere le sue posizioni, valutare una modifica di questa norma e consentire ai cittadini delle isole di poter viaggiare (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra*).

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

(Repliche - A.C. 2416-A)

PRESIDENTE. Mi sembra che i relatori non abbiano intenzione di replicare, neppure il Governo. Poiché l'ordine del giorno prevede che si possa passare al seguito dell'esame non prima delle ore 14, sospendo la seduta fino a tale ora. La seduta è sospesa. Riprenderà alle ore 14.

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

PRESIDENZA DELLA
VICEPRESIDENTE ANNA ASCANI

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta sono complessivamente 93, come risulta dall'elenco consultabile presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto stenografico della seduta odierna.

Si riprende la discussione.

(Esame dell'articolo unico - A.C. 2416-A)

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

La V Commissione (Bilancio) ha espresso il prescritto parere (*Vedi l'allegato A*), che è in distribuzione.

**(Posizione della questione di fiducia
- Articolo unico - A.C. 2416-A)**

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

LUCA CIRIANI, *Ministro per i Rapporti con il Parlamento*. Grazie, Presidente. Onorevoli deputati, a nome del Governo e autorizzato dal Consiglio dei ministri, pongo la questione di fiducia sull'approvazione, senza emendamenti, subemendamenti e articoli aggiuntivi, dell'articolo unico del disegno di legge n. 2416-A: Conversione in legge del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, nel testo approvato dalle Commissioni riunite.

Sui lavori dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Secondo quanto convenuto nella riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo, la votazione per appello nominale sulla questione di fiducia posta sull'articolo unico del disegno di legge n. 2416-A, nel testo delle Commissioni, avrà luogo nella seduta di domani, giovedì 10 luglio, a partire dalle ore 14, previa dichiarazioni di voto a partire dalle ore 12,20.

Successivamente, a partire dalle ore 15 e fino alle ore 20, con prosecuzione notturna dalle 21 alle 24 ed eventualmente nella giornata di venerdì 11 luglio, avranno luogo le successive fasi di esame del provvedimento, sino alla sua conclusione.

Estraggo a sorte il nominativo del deputato dal quale avrà inizio la chiama.

(Segue sorteggio).

La chiama avrà inizio dal deputato Rotondi.

Sospendo a questo punto la seduta, che riprenderà alle ore 15 per le interrogazioni a risposta immediata. La seduta è sospesa.

La seduta, sospesa alle 14,03, è ripresa alle 15.

PRESIDENZA DEL
VICEPRESIDENTE SERGIO COSTA

Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni a risposta

immediata, alle quali risponderanno il Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale, il Ministro dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste e il Ministro per gli Affari europei, il PNRR e le politiche di coesione.

Invito tutti gli oratori ad un rigoroso rispetto dei tempi, anche considerata la diretta televisiva in corso.

(Iniziativa a favore delle imprese esportatrici nazionali, con particolare riferimento all'obiettivo di scongiurare l'applicazione di dazi da parte dell'Amministrazione USA e di diversificare gli scambi commerciali - n. 3-02072)

PRESIDENTE. Passiamo alla prima interrogazione all'ordine del giorno Francesco Silvestri ed altri n. 3-02072 (*Vedi l'allegato A*).

L'onorevole Cantone ha facoltà di illustrare l'interrogazione Francesco Silvestri ed altri n. 3-02072, di cui è cofirmatario.

LUCIANO CANTONE (M5S). Grazie, Presidente. Signor Ministro, lei pochi giorni fa ha dichiarato che dazi del 10 per cento imposti dagli Stati Uniti non sarebbero insostenibili per la nostra economia. Ecco, questo è sicuramente coerente con quello che ha riportato qualche mese fa sul piano per l'*export* italiano, in cui emerge la vostra priorità, cioè riequilibrare il *surplus* commerciale di 38 miliardi con gli Stati Uniti. Eppure, il centro studi di Confindustria stima un impatto reale del 23,5 per cento, con una perdita potenziale di 20 miliardi su *export* e circa 118.000 posti di lavoro nel solo 2026.

Alla luce di questo, noi vogliamo sapere se intenda agire in sede europea per scongiurare questa misura protezionistica e se parallelamente intenda avviare un piano di diversificazione dei mercati di sbocco, a tutela della competitività del sistema industriale (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Il Ministro degli Affari

esteri e della cooperazione internazionale, Antonio Tajani, ha facoltà di rispondere.

ANTONIO TAJANI, *Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale*. Grazie, signor Presidente. Le nostre aziende si confrontano oggi con un contesto internazionale complesso e in rapida evoluzione, segnato anche dalla sfida dei dazi. Nell'ambito del negoziato tra Stati Uniti e Unione europea, insieme al Presidente del Consiglio sono in costante contatto con gli altri Governi ai vertici della Commissione europea. Ho promosso con i nostri *partner* europei un approccio pragmatico e dialogante, senza però mai rinunciare alla fermezza e sempre con la massima attenzione alle esigenze del nostro tessuto produttivo. Seguo direttamente gli sviluppi, anche con il Commissario Sefcovic, impegnato personalmente nell'ampio e complesso negoziato con Washington.

Come ho ricordato in più occasioni, il mio sogno è quello di un grande mercato libero, con zero dazi tra Italia, Europa, Canada, Stati Uniti e Messico. Tuttavia, la situazione attuale richiede pragmatismo. L'obiettivo è di arrivare a un accordo che eviti scenari destabilizzanti. Le nostre imprese hanno bisogno di certezze per investire, esportare, creare occupazione e ricchezza. Sarà essenziale sfruttare la finestra negoziale dei prossimi giorni per raggiungere un'intesa soddisfacente. Una guerra commerciale, lo abbiamo detto più volte, non conviene a nessuno. L'obiettivo prioritario del Governo è continuare a rafforzare il sistema imprenditoriale del nostro Paese. E sono costantemente impegnato, da Ministro del commercio internazionale, a far sì che l'Italia possa essere sempre più una potenza dell'*export* e raggiungere i 700 miliardi di euro totali di esportazioni entro la fine della legislatura. Sono convinto che la diversificazione dei mercati di esportazione sia un obiettivo strategico per il nostro Paese. Per questo ho attivato il piano d'azione del Governo per l'*export*, al quale stavamo lavorando da tempo per rafforzare la nostra posizione sui mercati a più alto

potenziale.

La nostra è un'azione a 360 gradi, che si accompagna al sostegno alle istituzioni europee per la definizione di intese commerciali, come ad esempio con l'India, sempre con un occhio attento agli interessi del nostro tessuto produttivo. Credo profondamente in questa strategia e continuerò a sostenerla in prima persona. Il nostro deve essere un grande gioco di squadra: gli attaccanti di questa squadra sono le nostre imprese.

PRESIDENTE. L'onorevole Francesco Silvestri ha facoltà di replicare.

FRANCESCO SILVESTRI (M5S). Grazie, Ministro. Spero che questa passeggiata le sia gradita perché rispetto al suo intervento noi non abbiamo assolutamente appreso nulla. Quindi interpreto questa come una "non risposta". Voi continuate a nascondervi dietro l'Europa, semplicemente perché non avete un'idea comune di quelle che devono essere le politiche di *export* e soprattutto non avete un'idea comune di Europa. E lo si è visto anche rispetto a quello che è successo in Libia, dove abbiamo preso uno schiaffo in faccia a livello internazionale. Questo Governo non ha detto nulla - nulla - che potesse farci capire che noi facciamo parte di uno Stato come quello italiano.

Vede, continuate ancora, sempre nelle varie occasioni, a nascondervi dietro quelle che sono le competenze e la competenza adesso è in mano alla Commissione europea. Ma guardi che molte volte questo è solamente un volersi nascondere perché, quando noi abbiamo guidato questo Paese, quando siamo andati in Europa e abbiamo avuto a che fare con Rutte e abbiamo preso per un orecchio i Paesi frugali e li abbiamo portati alle nostre condizioni, non avevamo mica i poteri per farlo, ma l'abbiamo fatto! Quando siamo andati negli Stati Uniti e abbiamo lavorato con Trump, lo stesso Trump di oggi, nella conferenza stampa tra Trump e Conte Trump ha detto: verremo a investire in Italia. Noi non avevamo mica il potere

di farglielo dire, ma lo abbiamo fatto, poi ci siamo voltati verso Oriente per non essere più ricattabili proprio con i dazi, perché lì c'è un mercato importante e abbiamo attivato delle rotte commerciali importantissime. Oggi rispetto alla Cina, dal suo documento: meno 20 per cento nell'*export* con la Cina. Non avevamo mica il potere di farlo, ma lo abbiamo fatto. Quindi, il punto è semplicemente sapere che si fa parte di un grande Paese e noi quello rappresentavamo, perché avevamo persone dietro che avevano un disagio. Oggi voi state venendo qui e dopo essere andati negli Stati Uniti e aver promesso, già nei prenegoziati, che avremmo acquistato più gas e più armi, oggi ci mettono anche i dazi...

PRESIDENTE. Concluda.

FRANCESCO SILVESTRI (M5S). ...e voi il 10 per cento lo repute un grande successo. Allora, concludo dicendo: lei ha detto che ovviamente tutto questo è per un motivo di sfiga; lei è un Ministro, secondo lei, sfigato. Anche io penso che voi, come il Governo Meloni e Salvini, siate un po' sfigati, ma sa perché? Perché la fortuna aiuta gli audaci, mentre la sfiga si aggancia ai pavidetti come il vostro Governo (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

**(Ulteriori iniziative di sostegno
alle esportazioni - n. 3-02073)**

PRESIDENTE. La deputata Marrocco ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-02073 (*Vedi l'allegato A*).

PATRIZIA MARROCCO (FI-PPE). Grazie, Presidente. Ministro, i dati confermano che l'*export* è un motore essenziale per la nostra economia. Dall'inizio della legislatura il Governo ha avviato una diplomazia della crescita per rendere l'*export* un traino della competitività del sistema Italia con quasi la metà delle esportazioni verso mercati extra UE. Lei, Ministro, ha predisposto un piano

d'azione ad alto potenziale per l'*export* con l'obiettivo di 700 miliardi entro fine legislatura. Tuttavia, l'attuale contesto globale segnato dalla crisi in Ucraina e in Medio Oriente e dalle politiche USA crea incertezze per le nostre imprese italiane. Chiedo, quindi, al Ministro quali ulteriori iniziative intenda intraprendere per rafforzare il sostegno all'*export* italiano in questo scenario di crescenti sfide globali.

PRESIDENTE. Il Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale, Antonio Tajani, ha facoltà di rispondere.

ANTONIO TAJANI, *Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale*. Grazie, Presidente. Fin dall'inizio del mio mandato, anche come Ministro del commercio internazionale, ho promosso un'intensa azione di diplomazia della crescita per sostenere le nostre imprese sui mercati esteri, favorire l'*export* e l'internazionalizzazione dei nostri territori. Ho fortemente voluto un articolato piano d'azione per rafforzare le nostre esportazioni e raggiungere i 700 miliardi di euro di *export* entro il 2027. L'anno scorso l'*export* di beni e servizi ha rappresentato quasi un terzo del PIL italiano; nei primi tre mesi del 2025 le esportazioni sono già cresciute del 3,2 per cento: i numeri ci stanno dando ragione. Per rafforzare questa strategia ho dato indicazione di promuovere ulteriormente il nostro *export* verso i mercati extra UE, dove nel 2024 abbiamo registrato il miglior risultato degli ultimi dieci anni; ho voluto nuovi strumenti di finanza agevolata che si affiancano ai finanziamenti già esistenti gestiti da SACE, Simest Spa e Cassa depositi e prestiti; ho attivato le cosiddette misure Africa, America latina e India, che stanno offrendo alle nostre imprese ulteriori liquidità a tassi agevolati; ho, da ultimo, presieduto due importanti *forum* imprenditoriali rispettivamente con la Malesia e con l'India. Quest'ultima è un *partner* strategico anche nell'ambito del Corridoio economico logistico IMEC e, per valorizzarne appieno le opportunità, ospiteremo quest'anno

a Trieste una grande conferenza con l'India come Paese ospite d'onore.

Ho orientato il mio impegno anche verso l'America latina: nelle ultime tre settimane ho incontrato, in quest'ottica, i Ministri degli Esteri di Argentina, Ecuador e Uruguay rafforzando il dialogo economico con Paesi chiave della regione. Credo, inoltre, che l'esperienza del settore privato italiano possa fornire un valore aggiunto al processo di ricostruzione e ripresa dell'Ucraina: sostenere Kiev, oltre che un dovere, è una straordinaria opportunità di crescita comune e, per questo motivo, ho deciso di ospitare la Conferenza per la ricostruzione dell'Ucraina.

Riuniremo, da domani, a Roma, 4.000 delegati, da oltre 90 Paesi, 50 tra Capi di Stato, Capi di Governo e Ministri, 30 vertici di organizzazioni internazionali, oltre 2.000 aziende, di cui 500 italiane.

Vorrei condividere, in anteprima, con quest'Aula, un annuncio che faremo domani: si tratta del lancio di una nuova misura Simest, da 300 milioni di euro, a sostegno concreto delle nostre piccole e medie imprese coinvolte nella ricostruzione dell'Ucraina (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*).

Per accompagnare adeguatamente questi sforzi, ho avviato un ampio progetto di riforma della Farnesina: voglio renderla sempre più moderna e vicina alle esigenze delle imprese, anche con la creazione di nuove direzioni generali, dedicate alla crescita e alla sicurezza cibernetica. Il testo della riforma verrà presto trasmesso al Parlamento, per poi essere definitivamente approvato in Consiglio dei Ministri.

Le imprese italiane operano oggi in un contesto internazionale particolarmente complesso e competitivo, sono protagoniste della nostra azione di politica estera. Il Governo continuerà a offrire loro tutte le risorse necessarie per affrontare le sfide attuali e coglierne le opportunità (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare la deputata Marrocco.

PATRIZIA MARROCCO (FI-PPE). Grazie, Presidente, grazie, Ministro. Siamo assolutamente soddisfatti di quello che sta facendo questo Governo e quello che sta facendo lei. Oggi, il Governo sta dando risposte concrete per le imprese italiane, sostenendole sui mercati esteri con qualità e innovazione, anche in un momento di grande incertezza.

Con il Piano d'azione per l'*export* italiano, il Piano Mattei e il futuro Corridoio Indo-Mediterraneo, stiamo aprendo nuovi mercati ad alto potenziale, come India, Sudamerica e quello che lei ci ha appena detto, che bisogna esportare dove esportiamo poco. L'obiettivo è chiaro: rafforzare il *made in Italy* e portare l'*export* da 624 a 700 miliardi, creando crescita e lavoro in Italia.

Al tempo stesso, sosteniamo con forza i negoziati tra Europa e Stati Uniti, per evitare una guerra commerciale che penalizzerebbe tutti (questo non converrebbe neanche agli Stati Uniti).

Ministro, questa è la strada giusta, un gioco di squadra tra istituzioni, imprese e associazioni, per portare al mondo l'Italia dell'ingegno e dell'innovazione, una situazione di equilibrio, perché Forza Italia sarà sempre al fianco di questo Governo e al suo fianco per questa missione (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*).

(Iniziativa di competenza in merito alla sospensione del Trattato di associazione Unione europea-Israele e al riconoscimento dello Stato di Palestina - n. 3-02074)

PRESIDENTE. L'onorevole Fratoianni ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-02074 (*Vedi l'allegato A*).

NICOLA FRATOIANNI (AVS). Grazie, Presidente. Siamo di nuovo qui, Ministro, dopo

oltre 600 giorni di una guerra di sterminio. Di fronte a un orribile genocidio, pensavamo di aver visto tutto, ma la realtà terribile del Governo criminale e fascista di Benjamin Netanyahu supera la fantasia. Adesso, hanno inventato un nuovo macabro gioco: vieni a cercare un pugno di farina, tu che stai morendo di fame, perché ti sto affamando e faccio il tirassegno sulla tua povera testa.

Poi, siccome non basta mai, adesso, cambiando in modo macabro, ancora una volta, il senso delle parole, hanno deciso di inventare la città umanitaria: un vero e proprio campo di concentramento nel quale deportare e recludere prima 600.000, poi 2 milioni di palestinesi di Gaza, che da lì non potranno più uscire: è una vergogna (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra!*)

Allora, signor Ministro, siamo di nuovo qui, aspettando con fiducia qualche parola di verità chiara e l'indicazione della volontà di compiere, finalmente, qualche atto concreto (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra*).

PRESIDENTE. Il Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale, Antonio Tajani, ha facoltà di rispondere.

ANTONIO TAJANI, *Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale*. La ringrazio, signor Presidente. La Striscia di Gaza continua purtroppo ad essere teatro di un conflitto devastante, che restituisce ogni giorno immagini di distruzione e sofferenza.

In un contesto segnato da una costante sfiducia tra israeliani e palestinesi, acuita da quasi due anni di guerra, servono dialogo, lucidità e visione strategica. Voglio innanzitutto ribadire il più fermo sostegno del Governo agli sforzi di mediazione di Stati Uniti, Egitto e Qatar. Ne sto parlando con tutti gli attori principali, da ultimo, questa mattina, con il Ministro degli Esteri francese e, nei giorni scorsi, come sapete, anche con il Ministro degli Esteri egiziano e con il Premier qatarino, poi con la Ministra degli Esteri canadese e con il Presidente di turno del G7. Ho assicurato

che l'Italia farà tutto il necessario nel G7 e nell'Unione europea per sostenere questa mediazione.

La proposta di tregua avanzata da Washington è una base concreta per un cessate il fuoco permanente che sosteniamo e auspichiamo venga accolta da Hamas e da Israele.

I nodi da sciogliere sono molti: la distribuzione degli aiuti, il dispiegamento delle forze israeliane e la sostenibilità della tregua. Lo voglio ribadire chiaramente: l'unica prospettiva possibile per la pace, l'obiettivo irrinunciabile, resta un processo politico che porti a due Stati che convivano in pace e sicurezza.

Per il raggiungimento di questi obiettivi, non si può prescindere da un dialogo franco e costruttivo con Israele. Così abbiamo potuto ribadire la nostra contrarietà ad ogni forma di sfollamento forzato della popolazione palestinese, insieme alla condanna dei coloni responsabili di gravi violazioni dei diritti umani in Cisgiordania.

Per ottenere risultati concreti, è importante mantenere aperto ogni canale di dialogo con le autorità israeliane, incluso quello dell'Accordo di associazione con l'Unione europea. È un formato che, in questi mesi, si è rivelato prezioso, permettendoci di affrontare in modo franco e diretto e, appunto, anche critico, questioni di grande rilevanza politica, economica e di sicurezza.

Anche grazie alla collaborazione delle autorità israeliane, l'Italia ha potuto, inoltre, essere in prima linea nel sostegno alla popolazione palestinese. Azione politica e assistenza umanitaria sono infatti complementari. Lo dimostra il successo dell'iniziativa *Food for Gaza*, lo dimostrano le evacuazioni di quasi mille persone, tra cui oltre 150 bambini, portate avanti dall'Italia, seconda, in questo, solo ai Paesi Arabi, Egitto e Qatar. Per fare uscire anche una singola persona da Gaza serve, infatti, una trattativa politica che noi possiamo portare avanti grazie al nostro costante dialogo con Israele.

Sappiamo che tutto ciò non basta. Le esigenze della popolazione palestinese nella Striscia sono enormi e richiedono strumenti capillari affidabili, come quelli delle Nazioni unite. Il Governo, dall'inizio della crisi, ha stabilito un'efficace collaborazione, in particolare con il polo dell'ONU di Roma, a partire dal Programma alimentare mondiale. In questo quadro, ho voluto stanziare - concludo, signor Presidente - alcuni giorni fa, 5 milioni di euro all'OMS e altri 5 all'UNICEF, per attrezzature sanitarie e assistenza a donne e bambini. Siamo molto attivi anche in Cisgiordania, dove, negli ultimi mesi, abbiamo finanziato iniziative da 5 milioni di euro con l'OMS e con la FAO.

L'Italia continuerà ad esserci, con fermezza e coerenza, per difendere i nostri interessi nazionali e i valori che ci guidano (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*).

PRESIDENTE. L'onorevole Fratoianni ha facoltà di replicare.

NICOLA FRATOIANNI (AVS). Signor Ministro, capisco che oggi non sia la giornata migliore per lei, tra interviste invasive, la figuraccia planetaria che la nostra diplomazia ha subito ieri con il respingimento del Ministro Piantedosi e le clamorose rivelazioni, che testimoniano che il ministro Nordio, suo collega, ha mentito al Parlamento sul caso Almasri, ma ci torneremo. Eppure, l'avevo sperato che evitasse oggi di ripeterci quanto è stato bello il programma *Food for Gaza* e quant'è bello il nostro impegno umanitario. Avevo sperato che ci fosse qualche indicazione rispetto alla volontà di fare qualche scelta. Per arrivare ai due Stati, bisogna riconoscere lo Stato che non c'è, signor Ministro (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra*). Noi restiamo uno di quei Paesi che, nella vergogna, di fronte al genocidio, non riconoscono quello Stato, con l'argomento ridicolo che questo non risolverebbe ogni problema, ma certo spingerebbe nella strada che voi, ogni volta, indicate come l'unica

praticabile. Ci saremmo aspettati che voleste far rispettare il diritto internazionale, applicando l'articolo 2 di quel Trattato di associazione, che prevede la sua sospensione in caso di violazione dei diritti umani. Che è successo a Gaza, per non dichiararli violati, quei diritti umani, dopo 600 giorni di sterminio e genocidio? Che deve succedere ancora, perché abbiate uno scatto di dignità (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra*)? Vede, signor Ministro, lei ieri, con una battuta anche autoironica - glielo riconosco -, si è definito il Ministro più sfigato della storia con tutto quello che succede nel mondo quando lei è lì a ricoprire quella carica. Ma la sfiga, signor Ministro, non c'entra niente. Che cosa sono, allora, i bambini che muoiono a Gaza di fame, di stenti e sotto le bombe nell'inazione e nella complicità di buona parte della comunità internazionale? La parola che si attaglia di più a lei, per il ruolo che svolge - non a lei come persona - e al suo Governo, non è sfiga, è complicità (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra*), perché lo sterminio non è un caso, è una scelta, e anche la complicità, signor Ministro, è una scelta e voi avete scelto di essere complici di quello che sta accadendo (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra*).

(Iniziativa volte ad assicurare la concordanza tra la posizione dell'Italia e quella del complesso degli Stati euro-atlantici, anche con riferimento al ruolo riconosciuto alle organizzazioni internazionali - n. 3-02075)

PRESIDENTE. La deputata Carfagna ha facoltà di illustrare l'interrogazione Lupi ed altri n. 3-02075 (*Vedi l'allegato A*), di cui è cofirmataria.

MARIA ROSARIA CARFAGNA (NM(N-C-U-D)M-CP). Grazie, Presidente. Questa interrogazione è finalizzata a chiarire gli orientamenti del Governo italiano in vista del voto definitivo sull'Accordo pandemico globale. Il 20 maggio, nel corso della prima

votazione, l'Italia si è astenuta - unico Paese del G7 ed unico Paese del circuito euro-atlantico -, nonostante un oggettivo successo negoziale, ottenuto proprio dall'Italia. Infatti, nel testo definitivo è stata inserita, per esempio, la clausola di inviolabilità della sovranità nazionale, è stato escluso l'obbligo di *lockdown* e vaccinazioni ed è stata garantita l'intangibilità dei brevetti.

Adesso, Ministro, sappiamo che gran parte dei profili di competenza attengono al Ministero della Salute, ma sappiamo anche che, da Ministro degli Affari esteri, le sta particolarmente a cuore la credibilità e l'affidabilità del nostro Paese nel mondo.

Per questo, siamo qui a chiedere a lei rassicurazioni in merito agli orientamenti che il nostro Paese assumerà in vista del voto definitivo che si terrà presumibilmente tra un anno, un anno e mezzo.

Noi crediamo che la scelta dell'astensione vada superata, proprio a garanzia dell'affidabilità internazionale di cui oggettivamente il nostro Paese oggi gode.

PRESIDENTE. Il Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale, Antonio Tajani, ha facoltà di rispondere.

ANTONIO TAJANI, *Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale*. La ringrazio, signor Presidente. Il Governo considera la salute una priorità della propria azione a livello internazionale. Ecco perché ho voluto mettere al centro delle nostre iniziative anche questo settore cruciale, con alcune linee direttrici ben precise: *focus* sull'Africa, tutela della vita umana, in particolare quella dei bambini, promozione di partenariati pubblico-privati, coinvolgimento attivo del sistema Italia e delle sue eccellenze nelle attività di cooperazione sanitaria.

Come segno tangibile della nostra azione a favore della salute globale, ho recentemente annunciato un nuovo contributo italiano di 250 milioni di euro a favore del GAVI, l'alleanza per i vaccini, che ha già vaccinato oltre 1

miliardo e 100 milioni di bambini e salvato più di 18 milioni di vite. L'Africa è la nostra priorità anche in campo sanitario.

La salute è al centro del nostro partenariato con i Paesi africani, in linea con l'approccio del Piano Mattei: gli interventi della cooperazione italiana mirano a rafforzare i sistemi sanitari locali, ridurre la mortalità, soprattutto quella infantile, e prevenire la diffusione delle malattie e delle pandemie.

Portiamo questa visione e il nostro impegno in particolare all'interno dell'Organizzazione mondiale della sanità, che sta attraversando un ampio processo di riforma, e seguiamo da vicino tale processo per migliorare l'efficienza e l'efficacia dell'organizzazione.

Sullo specifico negoziato relativo all'accordo sulle pandemie, il Ministro Schillaci, nella sua dichiarazione del 20 maggio scorso all'assemblea dell'OMS, ha sottolineato l'interesse dell'Italia a proseguire i lavori con gli altri Stati membri, in uno spirito di cooperazione costruttiva per approfondire insieme le questioni ancora aperte.

Viviamo in un quadro internazionale segnato da una crescente polarizzazione e da un indebolimento del confronto costruttivo. In questo contesto, noi lavoriamo anche per rafforzare e migliorare le istituzioni internazionali.

La dimostrazione pratica la stiamo fornendo anche a Gaza: mentre altri si rivolgevano ai privati, noi abbiamo realizzato - lo ricordo ancora - il programma *Food for Gaza*, lavorando a fianco dell'OMS e del polo delle Nazioni Unite a Roma, a partire dal Programma alimentare mondiale.

Proprio la settimana scorsa - l'ho ricordato poco fa - ho disposto due ulteriori stanziamenti di 5 milioni di euro a favore dell'OMS e di UNICEF, con l'obiettivo di rafforzare il contributo italiano per l'assistenza sanitaria alla popolazione palestinese nella Striscia di Gaza. Continueremo a lavorare intensamente con le organizzazioni internazionali e al loro interno, coniugando la promozione di iniziative di collaborazione con la tutela dell'interesse

nazionale.

PRESIDENTE. L'onorevole Lupi ha facoltà di replicare.

MAURIZIO LUPI (NM(N-C-U-I)M-CP). Grazie, signor Presidente. Signor Ministro, la ringraziamo per la risposta. La nostra interrogazione aveva due aspetti. Il primo, come ha sottolineato la collega Carfagna, prendendo spunto da uno dei temi fondamentali, è quello della tutela della salute, degli strumenti che l'intero mondo si è dato per combattere le malattie, che hanno dimostrato non avere confini. Superano i confini di ogni Paese e per questo è necessario lavorare tutti insieme. Quindi, la posizione che abbiamo assunto riguardo all'astensione in prima sede di dibattito all'OMS.

Il secondo aspetto è molto legato alla comune visione che noi abbiamo, in particolare Noi Moderati e lei, riguardo al popolarismo europeo e al tema per cui il multilateralismo e le organizzazioni internazionali sono fondamentali.

Proprio in un momento come quello che lei ha sottolineato, anche ieri, in maniera più positiva del collega Fratoianni, di guerre - le due guerre nel mondo: una in Europa e l'altra nel cuore del Mediterraneo -, di guerre commerciali, in momenti come questi che sono di cambiamento d'epoca, è necessario assolutamente tenere ferma la barra e sapere che il multilateralismo, l'alleanza euro-atlantica, la possibilità di essere protagonisti, di cambiare in questo cambiamento, ma di tenere ferma la barra, è la strada che noi dobbiamo percorrere.

Per questo noi crediamo che è anche dai particolari e dalle scelte particolari che si sostiene questa visione. È questo il contributo che noi vogliamo dare e lei vuole dare certamente al Governo ed è per questo che credo che si lavorerà tutti insieme, perché nella fase conclusiva, anche in un cambiamento che l'Organizzazione mondiale della salute e della sanità sta tenendo, la posizione dell'Italia superi quell'astensione e porti a una visione comune

su cui da sempre lei e noi vogliamo si lavori (*Applausi dei deputati del gruppo Noi Moderati (Noi con l'Italia, Coraggio Italia, UDC e Italia al Centro)-MAIE-Centro Popolare*).

(Posizione del Governo italiano sull'accordo commerciale tra l'Unione europea e i Paesi del Mercosur - n. 3-02076)

PRESIDENTE. L'onorevole Porta ha facoltà di illustrare l'interrogazione Provenzano ed altri n. 3-02076 (*Vedi l'allegato A*), di cui è cofirmatario.

FABIO PORTA (PD-IDP). Signor Vicepresidente del Consiglio, l'accordo tra l'Unione europea e i Paesi sudamericani del Mercosur è finalmente vicino alla sua ratifica finale dopo ben 25 anni di lunghe trattative.

Parliamo di quella che sarà la più grande area di libero scambio al mondo: 750 milioni di persone. Un mercato a noi particolarmente vicino grazie alla presenza in quei Paesi di oltre 50 milioni di cittadini di origine italiana. E proprio l'Italia sarebbe il principale beneficiario di questo accordo, con un aumento delle sue esportazioni stimato in almeno 5 miliardi di euro.

Di fronte ai dazi di Trump, oggi questo accordo è strategico e vitale ed è per questa ragione che noi oggi chiediamo al Governo italiano di uscire dalle ambiguità delle sue altalenanti posizioni - la sua favorevole, quella del collega che le sta a fianco contraria, quella della Presidente Meloni che forse è un "ni" - e di dirci finalmente qual è la posizione ufficiale che porterete in Europa (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*).

PRESIDENTE. Il Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale, Antonio Tajani, ha facoltà di rispondere.

ANTONIO TAJANI, *Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale*. Grazie, signor Presidente. Voglio rassicurare

gli onorevoli interroganti che la posizione del Governo è univoca.

Noi siamo consapevoli della grande importanza politica ed economica dell'accordo di partenariato tra l'Unione europea e il Mercosur. L'intesa apre interessanti e concrete possibilità di sviluppo per le imprese italiane, soprattutto nei settori industriali di punta del nostro sistema produttivo: farmaceutico, chimico e meccanica avanzata. Settori che beneficerebbero di un accesso preferenziale a mercati finora caratterizzati da significative barriere al commercio.

Non meno rilevanti sono le prospettive per alcune produzioni agricole, con opportunità promettenti per quelle vinicole e per la tutela delle nostre indicazioni geografiche nel mercato sudamericano. Il Governo si è infatti battuto in sede europea per l'inclusione nell'accordo di 57 denominazioni italiane, tra cui autentici simboli del nostro *made in Italy*, come la mozzarella di bufala campana e il prosciutto di Parma. Una scelta che va nella direzione della lotta contro l'*Italian sounding* e il falso alimentare.

A ciò si aggiunge una dimensione geopolitica di rilievo. L'accordo Unione europea-Mercosur rappresenta un tassello fondamentale nella strategia italiana ed europea di diversificazione dei flussi commerciali e di consolidamento del legame con un'area strategica del mondo. Un rapporto privilegiato, in particolar modo per l'Italia, che verrà ulteriormente rafforzato con la Conferenza Italia-America Latina che si svolgerà a Roma nel prossimo ottobre per rinnovare le prospettive del partenariato politico ed economico con la regione.

Come ribadito da ultimo al nuovo Ministro degli Esteri dell'Uruguay, Lubetkin, in visita a Roma, l'Italia vuole essere la voce in Europa dell'America Latina, sempre tenendo naturalmente conto degli interessi dei nostri settori produttivi come quello dell'agricoltura. Sono, infatti, ben consapevole delle legittime preoccupazioni espresse da alcuni comparti dell'agricoltura nazionale, che meritano grande attenzione e risposte concrete. È per questo

motivo che stiamo lavorando in sede europea per poterle affrontare nella maniera più efficace. L'obiettivo è rafforzare le misure di protezione, tutela e sostegno di questi settori.

Vogliamo giungere a soluzioni condivise e vantaggiose per tutti: nuove opportunità per le nostre imprese, in linea con l'azione concreta di diplomazia economica orientata alla crescita che ho voluto imprimere al Ministero, e tutela delle eccellenze e della qualità del settore agroalimentare italiano.

Rispondendo a un'interrogazione analoga, non credo che il Ministro Lollobrigida dirà cose diverse, a dimostrazione che la linea è comune. Sì al Mercosur, ma protezione delle nostre produzioni agricole.

PRESIDENTE. L'onorevole Provenzano ha facoltà di replicare.

GIUSEPPE PROVENZANO (PD-IDP). Grazie, Presidente. Siamo molto curiosi, adesso, di aspettare anche la risposta del Ministro Lollobrigida, che solo pochi giorni fa aveva detto chiaramente che questo accordo non è condivisibile. Una dichiarazione che evidentemente cozza con quella che lei ha fatto, caro Ministro degli Esteri e Vice Premier.

Vede, questa ambiguità del Governo, che qui è riaffermata e speriamo che verrà sciolta nei prossimi minuti, sta purtroppo indebolendo la posizione del nostro Paese, perché l'Italia, partecipando a una minoranza di blocco in Europa, rallenta l'approvazione di questo accordo e aumenta il potere di ricatto di altri Paesi. Le compensazioni in agricoltura le vogliamo tutti e vogliamo anche un rafforzamento dei controlli, ma dobbiamo parlare dei dati e i dati ci dicono - l'ha ricordato oggi il Presidente Antonio Costa - che la quota di carne bovina prevista nell'accordo del Mercosur equivale all'1,6 per cento dell'intera produzione europea. È un dato che conferma le preoccupazioni sulla nuova strategia della politica della bresaola che ha in mente il Ministro Lollobrigida. Lei ha detto che è strategico; ma allora, Ministro, perché non l'ha

inserito nel piano d'azione per l'*export* che ha presentato il suo Ministero, l'accordo del Mercosur, dove non viene nemmeno mai citato? Quei cinque, sette miliardi in più di *export* forse non sono interesse dell'Italia e non sono la risposta migliore ai dazi del vostro caro amico Trump, che tendete a minimizzare (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*)? E dico "caro" perché il prezzo di questa amicizia con Trump la pagheranno per 20 miliardi le nostre imprese e per 118.000 posti di lavoro i lavoratori.

Vede, c'è un tema di messaggio che diamo al mondo rispetto al quale l'Italia non può avere ambiguità, che vanno sciolte ora, perché l'accordo non si può rinegoziare. Bisogna dire "sì" ora, non domani, non dopodomani. E il messaggio che vogliamo dare al mondo è questo: mentre Trump alza barriere e muri, noi siamo quelli che costruiscono ponti con l'Occidente, che non è quello di Trump e Netanyahu, che progetta la pulizia etnica a Gaza, ma è un Occidente che viene...

PRESIDENTE. Concluda.

GIUSEPPE PROVENZANO (PD-IDP). ... spesso trascurato che è l'America Latina e l'Europa - e l'Italia in cima all'Europa - può diventare riferimento di quelli che non vogliono le guerre commerciali ma vogliono ancora credere nella cooperazione economica e pacifica nel nostro mondo (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*).

(Iniziativa urgente volte a garantire la stabilità economica degli operatori e delle aziende della filiera della canapa industriale - n. 3-02077)

PRESIDENTE. L'onorevole Magi ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-02077 (*Vedi l'allegato A*).

RICCARDO MAGI (MISTO+EUROPA). La ringrazio, Presidente. Attendo l'attenzione del

Ministro.

PRESIDENTE. Signor Ministro, per cortesia. Signor Ministro Lollobrigida, per cortesia. Prego, onorevole.

RICCARDO MAGI (MISTO+EUROPA). Grazie, Presidente. Il Ministro Lollobrigida spesso richiama la necessità di tutelare e di valorizzare i fiori all'occhiello della produzione agricola italiana. Oggi chiediamo al Ministro che cosa intenda fare il suo Governo per tutelare uno dei fiori all'occhiello della produzione agricola italiana dall'azione dello stesso Governo, che lo sta distruggendo.

Parliamo della filiera della canapa, parliamo di 3.000 aziende e di 20.000 operatori che in questo momento, a causa di una norma che è diventata legge, contenuta nel decreto-legge cosiddetto Sicurezza, vedono a rischio la stabilità dei loro investimenti e dei posti di lavoro. Chiedo cosa intenda fare il Ministro per garantire stabilità a questo settore, a questi lavoratori e a queste imprese di una filiera completamente italiana.

PRESIDENTE. Il Ministro dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, Francesco Lollobrigida, ha facoltà di rispondere.

FRANCESCO LOLLOBRIGIDA, *Ministro dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste*. Grazie, Presidente. Grazie, collega Magi, perché mi propone un'interrogazione che mi offre l'occasione per fare chiarezza su un tema che nelle ultime settimane ha generato un ampio dibattito pubblico, ma anche una certa confusione, spesso alimentata da letture parziali e strumentali dell'intervento voluto dal Governo.

Desidero fin da subito rassicurare le imprese agricole che coltivano la canapa che il Governo non intende in alcun modo criminalizzare un intero settore, né tantomeno colpire indiscriminatamente migliaia di operatori economici che hanno sempre operato nella

piena legalità. Si vuole invece porre un argine ai fenomeni distorsivi che, nel tempo, hanno sfruttato una situazione di incertezza normativa per alimentare condotte commerciali ai margini della legalità, certamente non coerenti con lo spirito e la lettura della legge 2 dicembre 2016, n. 242, che aveva quale sua finalità il sostegno alla coltivazione della canapa e la promozione della relativa filiera agroindustriale.

L'intervento legislativo è motivato prioritariamente da ragioni di tutela della salute pubblica e della sicurezza, al fine di evitare che l'assunzione delle inflorescenze possa favorire, attraverso alterazione dello stato psicofisico del soggetto assuntore, comportamenti che espongono a rischio la sicurezza e l'incolumità pubblica, ovvero la sicurezza stradale, conformemente a quanto raccomandato dal Consiglio superiore di sanità nel parere del 2024 e dal Comitato nazionale per la biosicurezza, le biotecnologie e le scienze della vita, in data 4 dicembre 2023. Con questo obiettivo e nella piena consapevolezza della rilevanza del comparto della canapa industriale, il Governo è intervenuto con l'articolo 18 del decreto da lei citato.

Volendo usare una formula chiara e sintetica per esprimere l'effetto delle nuove disposizioni, posso dire che non è stato compiuto alcun passo indietro e che ciò che era lecito resta lecito e che quello che era vietato continua ad esserlo. La norma, infatti, si limita a ribadire il divieto, già esistente nell'ambito dell'ordinamento giuridico italiano, di commercializzazione sotto ogni forma delle inflorescenze della canapa, ossia delle sommità fiorite e fruttifere della pianta di canapa, separate dal resto della pianta, anche se coltivate ai sensi della già citata legge 2 dicembre 2016, n. 242, nonché dei prodotti contenenti o costituiti da tali inflorescenze, compresi estratti, resine e oli da esse derivati.

Va sottolineato che la coltivazione e la commercializzazione della pianta nella sua interezza, comprensiva quindi delle inflorescenze, è lecita e resta consentita per le finalità previste dalla legge già citata. Al contrario, la commercializzazione autonoma

delle sole inflorescenze, separate dalla pianta, è sottratta - e lo è sempre stata - al perimetro della liceità fissato dalla legge 2 dicembre 2016, n. 242.

In questo senso, del resto, prima dell'intervento legislativo, si erano già espresse le sezioni unite della Corte di cassazione penale, con una sentenza del 2019, cui il Governo ha inteso dare seguito proprio con un intervento normativo. Non risultano, quindi, effetti negativi diretti per le imprese agricole che operano nel rispetto della legalità. A questo proposito, però, il Governo, consapevole delle preoccupazioni espresse dagli operatori, ha previsto una circolare, che verrà diffusa con un'interpretazione autentica di ciò che abbiamo appena sottolineato.

Con chiarezza, collega Magi, voglio tuttavia affermare che sosterremo in ogni modo il settore agricolo-industriale legato alla produzione della canapa, contrastando nei limiti di legge qualsiasi cultura antiproibizionista.

PRESIDENTE. L'onorevole Magi ha facoltà di replicare.

RICCARDO MAGI (MISTO+EUROPA). Il Ministro ha detto tante parole, ma non ha risposto a una domanda molto chiara: vi siete resi conto che la vostra legge, il decreto Sicurezza, ha creato un problema a un settore imprenditoriale e industriale di questo Paese, che vede impiegati tantissimi giovani, tra l'altro, in una filiera completamente italiana? Non so se lei, Ministro, si sia reso conto, ma, leggendo la risposta che le hanno preparato, ha parlato di alterazioni dello stato psicofisico. Ma noi non stiamo parlando di una sostanza che causa alterazione alcuna; stiamo parlando di una pianta, di un fiore all'occhiello che io porto qui, all'occhiello della mia giacca - e dovrebbe farlo anche lei, da Ministro dell'Agricoltura, a maggior ragione se, con la sua risposta, ci dice che non c'è nulla da temere -, che non è, ovviamente, una sostanza proibita perché non ha effetti droganti.

Lei ha parlato di una realtà diversa da

quella che il Paese sta vivendo, perché in questo momento ci sono imprese che hanno ricevuto e utilizzato fondi pubblici regionali o europei, ci sono aziende che devono pagare l'anticipo da un punto di vista fiscale per i propri dipendenti, ci sono aziende che hanno i propri magazzini, per milioni di euro, pieni di merce con la quale non sanno che fare. Avete gettato nell'incertezza un intero settore e non sapete più cosa fare.

La commissione agricoltura della Conferenza delle regioni all'unanimità, quindi anche con il voto delle 14 regioni governate dal centrodestra, con una maggioranza di centrodestra, ha votato una mozione per chiedere al vostro Governo - al suo Governo, Ministro Lollobrigida - di modificare quella norma. La vostra circolare amministrativa non farà altro che creare ulteriore confusione. Avreste dovuto chiarire la zona grigia del diritto e dire, una volta per tutte, che anche le infiorescenze possono essere commercializzate. Invece, avete creato un ulteriore danno a questo settore.

Io continuo a portare all'occhiello questo fiore, mentre lei non lo potrà fare e dovrà nascondere la sua faccia di fronte a questi imprenditori (*Applausi di deputati del gruppo Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*).

(Posizione del Ministro dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste sull'incidenza dell'accordo commerciale tra l'Unione europea e i Paesi del Mercosur rispetto al settore agroalimentare - n. 3-02078)

PRESIDENTE. L'onorevole Richetti ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-02078 (*Vedi l'allegato A*).

MATTEO RICHETTI (AZ-PER-RE). Grazie, Presidente. Io, Ministro Lollobrigida, ho chiesto a lei di rispondere cortesemente sul tema dell'accordo commerciale con il Mercosur, un po' per non obbligare anche oggi Tajani a

parlare di bufale, nel senso non sempre di mozzarelle, ma un po' perché il tema del Mercosur ci pone due questioni che credo le stiano assolutamente a cuore. La prima: in una fase così complessa per le nostre aziende, comprese quelle agricole, è opinione diffusa che avere nuovi sbocchi commerciali, nuovi mercati, rappresenti un potenziale per superare le difficoltà di competitività e delle prospettive legate ai dati di cui stiamo discutendo.

La seconda è che uno proprio dei contenuti di questo accordo è, sui prodotti agricoli - e penso all'olio d'oliva, al formaggio e al vino - proprio la graduale riduzione del tema dei dazi. Le chiedo, Ministro, se non sia il caso non solo di ratificare, ma di farlo anche in tempi rapidi, perché queste risposte potrebbero rappresentare ossigeno puro per le nostre aziende.

PRESIDENTE. Il Ministro dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, Francesco Lollobrigida, ha facoltà di rispondere.

FRANCESCO LOLLOBRIGIDA, *Ministro dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste*.

Grazie, Presidente. Grazie, collega Richetti, per avere posto questa questione, che abbiamo già avuto modo di spiegare agli organi di stampa e che nella sede più autorevole, il Parlamento, è giusto definire in maniera coerente con quanto anche il mio collega Tajani ha appena sottolineato. Ben conosciamo, infatti, gli effetti positivi per il settore industriale e anche per una parte molto rilevante del nostro settore agricolo dell'Accordo tra Unione europea e i Paesi del Mercosur, e non c'è dubbio che l'apertura di nuovi mercati sia un obiettivo perseguito dal Governo.

Devo sottolineare, però, che in Europa altre Nazioni importanti come Francia, Polonia, Irlanda e Belgio hanno espresso formalmente e con toni ben più accesi posizioni critiche su questo Accordo, proprio in relazione all'importazione di prodotti agroalimentari. Hanno gli stessi nostri problemi sul sistema

tariffario. In primo luogo, gli agricoltori europei sono preoccupati per la concorrenza sleale di prodotti sudamericani a basso costo, quali carne bovina, pollame, riso e zucchero di canna, che potrebbe generare un effetto sostitutivo sul mercato interno e minacciare specialmente le piccole produzioni degli Stati membri che hanno costi di produzione estremamente più alti.

A questo si aggiunge il rischio di importazione di beni che non rispettano gli elevati standard di sicurezza alimentare dell'Unione europea e che possono sottrarsi alle rigorose misure di controllo sui vincoli ambientali, sull'impiego di fitofarmaci e contro la deforestazione ora in vigore per i prodotti che provengono dall'America Latina. Un ulteriore motivo di criticità è la possibilità che le importazioni abbiano ad oggetto prodotti realizzati senza il necessario rispetto dei diritti dei lavoratori, con il rischio di peggiorare le condizioni di sfruttamento delle popolazioni locali.

Per questi motivi, le condizioni stabilite dall'Accordo Mercosur potrebbero tradursi in uno svantaggio competitivo per i produttori europei. La nostra posizione è chiara: un accordo commerciale tra Commissione e Stati terzi dovrebbe essere stipulato con adeguate garanzie circa il rispetto dei medesimi standard in vigore nel mercato dell'Unione europea in termini di sicurezza sanitaria, alimentare, ambientale, sicurezza sul lavoro e diritti dei lavoratori.

Pochi giorni fa ho affrontato questi temi con il Ministro francese dell'agricoltura e della sovranità alimentare, Annie Genevard, condividendo le sue preoccupazioni per la conclusione di un Accordo in cui mancano clausole che forniscono un'adeguata tutela all'equilibrio di mercato. Abbiamo convenuto che questo sarebbe pregiudizievole per il nostro comune settore primario, o almeno una parte di esso. Voglio però specificare che la questione più rilevante posta dall'Italia non è questa.

È la resilienza del settore agricolo, con particolare riferimento alla necessità di

prevedere adeguate risorse della PAC, non proseguire sulla scelta del fondo unico, vera involuzione della pianificazione strategica europea, e garantire un meccanismo di reciprocità. A differenza anche degli altri Stati che ho precedentemente citato, l'Italia non ha avuto una posizione pregiudiziale, ma pragmatica e non pregiudizievole nei confronti del Mercosur, del quale ho già detto che conosciamo gli effetti positivi.

L'Italia potrebbe essere decisiva, questo sì, nell'approvare o meno l'Accordo, e voglio dire con chiarezza, a tal proposito, che saranno fondamentali proprio le scelte che, in questi giorni, la Commissione farà per garantire la resilienza, e quindi la tranquillità, del nostro settore agricolo. Per ribadire la nostra posizione ho accettato di incontrare il Commissario europeo per il commercio, la sicurezza economica, le relazioni interistituzionali e la trasparenza, Sefcovic, il prossimo 18 luglio, per avere la possibilità di rimarcare l'importanza di concludere un accordo con gli Stati dell'America Latina in termini di reale parità ed equilibrio, elementi senza i quali si rischierebbe di minacciare la competitività.

Avremo certamente da parte dell'Unione europea queste garanzie, che credo siano a cuore di tutti noi, di tutti i parlamentari di ogni segno politico, ma la cosa più importante è garantire, nel quadro complessivo dell'azione dell'Unione europea, la garanzia per i nostri agricoltori tutti, quelli che beneficiano del Mercosur, ma anche quelli che rischierebbero di esserne penalizzati. L'Italia ha una posizione forte e riteniamo di farla valere.

PRESIDENTE. L'onorevole Richetti ha facoltà di replicare.

MATTEO RICHETTI (AZ-PER-RE). Grazie, Presidente. Ministro, vedo tre problemi. Il primo sono i tempi, perché è vero che lei ci insegna che chi beve buon vino campa di più, ma non abbiamo tutta la vita per aspettare la ratifica del Mercosur. Il secondo è che lei ha portato delle criticità

sacrosante, che però sono tutte contemplate nel Trattato che è stato approvato, ma che non è ancora ratificato: c'è un limite e una tutela alle 350 indicazioni geografiche protette, ci sono quote estremamente restrittive sull'importazione proprio delle carni e del pollame sudamericano cui faceva riferimento e c'è il limite sulle importazioni di prodotti derivanti dalla deforestazione e che non rispettano gli standard di sicurezza.

Quindi queste risposte sono contenute nel Mercosur. Il mio terzo dubbio è che non ci sia la riproposizione della posizione che lei, la Premier e il partito avete avuto in occasione della ratifica del CETA. Quando abbiamo approvato e abbiamo ratificato il CETA, le vostre parole, della Premier Meloni e poi le sue, sono state le seguenti: se era scontato il voto favorevole del PD, fa rabbrivire l'ok di Forza Italia, che esegue gli ordini del capogruppo del PPE Weber, secondo cui il CETA è "la risposta al protezionismo di Trump". Ora il Trattato dovrà essere ratificato dai Parlamenti nazionali, Fratelli d'Italia si batterà per impedire che l'Italia esegua questo. La nostra posizione è chiara: per Fratelli d'Italia chi voterà in Parlamento la ratifica del CETA è un traditore dell'Italia.

Se voi in passato avete vissuto le opportunità commerciali in questi termini, ho il timore che le sacrosante preoccupazioni si traducano in quello che - non vado avanti con le citazioni, perché le conosce meglio di me - poi, il CETA, si è verificato ad oggi, numeri alla mano, comunicati a quest'Aula dal suo collega Urso: un aumento degli scambi commerciali per l'Unione europea del 66 per cento e il raddoppio per il settore agroalimentare, che è quello di cui discutiamo con lei, dal 5,2 al 10,4 sugli scambi con il Canada. Quindi, Ministro, è vero che bisogna meritarsi di avere la cittadinanza, ma bisogna meritarsi anche di fare il Ministro, e, secondo me, sul Mercosur bisogna davvero fare sul serio (*Applausi dei deputati del gruppo Azione-Popolari Europeisti Riformatori-Renew Europe*).

(Iniziativa a tutela della produzione vitivinicola italiana – n. 3-02079)

PRESIDENTE. L'onorevole Bof ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-02079 (*Vedi l'allegato A*).

GIANANGELO BOF (LEGA). Presidente, Ministro, la diminuzione del consumo nel settore vitivinicolo cuba negli ultimi 30 anni il 21 per cento: il consumo è calato da 2,9 miliardi a 2,4 miliardi di litri. È chiaro che la ricchezza del nostro settore vitivinicolo è per la gran parte determinata dall'*export*. Noi esportiamo vini di fama internazionale, quali il Barolo, il Barbaresco, il Brunello di Montalcino o il nostro Prosecco, della mia terra. L'*export* però in questo momento è influenzato anche dalle tensioni geopolitiche e dall'instabilità, e questa è una preoccupazione che colpisce 7 produttori su 10, quindi il 70 per cento. Altro dato importante che ci viene dall'Ispettorato centrale per la repressione frodi è quello sulle giacenze. Ormai si notano giacenze importanti soprattutto per quanto riguarda i vini DOP e IGP.

La Lega da tempo si oppone a quei vergognosi attacchi al nostro agroalimentare che, attraverso il Nutri-Score, attraverso avvisi sanitari, come quello irlandese, rischiano di demonizzare il vino in Europa e nel mondo, minacciando cantine, aziende e professionalità della filiera. Il nostro vino è ambasciatore del *made in Italy* nel mondo, un indissolubile legame con il territorio che non possiamo permetterci di delocalizzare.

Tutto grazie al lavoro dei nostri agricoltori, custodi instancabili, che ci aiutano anche a prevenire il dissesto idrogeologico. Quindi chiediamo, Ministro, quali azioni intenda adottare al fine di tutelare la produzione vitivinicola italiana e sostenere le aziende che fanno parte di questo comparto.

PRESIDENTE. Il Ministro dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, Francesco Lollobrigida, ha facoltà di

rispondere.

FRANCESCO LOLLOBRIGIDA, *Ministro dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste*.

Grazie, onorevole Bof, per il quesito: mi dà la possibilità di illustrare ancora una volta l'azione del Governo Meloni per la tutela e la valorizzazione di un prodotto che è frutto della nostra cultura, della nostra identità, della nostra storia, come lei puntualmente ricordava. La viticoltura, da Nord a Sud, ha plasmato l'Italia, creando paesaggi di inestimabile bellezza e vini di impareggiabile qualità, che rendono la nostra Nazione famosa in tutto il mondo.

Come lei ha ricordato, il 2024 è stato un nuovo anno da record per l'esportazione del vino italiano, con un valore superiore agli 8 miliardi di euro, pari al 10 per cento dell'*export* agroalimentare nazionale. Segnali positivi si registrano anche nel 2025, nonostante le incertezze dell'attuale congiuntura economica. I dati Ismea sull'esportazione, aggiornati a marzo 2025, registrano un incremento rispetto al 2024 del 12,5 per cento in valore e del 3,8 per cento in volume, per un corrispettivo di oltre 513 milioni di euro e 89 miliardi di litri.

Questi record sono il frutto della capacità dei nostri imprenditori, del lavoro dell'ICE con il Presidente Zoppas, di uomini come Federico Bricolo che con *Vinitaly international* ha aumentato la promozione, delle iniziative delle regioni e del Governo. Faccio riferimento, in particolare, alla grande soddisfazione espressa da tutti gli operatori del settore per la riforma che ha riguardato l'OCM vino, per i tempi di pubblicazione, le semplificazioni procedurali e la flessibilità introdotta nell'attuazione delle misure per andare incontro ai mutamenti di scenario.

A fronte dei dati oggettivamente positivi per il settore, è giusto però ricordare le criticità, che pur esistono in tutti i Paesi produttori, che ci vedono impegnati a trovare soluzioni per garantire il valore del prodotto. Lo scorso anno ci siamo trovati ad affrontare il problema della peronospora, stanziando ingenti risorse per

sostenere le regioni che hanno quasi azzerato la loro produzione. Siamo intervenuti con interventi puntuali, anche con la Commissione agricoltura, e ringrazio il presidente Carloni, per andare incontro alle giacenze.

Quest'anno lavoriamo - come sapete - per scongiurare l'incremento dei dazi, non sostenibili per le imprese. L'attuale incertezza sulle tariffe è una delle cause principali del fenomeno dell'attesa nella conclusione dei contratti. L'incertezza è il problema spesso della mancata conclusione di contratti, per capire a che condizioni possano essere realizzati. In particolare, coadiuviamo l'Unione europea, per quanto di nostra competenza, nella trattativa con gli Stati Uniti.

Abbiamo accelerato la possibilità di produrre vino dealcolato, per aprire nuove occasioni di mercato per le nostre imprese, dopo una lunga fase di consultazione con tutte le associazioni, per garantire, da una parte, un prodotto nuovo e, dall'altra, la tutela e la difesa di un prodotto per noi strategico anche in termini qualitativi.

Si fa un riferimento a un problema ancora più rilevante però, che è quello decisivo: l'aggressione al vino, la criminalizzazione costante di questo prodotto, in particolare da Nazioni che non producono vino. Dobbiamo difendere in ogni modo un consumo consapevole del vino, moderazione, garantire la qualità: su questo abbiamo lavorato anche con un piano italiano molto importante che ha impattato in senso positivo anche sulle scelte europee, sulla pianificazione del Commissario Hansen (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

PRESIDENTE. L'onorevole Bof ha facoltà di replicare.

GIANANGELO BOF (LEGA). Ringrazio il Ministro dell'Agricoltura per la risposta, perché questo è un prodotto che fa l'immagine del nostro territorio; è un prodotto che fa l'immagine del nostro territorio nel mondo; è un motivo per cui il nostro territorio, il nostro Paese è riconosciuto nel mondo, non solo ai

fini del prodotto agricolo, ma anche ai fini turistici, perché le colline italiane, pettinate dai vigneti, sono dei territori, dei paesaggi che poi vengono visitati dai turisti di tutto il mondo, che vengono proprio nel nostro territorio. Quindi, c'è una sensibilità che il Governo pone verso il problema di questa filiera produttiva, di questo importante prodotto del nostro Paese, ma soprattutto rispetto al grande lavoro instancabile che fanno i nostri agricoltori per preservare le nostre colline, per preservare i nostri territori, per mantenere i nostri territori. Ricordo che nel mio territorio, in un'alluvione, l'89 per cento del territorio colpito da frane era quello non coltivato; nelle zone coltivate non c'era dissesto idrogeologico. Questo è importante, cioè il presidio dei nostri agricoltori. Quindi, il sostegno che il Governo sta dando con le varie iniziative, pur nell'incertezza internazionale che stiamo vivendo, ci dà buona speranza, ci dà conforto per questa filiera; e nelle parole del Ministro ho sentito l'importanza che il Governo pone su questo argomento (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*).

(Iniziativa a tutela della filiera agroalimentare italiana in rapporto agli effetti negativi dei dazi e chiarimenti in merito alla proposta di importare carne statunitense per la produzione di bresaola destinata al mercato americano - n. 3-02080)

PRESIDENTE. La deputata Boschi ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-02080 (*Vedi l'allegato A*).

MARIA ELENA BOSCHI (IV-C-RE). Grazie, Presidente. Ministro, i dazi del vostro amico Trump costano cari a imprese e famiglie italiane, anche perché gli Stati Uniti fuori dall'Europa sono il primo mercato per l'*export* italiano, quasi 8 miliardi di euro solo per il settore agroalimentare e sappiamo che dal 1° agosto i dazi potrebbero pesare fino al 17 per cento nel settore agroalimentare. Che cosa intende fare il Ministro per tutelare le nostre

filiera, le nostre eccellenze, i posti di lavoro nel nostro Paese, oltre alla nota "operazione bresaola"?

PRESIDENTE. Il Ministro dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, Francesco Lollobrigida, ha facoltà di rispondere.

FRANCESCO LOLLOBRIGIDA, *Ministro dell'Agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste*. Grazie Presidente, grazie collega. L'Italia ha provato a contribuire attivamente alla trattativa europea per limitare le criticità derivanti dal sistema tariffario proposto dal Governo statunitense. Insieme agli imprenditori italiani, il 2 giugno ho incontrato il Segretario di Stato all'Agricoltura americano Brooke Rollins in Italia. In quell'occasione ho avuto modo di spiegare, dal nostro punto di vista, come sia indispensabile evitare guerre commerciali che qualcuno in maniera dissennata auspica e che contrastano con l'interesse delle imprese e di alleati strategici, quali devono essere l'Unione europea e gli Stati Uniti, a prescindere da chi viene eletto democraticamente Presidente. Abbiamo convenuto pertanto di creare un tavolo di confronto per rafforzare le relazioni commerciali tra Italia e Stati Uniti - che come lei ricordava è uno dei nostri mercati principali - nel rispetto ovviamente delle regole europee.

La centralità del Governo italiano non è segnalata solamente dal fatto che la Segretaria Rollins ha scelto l'Italia per la sua prima visita istituzionale in Europa, ma anche dal recente invito che ho ricevuto alla Casa Bianca e anche in questo caso l'Italia è stata la prima Nazione a vedere un Ministro dell'Agricoltura avere questa occasione di confronto. L'obiettivo che ci siamo dati era trovare soluzioni a quello che gli Stati Uniti considerano uno sbilanciamento tra il loro *export* verso l'Unione europea e l'*export* europeo verso gli Stati Uniti: sostengono sia un dato di 1,7 miliardi di euro del loro *export* a fronte di 7 miliardi di esportazioni europee.

Le proposte emerse dalle associazioni

di rappresentanza agricola e industriale riguardano alcuni settori di approvvigionamento che, senza alcun danno per il nostro sistema economico, potrebbero andare incontro alle esigenze esposte dai rappresentanti statunitensi e in questo modo limitare, fino ad azzerare, in prospettiva, l'elemento sul quale si fonda la politica dei dazi. Uno di questi è il settore mangimistico, nel quale abbiamo una forte carenza e attualmente le importazioni provengono da Stati meno interessanti come mercati di sbocco per i nostri prodotti.

Veniamo alla bresaola che lei nell'interrogazione scritta ha citato più volte. Al contrario di quanto lei sostiene nella interrogazione scritta, l'*export* di bresaola verso gli Stati Uniti non è modesto, non c'è proprio. C'è una ragione: dal 2001 il mercato statunitense è chiuso a qualsiasi esportazione di salumi italiani a base di carne bovina, a causa degli effetti delle prescrizioni legate all'encefalopatia spongiforme bovina, meglio conosciuta come mucca pazza. La produzione di bresaola con carni statunitensi avrebbe l'effetto quindi di aprire questo mercato, con un ritorno importante per le aziende del settore e credo sia questa la ragione per la quale sono stati proprio i produttori ad avercela sottoposta.

Al tempo stesso garantirebbe anche *export* di carni statunitensi, richiesta già presentata dai negozianti americani alle autorità europee. Si tratterebbe eventualmente di un'importazione vincolata alla produzione di bresaola, esclusivamente finalizzata al mercato statunitense e quindi in nessun modo commercializzabile all'interno dell'Unione europea.

Nel merito del rispetto del disciplinare di produzione IG, questa procedura, se autorizzata, avverrebbe in conformità ai regolamenti europei e non violerebbe affatto le garanzie irrinunciabili legate al sistema di protezione IG e di produzione secondo questi disciplinari. In particolare, per la bresaola credo lei sappia che oggi è prodotta quasi con l'80 per cento di carni provenienti

dal continente americano. Probabilmente, approfondendo meglio le proposte e senza lasciarsi coinvolgere in strumentali polemiche, si potrà arrivare a rafforzare la competitività di quello che consideriamo un bene prezioso, vale a dire il blocco democratico occidentale del quale Unione europea e Stati Uniti sono senza dubbio i principali interpreti (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

PRESIDENTE. La deputata Boschi ha facoltà di replicare.

MARIA ELENA BOSCHI (IV-C-RE). Grazie all'ex Ministro della sovranità alimentare Lollobrigida, perché dopo la sua risposta abbiamo capito che di sovranità alimentare non resta nulla, anzi forse anche il suo collega Urso potrebbe cambiare il nome da *made in Italy* a "*made in USA*" (*Commenti di deputati del gruppo Fratelli d'Italia*). Del resto la sua risposta non solo non ha soddisfatto noi ma nemmeno i produttori della Valtellina o di tutto il comparto agroalimentare perché non ha indicato una soluzione - una - sui dazi.

Ma questo lo avevamo visto anche ieri, in quest'Aula, quando abbiamo discusso la nostra mozione con tutta una serie di proposte per affrontare i dazi e voi non solo l'avete respinta, ma non avete tirato fuori un'idea come maggioranza o come Governo e aspettate di arrivare al 1° agosto, quando i dazi costeranno 20 miliardi di euro all'economia italiana e metteranno a rischio 118.000 posti di lavoro, per scoprire che tutta la sua agenda fittissima di appuntamenti non è servita a nulla. Infatti, la Presidente del Consiglio Meloni, non solo con la sua amicizia col Presidente Trump non è riuscita ad escludere che l'Italia venisse colpita dai dazi, ma non è nemmeno l'interlocutore di Trump, che si rivolge alla Commissione europea.

A proposito, Ministro, quando lei ha detto "chi è che ha avuto questa scellerata idea della guerra commerciale", ecco, ce l'ha avuta il suo amico Trump ed è stata rilanciata, in Italia, da Salvini; ma, del resto, la sua inadeguatezza fa

il pari con quella degli altri Ministri del suo Governo.

Ieri, il Ministro Tajani ci ha spiegato che è il più sfortunato Ministro degli Affari esteri, il Ministro Nordio ha mentito in questo Parlamento sul caso Almasri, quando avete rimandato in Libia un generale libico, autore di violenze su bambini, quella Libia che, ieri, invece, ha rimpatriato il Ministro Piantedosi. E meno male che non funzionano i centri in Albania, altrimenti Piantedosi lo dovevate recuperare in Albania e, per fortuna, è tornato a casa.

Allora, Ministro, la vostra incapacità costa cara agli italiani, perché aumenta il carrello della spesa e i dazi saranno l'ultima botta su dei conti che, per gli italiani, sono sempre più in rosso, perché nel frattempo non aumentano gli stipendi.

Oggi l'OCSE ci ha detto che, tra tutti i Paesi OCSE, le principali economie del mondo, l'Italia è quello in cui gli stipendi reali non sono aumentati, anzi sono diminuiti del 10 per cento dal 2019. Allora, noi anche il 16, come Italia Viva, saremo in tutte le piazze, a ricordare agli italiani quanto ci costa avere Giorgia Meloni a Palazzo Chigi sul carrello della spesa, sulle bollette, sulle accise della benzina e anche, tra un po', sui pedaggi autostradali, perché tutto va bene in economia e per gli italiani solo nel fantastico mondo di "Melonilandia" (*Applausi dei deputati del gruppo Italia Viva-il Centro-Renew Europe*).

(Ulteriori iniziative volte a migliorare le condizioni di vita delle popolazioni delle aree interne, nel quadro della relativa Strategia nazionale, nonché a contrastare il processo di spopolamento in tali territori - n. 3-02081)

PRESIDENTE. La deputata Gardini ha facoltà di illustrare l'interrogazione Bignami ed altri n. 3-02081 (*Vedi l'allegato A*), di cui è cofirmataria.

ELISABETTA GARDINI (FDI). Grazie, Presidente. Signor Ministro, la Strategia

nazionale per le aree interne è lo strumento chiave per riportare servizi e lavoro nei comuni più lontani dai grandi centri. Il piano è stato approvato - lo ricordo - all'unanimità da una cabina di regia composta da regioni, province, comuni e comunità montane. Nonostante questo, l'opposizione ha estrapolato una frase sullo spopolamento irreversibile, presa da un vecchio studio CNEL, proprio per attaccare il Governo.

Ora, sulla scorta dell'esperienza della precedente programmazione 2014-2020 - che di fatto non si è mai conclusa, perché su 1.200 milioni di euro, ad oggi ne sono stati spesi soltanto 450 -, oggi finalmente, nel ciclo 2021-2027, è cambiata l'impostazione: maggiore responsabilità alle regioni e soprattutto, in ogni area, un ente capofila che segue tempi e risultati.

Le chiediamo, signor Ministro, quali ulteriori iniziative intenda avviare per migliorare la qualità della vita in queste comunità e invertire quel processo di spopolamento mai considerato irreversibile da questo Esecutivo (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

PRESIDENTE. Il Ministro per gli Affari europei, il PNRR e le politiche di coesione, Tommaso Foti, ha facoltà di rispondere.

TOMMASO FOTI, *Ministro per gli Affari europei, il PNRR e le politiche di coesione*. Grazie, signor Presidente. Onorevole Gardini, grazie per la sua interrogazione, grazie al presidente Bignami, al gruppo di Fratelli d'Italia. A dire il vero, vede onorevole Gardini, sarebbe sufficiente che, prima di criticare, si leggesse: capire, com'è noto, non è obbligatorio.

Si sarebbero evitate brutte figure perché, a pagina 37 del piano (è il capitolo 2), è scritto testualmente: "A tale scopo nel Piano, nei paragrafi a seguire" - quindi, per chi sa contare, dopo il capitolo 2, ci sono i paragrafi 2.1, 2.2, 2.3: è così che funziona - "vengono presentati degli studi predisposti dal CNEL e dal CENSIS, che permettono di classificare le aree sulla

base di “obiettivi demografici” (Studio CNEL) e sulla base della struttura demografica, delle dinamiche economiche, delle infrastrutture, dei servizi essenziali presenti (Studio CENSIS)”.

Ma poiché è noto che la demagogia regna sovrana, a pagina 45 si fa finta di non sapere che è sempre lo studio del CNEL che viene appunto - come correttamente detto - rappresentato a seguire. Peccato che chi evidentemente ha letto solo questa pagina, non sia andato avanti a sfogliare, perché se avesse sfogliato anche le altre pagine, proprio nel capitolo 2.3, avrebbe trovato un'affermazione che sicuramente dovrebbe anche questa sollevare polemiche, perché lo studio del Censis classifica, a pagina 48, il quarto gruppo di aree come “povertà dietro l'angolo”, ma evidentemente, essendosi fermati a pagina 45, non sanno che c'è anche questo studio del Censis.

In conclusione, il Governo ha approvato questo Piano, come lei ha detto, non in una riunione del Consiglio dei ministri, ma in una cabina di regia a cui partecipavano tutti i soggetti istituzionali. Se questo è l'argomento di polemica, annuncio che convocherò la cabina di regia per chiedere a tutti i soggetti istituzionali, regioni, province, comuni, comunità montane e associazioni di comuni, di stralciare questi due paragrafi, sostituendo soltanto due frasi che negli allegati figurano, l'allegato dello studio del Censis e l'allegato dello studio del CNEL, proprio perché la documentazione non dovrebbe essere un reato, ma dovrebbe essere uno strumento informativo.

Quanto alle iniziative, posso assicurare che, in compenso, in questo progetto vi è il raddoppio del numero delle aree interne, il raddoppio del numero della popolazione interessata dagli interventi delle aree interne, perché ovviamente siamo a metà del numero complessivo dei comuni delle aree interne, e posso assicurare che, scacco matto, vi sarà anche una misura che sicuramente metterà a tacere coloro i quali impropriamente hanno parlato (*Applausi dei deputati del gruppo*

Fratelli d'Italia).

PRESIDENTE. L'onorevole Trancassini ha facoltà di replicare.

PAOLO TRANCASSINI (FDI). Grazie, signor Ministro. Ovviamente, siamo soddisfatti dalla sua risposta. Lei ha detto: “bastava leggere le carte”. Ma capisce che i nostri avversari sono più bravi nel gioco delle tre carte, come unico strumento per poter controbattere al Governo Meloni. Disonesti intellettualmente, come lei ha ampiamente dimostrato, ma anche smemorati perché lei ricorderà, signor Ministro, che nella passata legislatura quel manipolo di deputati, quei 30 deputati di Fratelli d'Italia si batterono perché il “Conte 2” si era dimenticato delle aree interne nel PNRR, non vi era traccia alcuna delle aree interne. Fu soltanto grazie ai nostri emendamenti e a un ostruzionismo che facemmo in Aula che si ebbero appunto un po' di queste risorse all'interno del Piano nazionale.

Ma l'aspetto che, secondo me, vale anche la pena di sottolineare, è il cambio di passo rispetto alle aree interne, perché la cabina di regia ma anche il Piano strategico nazionale delle aree interne sono proprio la volontà e la capacità di calare nei territori i soldi e fare in modo che la messa a terra sia quanto più efficace possibile, perché i territori sono diversi l'uno dall'altro, perché c'è bisogno di una vera e propria politica sartoriale per cercare di dare quelle risposte che i nostri territori - chi viene dalle aree interne lo sa - non hanno mai avuto.

Vede, c'è una cosa per la quale voglio ringraziare lei e il Governo Meloni, e prendo questa occasione per farlo, perché noi siamo finalmente usciti dalla logica dei numeri. La logica dei numeri ha smontato, pezzo a pezzo, le nostre aree interne e le ha ridotte nello stato in cui oggi le troviamo. Oggi, rispetto alla logica dei numeri è arrivata la logica delle identità, la logica delle appartenenze, la logica della tradizione, cioè la consapevolezza che ogni più piccola area interna è un tesoro e ha tantissimo da raccontare.

Quindi, siamo molto, molto ottimisti per

il risolvimento della problematica delle aree interne (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata.

Irrogazione di sanzioni ai sensi dell'articolo 60 del Regolamento.

PRESIDENTE. Comunico che l'Ufficio di Presidenza nella riunione di ieri, martedì 8 luglio, ha preso in esame l'episodio occorso nell'ambito dei lavori dell'Assemblea del 14 maggio 2025.

Al riguardo, visti gli articoli 12 e 60, comma 3, del Regolamento della Camera dei deputati, l'Ufficio di Presidenza ha deliberato di irrogare all'onorevole Magi la sanzione della censura con interdizione di partecipare ai lavori parlamentari per un periodo di 2 giorni di seduta.

La sanzione decorre da domani, giovedì 10 luglio.

Ricordo che, ai sensi dell'articolo 60, comma 3, del Regolamento, le decisioni in tema di sanzioni adottate dall'Ufficio di Presidenza sono comunicate all'Assemblea e in nessun caso possono essere oggetto di discussione.

Ordine del giorno della prossima seduta.

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

Giovedì 10 luglio 2025 - Ore 12,20

1. Seguito della discussione del disegno di legge:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73, recante misure urgenti per garantire la continuità nella realizzazione di infrastrutture strategiche e nella gestione di contratti pubblici, il corretto funzionamento del

sistema di trasporti ferroviari e su strada, l'ordinata gestione del demanio portuale e marittimo, nonché l'attuazione di indifferibili adempimenti connessi al Piano nazionale di ripresa e resilienza e alla partecipazione all'Unione europea in materia di infrastrutture e trasporti. (C. 2416-A)

— *Relatori: BATTISTONI e MILANI, per l'VIII Commissione; BALDELLI e MONTEMAGNI, per la IX Commissione.*

La seduta termina alle 16,10.

*IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

Dott. Renzo Dickmann

Licenziato per la stampa alle 18.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

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



19STA0151960