

677.

Allegato A

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazioni	3	Modificazioni del Senato.....	9
Missioni vevoli nella seduta del 17 giugno 2026.....	3	Proposte emendative.....	16
Progetti di legge (Annunzio).....	3	Ordini del giorno	49
Corte dei conti (Trasmissione di documenti).	3	Interrogazioni a risposta immediata	89
Documenti ministeriali (Trasmissione)	4	Iniziative di competenza per la ratifica dell'accordo economico e commerciale tra l'Unione europea e il Canada (CETA) – 3-02736	89
Progetti di atti dell'Unione europea (Annunzio).....	4	Ulteriori iniziative volte a sostenere la competitività delle imprese italiane sui mercati internazionali e a rafforzare la diversificazione geografica dell' <i>export</i> italiano – 3-02737	90
Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa (Trasmissione di risoluzioni e raccomandazioni).....	4	Iniziative a sostegno del raggiungimento di un accordo complessivo di pace nell'area del Medio Oriente – 3-02738	90
Atti di controllo e di indirizzo.....	6	Iniziative per l'adozione a livello nazionale di sanzioni nei confronti di alcuni Ministri del Governo israeliano – 3-02739	91
Disegno di legge: S. 1891 – Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 aprile 2026, n. 63, recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi al protrarsi della crisi dei mercati internazionali (Approvato dal Senato) (A.C. 2962).	7	Intendimenti in ordine all'aumento delle spese militari, con particolare riferimento all'adesione allo strumento <i>Safe</i> – 3-02741.....	92
Parere della I Commissione.....	7	Chiarimenti in ordine all'aumento delle spese militari in ambito Nato e all'adesione al	
Parere della V Commissione	7		
Articolo unico; Articoli del decreto-legge	8		

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

	PAG.		PAG.
progetto di acquisto di armamenti a favore dell'Ucraina — 3-02740	93	e alla garanzia degli investimenti in ricerca e innovazione — 3-02743	94
Elementi e iniziative di competenza in relazione alla vicenda della convocazione presso caserme dei carabinieri di pazienti in cura con cannabis terapeutica — 3-02742	93	Iniziative a sostegno delle <i>startup</i> innovative, con particolare riferimento agli incentivi fiscali per gli investimenti — 3-02744	94
Iniziative urgenti per un piano industriale volto alla risoluzione delle crisi industriali		Prospettive per gli stabilimenti ex <i>Ilva</i> , nell'ottica del mantenimento dei livelli occupazionali e del rilancio della produzione — 3-02745	95

COMUNICAZIONI

Missioni valevoli nella seduta del 17 giugno 2026.

Albano, Ascani, Bagnai, Barbagallo, Barrelli, Barzotti, Battistoni, Bellucci, Benvenuto, Bicchielli, Bignami, Bonetti, Boschi, Braga, Brambilla, Caiata, Calderone, Cappellacci, Carloni, Casasco, Cavandoli, Cecchetti, Centemero, Cesa, Cirielli, Colosimo, Alessandro Colucci, Enrico Costa, Sergio Costa, D'Alessio, Deidda, Della Vedova, Donzelli, Ferrante, Ferro, Foti, Frassinetti, Freni, Gava, Gebhard, Gemmato, Giachetti, Giglio Vigna, Giorgetti, Gribaudo, Guerini, Gusmeroli, Leo, Lollobrigida, Lucaselli, Lupi, Magi, Mangialavori, Maschio, Mazzi, Meloni, Michelotti, Minardo, Molinari, Mollicone, Molteni, Morrone, Mulè, Nordio, Osnato, Pagano, Pellegrini, Pichetto Fratin, Prisco, Rampelli, Riccardo Ricciardi, Richetti, Rixi, Rizzetto, Roccella, Romano, Rosato, Angelo Rossi, Rotelli, Scerra, Schullian, Semenzato, Siracusano, Sportiello, Tajani, Trancassini, Tremonti, Varchi, Vinci, Zaratti, Zoffili, Zucconi.

(Alla ripresa pomeridiana della seduta).

Albano, Ascani, Bagnai, Barbagallo, Barrelli, Barzotti, Battistoni, Bellucci, Benvenuto, Bicchielli, Bignami, Bonetti, Boschi, Braga, Brambilla, Caiata, Calderone, Cappellacci, Carloni, Casasco, Cavandoli, Cecchetti, Centemero, Cesa, Cirielli, Colosimo, Alessandro Colucci, Enrico Costa, Sergio Costa, D'Alessio, Deidda, Della Vedova, Donzelli, Ferrante, Ferro, Foti, Frassinetti, Freni, Gava, Gebhard, Gemmato, Giachetti, Giglio Vigna, Giorgetti, Gribaudo, Guerini, Gusme-

roli, Leo, Lollobrigida, Lucaselli, Lupi, Magi, Mangialavori, Maschio, Mazzi, Meloni, Michelotti, Minardo, Molinari, Molteni, Morrone, Mulè, Nordio, Osnato, Pagano, Pellegrini, Pichetto Fratin, Prisco, Rampelli, Riccardo Ricciardi, Richetti, Rixi, Rizzetto, Roccella, Romano, Rosato, Angelo Rossi, Rotelli, Scerra, Schullian, Semenzato, Siracusano, Sportiello, Tajani, Trancassini, Tremonti, Varchi, Vinci, Zanella, Zaratti, Zoffili, Zucconi.

Annunzio di proposte di legge.

In data 16 giugno 2026 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa delle deputate:

CARMINA: « Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulla gestione del servizio sanitario regionale e delle risorse a esso destinate nella Regione siciliana » (2968);

LATINI: « Delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina del settore cinematografico e audiovisivo » (2969).

Saranno stampate e distribuite.

Trasmissione dalla Corte dei conti.

Il Presidente della Sezione del controllo sugli enti della Corte dei conti, con lettera in data 17 giugno 2026, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relazione riferite al risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Cassa

nazionale del notariato, per l'esercizio 2024, cui sono allegati i documenti rimessi dall'ente ai sensi dell'articolo 4, primo comma, della citata legge n. 259 del 1958 (Doc. XV, n. 592).

Questi documenti sono trasmessi alla V Commissione (Bilancio) e alla XI Commissione (Lavoro).

Trasmissione dal Ministro per i rapporti con il Parlamento.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 10 giugno 2026, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 15, comma 8, del decreto-legge 11 aprile 2025, n. 48, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 giugno 2025, n. 80, la prima relazione sull'attuazione delle misure cautelari e dell'esecuzione delle pene non pecuniarie nei confronti delle donne incinte e delle madri di prole di età inferiore a tre anni, relativa all'anno 2025 (Doc. CCXLIX, n. 1).

Questa relazione è trasmessa alla II Commissione (Giustizia).

Trasmissione dal Ministro della cultura.

Il Ministro della cultura, con lettera in data 11 giugno 2026, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 84, comma 3, del codice di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, la relazione triennale sull'applicazione del regolamento (CE) n. 116/2009 del Consiglio, del 18 dicembre 2008, relativo all'esportazione di beni culturali, riferita al periodo 2023-2025 (Doc. XXIX-ter, n. 1).

Questa relazione è trasmessa alla VII Commissione (Cultura).

Annuncio di progetti di atti dell'Unione europea.

Il Dipartimento per gli affari europei della Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 16 giugno 2026, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 6, commi 1 e 2, della legge 24 dicembre 2012, n. 234,

progetti di atti dell'Unione europea, nonché atti preordinati alla formulazione degli stessi.

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

Con la medesima comunicazione, il Governo ha inoltre richiamato l'attenzione sui seguenti documenti, già trasmessi dalla Commissione europea e assegnati alle competenti Commissioni, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento:

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Banca centrale europea, al Comitato economico e sociale europeo, al Comitato delle regioni e alla Banca europea per gli investimenti – Semestre europeo 2026 – Pacchetto di primavera (COM(2026) 200 final);

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (UE) 2021/2115 per quanto riguarda un tipo specifico di intervento per fornire un sostegno temporaneo eccezionale nell'ambito del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) e la possibilità di adeguare le dotazioni per i pagamenti diretti per l'anno civile 2027 e del regolamento (UE) 2021/2116 per quanto riguarda norme più flessibili sui pagamenti degli anticipi in risposta all'aumento dei prezzi dei concimi dovuto alla crisi in Medio Oriente (COM(2026) 282 final).

Annuncio di risoluzioni e raccomandazioni dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa.

L'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa ha trasmesso le seguenti raccomandazioni e risoluzioni, approvate dalla Commissione permanente nel corso della riunione della Commissione stessa, svoltasi a Chişinău, Moldavia, il 21 novembre 2025, e dall'Assemblea stessa nel corso della prima parte della Sessione ordinaria, svoltasi a Strasburgo dal 26 al 30 gennaio 2026, e

della seconda parte della Sessione ordinaria, svoltasi a Strasburgo dal 20 al 24 aprile 2026, che sono assegnate, ai sensi dell'articolo 125, comma 1, del Regolamento, alle sottoindicate Commissioni permanenti nonché, per il parere, alla III Commissione (Affari esteri) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea), se non già assegnate alle stesse in sede primaria:

Risoluzione n. 2631 – Prevenire e combattere la discriminazione di genere in ambito sanitario (Doc. XII-bis, n. 239) – *alla XII Commissione (Affari sociali)*;

Risoluzione n. 2632 – Individuazione e gestione dei conflitti di interesse nell'Assemblea parlamentare (Doc. XII-bis, n. 240) – *alla III Commissione (Affari esteri)*;

Risoluzione n. 2633 – Modifica di varie disposizioni del Regolamento dell'Assemblea (Doc. XII-bis, n. 241) – *alla III Commissione (Affari esteri)*;

Risoluzione n. 2634 – Aumentare la partecipazione attiva dei membri ai lavori dell'Assemblea parlamentare (Doc. XII-bis, n. 242) – *alla III Commissione (Affari esteri)*;

Raccomandazione n. 2301 – Elezioni in tempi di crisi (Doc. XII-bis, n. 243) – *alla I Commissione (Affari costituzionali)*;

Raccomandazione n. 2302 – Rafforzare le democrazie con i giovani: dalla partecipazione alla responsabilità condivisa (Doc. XII-bis, n. 244) – *alle Commissioni riunite I (Affari costituzionali) e XII (Affari sociali)*;

Raccomandazione n. 2303 – La socializzazione scolastica: per un'educazione inclusiva e partecipativa che promuova i valori democratici (Doc. XII-bis, n. 245) – *alla VII Commissione (Cultura)*;

Raccomandazione n. 2304 – Il 65° anniversario della Carta sociale europea: i diritti sociali come fondamento di democrazie resilienti e della giustizia sociale (Doc. XII-bis, n. 246) – *alle Commissioni riunite XI (Lavoro) e XII (Affari sociali)*;

Risoluzione n. 2635 – Stato di avanzamento della procedura di monitoraggio dell'Assemblea (gennaio-dicembre 2025)

(Doc. XII-bis, n. 247) – *alla III Commissione (Affari esteri)*;

Risoluzione n. 2636 – Elezioni in tempi di crisi (Doc. XII-bis, n. 248) – *alla I Commissione (Affari costituzionali)*;

Risoluzione n. 2637 – Sostenere l'impegno a favore di una pace totale, giusta e duratura per l'Ucraina e della sicurezza del continente europeo (Doc. XII-bis, n. 249) – *alla III Commissione (Affari esteri)*;

Risoluzione n. 2638 – Il funzionamento delle istituzioni democratiche in Bosnia-Erzegovina (Doc. XII-bis, n. 250) – *alla III Commissione (Affari esteri)*;

Risoluzione n. 2639 – Rafforzare le democrazie con i giovani: dalla partecipazione alla responsabilità condivisa (Doc. XII-bis, n. 251) – *alle Commissioni riunite I (Affari costituzionali) e XII (Affari sociali)*;

Risoluzione n. 2640 – La socializzazione scolastica: per un'educazione inclusiva e partecipativa che promuova i valori democratici (Doc. XII-bis, n. 252) – *alla VII Commissione (Cultura)*;

Risoluzione n. 2641 – Minacce contro l'ordine internazionale: il caso della Groenlandia (Doc. XII-bis, n. 253) – *alla III Commissione (Affari esteri)*;

Risoluzione n. 2642 – Crisi politica nel Medio Oriente allargato: la necessità di proteggere i diritti umani e i diritti di tutti i gruppi minoritari (Doc. XII-bis, n. 254) – *alla III Commissione (Affari esteri)*;

Risoluzione n. 2643 – Per un divieto delle pratiche di conversione (Doc. XII-bis, n. 255) – *alla I Commissione (Affari costituzionali)*;

Risoluzione n. 2644 – Il 65° anniversario della Carta sociale europea: i diritti sociali come fondamento di democrazie resilienti e della giustizia sociale (Doc. XII-bis, n. 256) – *alle Commissioni riunite XI (Lavoro) e XII (Affari sociali)*;

Risoluzione n. 2645 – Dialogo post monitoraggio con la Macedonia del Nord (Doc. XII-bis, n. 257) – *alla III Commissione (Affari esteri)*;

Raccomandazione n. 2305 – Violenza e discorsi d’odio nei confronti dei politici: una minaccia per la democrazia (Doc. XII-bis, n. 258) – *alla I Commissione (Affari costituzionali)*;

Raccomandazione n. 2306 – Procedura per l’elezione dei giudici della Corte europea dei diritti dell’uomo (Doc. XII-bis, n. 259) – *alla III Commissione (Affari esteri)*;

Raccomandazione n. 2307 – Linee guida europee per contrastare il *dumping* sociale e lo sfruttamento del lavoro (Doc. XII-bis, n. 260) – *alla XI Commissione (Lavoro)*;

Risoluzione n. 2646 – Violenza e discorsi d’odio nei confronti dei politici: una minaccia per la democrazia (Doc. XII-bis, n. 261) – *alla I Commissione (Affari costituzionali)*;

Risoluzione n. 2647 – Lotta alla discriminazione basata sulla religione e tutela della libertà di religione o di credo in Europa (Doc. XII-bis, n. 262) – *alla I Commissione (Affari costituzionali)*;

Risoluzione n. 2648 – Procedura per l’elezione dei giudici della Corte europea dei diritti dell’uomo (Doc. XII-bis, n. 263) – *alla III Commissione (Affari esteri)*;

Risoluzione n. 2649 – Promuovere la Convenzione di Istanbul e migliorarne l’at-

tuazione: mettere a frutto gli insegnamenti tratti (Doc. XII-bis, n. 264) – *alle Commissioni riunite II (Giustizia) e XII (Affari sociali)*;

Risoluzione n. 2650 – Spianare la strada ad una cultura del consenso (Doc. XII-bis, n. 265) – *alla II Commissione (Giustizia)*;

Risoluzione n. 2651 – Verso l’abolizione universale della pena di morte in qualsiasi circostanza (Doc. XII-bis, n. 266) – *alla III Commissione (Affari esteri)*;

Risoluzione n. 2652 – Rintracciare i proventi dei crimini denunciati da Sergei Magnitsky e chiederne conto ai loro autori (Doc. XII-bis, n. 267) – *alla III Commissione (Affari esteri)*;

Risoluzione n. 2653 – Linee guida europee per contrastare il *dumping* sociale e lo sfruttamento del lavoro (Doc. XII-bis, n. 268) – *alla XI Commissione (Lavoro)*;

Risoluzione n. 2654 – L’applicazione delle norme sul diritto d’autore nel settore dell’intelligenza artificiale (Doc. XII-bis, n. 269) – *alla VII Commissione (Cultura)*.

Atti di controllo e di indirizzo.

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

**DISEGNO DI LEGGE: S. 1891 — CONVERSIONE IN LEGGE,
CON MODIFICAZIONI, DEL DECRETO-LEGGE 30 APRILE 2026,
N. 63, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI
PREZZI PETROLIFERI CONNESSI AL PROTRARSI DELLA CRISI
DEI MERCATI INTERNAZIONALI (APPROVATO DAL SENATO)
(A.C. 2962)**

A.C. 2962 — Parere della I Commissione

PARERE DELLA I COMMISSIONE SULLE
PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE

NULLA OSTA

sugli emendamenti contenuti nel fascicolo.

A.C. 2962 — Parere della V Commissione

PARERE DELLA V COMMISSIONE SUL
TESTO DEL PROVVEDIMENTO E SULLE
PROPOSTE EMENDATIVE PRESENTATE

Sul testo del provvedimento in oggetto:

PARERE FAVOREVOLE

Sugli emendamenti trasmessi dall'Assemblea:

La V Commissione,

esaminati gli emendamenti riferiti al disegno di legge C. 2962, approvato dal Senato della Repubblica, che dispone la conversione in legge del decreto-legge n. 63 del 2026, recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi al protrarsi della crisi dei mercati internazionali, contenuti nel fascicolo n. 1;

rilevato che le risorse utilizzate con finalità di copertura finanziaria dalle proposte emendative 01-bis.03, 1-bis.08, 1-bis.010, 1-bis.011, 1-bis.012, 1-bis.014, 1-bis.017, 1-bis.026, 1-bis.027, 1-ter.3, 1-ter.01, 1-ter.03, 1-ter.04, 1-ter.05, 1-septies.2, 1-septies.3, 1-septies.4, 1-septies.5, 1-septies.6 e 1-septies.08 risultano preordinate alla realizzazione di altri interventi,

esprime

PARERE CONTRARIO

sulle proposte emendative 1.1, 1.4, 1.5, 01-bis.02, 1-bis.5, 1-bis.6, 1-bis.9, 1-bis.11, 1-bis.14, 1-bis.01, 1-bis.02, 1-bis.03, 1-bis.04, 1-bis.05, 1-bis.06, 1-bis.07, 1-bis.09, 1-bis.013, 1-bis.015, 1-bis.016, 1-bis.018, 1-bis.019, 1-bis.020, 1-bis.022, 1-bis.024, 1-ter.4, 1-ter.5, 1-ter.7, 1-ter.8, 1-ter.9, 1-ter.02, 1-quater.1, 1-septies.1, 1-septies.01, 1-septies.02, 1-septies.03, 1-septies.04, 1-septies.06, 1-septies.07 e 1-quinquiesdecies.1000, in quanto suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica privi di idonea quantificazione e copertura;

PARERE CONTRARIO

sulle proposte emendative 01-bis.03, 1-bis.08, 1-bis.010, 1-bis.011, 1-bis.012, 1-bis.014, 1-bis.017, 1-bis.026, 1-bis.027, 1-ter.3, 1-ter.01, 1-ter.03, 1-ter.04, 1-ter.05,

1-septies.2, 1-septies.3, 1-septies.4, 1-septies.5, 1-septies.6 e 1-septies.08;

NULLA OSTA

sulle restanti proposte emendative.

A.C. 2962 – Articolo unico

ARTICOLO UNICO DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

Art. 1.

1. Il decreto-legge 30 aprile 2026, n. 63, recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi al protrarsi della crisi dei mercati internazionali, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

2. Il decreto-legge 22 maggio 2026, n. 89, recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi e di sostegno alle attività economiche per il protrarsi della crisi dei mercati internazionali, è abrogato. Restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti sulla base del medesimo decreto-legge n. 89 del 2026.

3. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

ARTICOLI DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO DEL GOVERNO

Articolo 1.

(Misure in materia di accise e disposizioni finanziarie)

1. In considerazione del perdurare dell'incremento dei prezzi dei prodotti energetici, le aliquote di accisa sulla benzina e sul gasolio, sui gas di petrolio liquefatti (GPL) e sul gas naturale usati come carburanti, di cui all'Allegato I al testo unico delle disposizioni legislative concernenti le

imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, approvato con il decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, sono rideterminate, dal 2 maggio 2026 e fino al 10 maggio 2026, nelle seguenti misure:

a) benzina: 622,90 euro per mille litri;

b) oli da gas o gasolio usato come carburante: 472,90 euro per mille litri;

c) gas di petrolio liquefatti (GPL) usati come carburanti: 242,77 euro per mille chilogrammi;

d) gas naturale usato come carburante: zero euro per metro cubo.

2. Per il medesimo periodo di cui al comma 1, l'aliquota di accisa di cui all'articolo 3, comma 4, del decreto legislativo 28 marzo 2025, n. 43, applicata ai gasoli paraffinici ottenuti da sintesi o da idrotrattamento (HVO) e al biodiesel, immessi in consumo tal quali per essere impiegati come carburanti, che soddisfano le condizioni previste dall'articolo 44, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, è rideterminata nella misura di 472,90 euro per mille litri.

3. Agli oneri derivanti dai commi 1 e 2, valutati in 146,5 milioni di euro per l'anno 2026 e in 2 milioni di euro per l'anno 2028, si provvede, per l'anno 2026, mediante corrispondente utilizzo delle somme versate all'entrata del bilancio dello Stato ai sensi dell'articolo 148, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388 che, alla data del 29 aprile 2026, non sono riassegnate ai pertinenti programmi e restano, per detto importo, acquisite all'erario e, per l'anno 2028, mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito in legge 27 dicembre 2004, n. 307.

4. Il Fondo di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito in legge 27 dicembre 2004, n. 307 è incrementato di 4,9 milioni di euro per l'anno 2027. Al relativo onere si provvede mediante le maggiori entrate ri-venienti dal comma 1.

Articolo 2.

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

A.C. 2962 – Modificazioni del SenatoMODIFICAZIONI APPORTATE DAL
SENATO*All'articolo 1:*

al comma 3, le parole: « convertito in legge » sono sostituite dalle seguenti: « convertito, con modificazioni, dalla legge »;

al comma 4, al primo periodo, le parole: « convertito in legge » sono sostituite dalle seguenti: « convertito, con modificazioni, dalla legge » e, al secondo periodo, dopo le parole: « le maggiori entrate » sono inserite le seguenti: « e le minori spese »;

dopo il comma 4 sono aggiunti i seguenti:

« 4-bis. In considerazione del perdurare dell'incremento dei prezzi dei prodotti energetici, le aliquote di accisa sulla benzina e sul gasolio, sui gas di petrolio liquefatti (GPL) e sul gas naturale usati come carburanti, di cui all'allegato I al testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, sono rideterminate, dal 23 maggio 2026 e fino al 6 giugno 2026, nelle seguenti misure:

- a) benzina: 622,90 euro per mille litri;
- b) oli da gas o gasolio usato come carburante: 572,90 euro per mille litri;
- c) gas di petrolio liquefatti (GPL) usati come carburanti: 242,77 euro per mille chilogrammi;
- d) gas naturale usato come carburante: zero euro per metro cubo.

4-ter. Per il medesimo periodo di cui al comma 4-bis, l'aliquota di accisa di cui all'articolo 3, comma 4, del decreto legislativo 28 marzo 2025, n. 43, applicata ai gasoli paraffinici ottenuti da sintesi o da idrotrattamento (HVO) e al biodiesel, immessi in consumo tal quali per essere impiegati come carburanti, che soddisfano le condizioni previste dall'articolo 44, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, è rideterminata nella misura di 572,90 euro per mille litri.

4-quater. Ai fini di cui al comma 1 del presente articolo, all'articolo 11, comma 3, del decreto-legge 20 febbraio 2026, n. 21, convertito, con modificazioni, dalla legge 10 aprile 2026, n. 49, la parola: "trentesimo" è sostituita dalla seguente: "centoventesimo". Restano fermi gli effetti già prodotti dalle disposizioni di cui al comma 2 del medesimo articolo 11, in relazione ai contratti sottoscritti anteriormente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

4-quinquies. Agli oneri derivanti dai commi 4-bis e 4-ter, valutati in 133,8 milioni di euro per l'anno 2026 e in 1,8 milioni di euro per l'anno 2028, si provvede ai sensi dell'articolo 1-septies ».

Dopo l'articolo 1 sono inseriti i seguenti:

« Art. 1-bis. – (Proroga del finanziamento in favore della società Ilva S.p.A. in amministrazione straordinaria nell'ambito della procedura di cessione del compendio aziendale) – 1. All'articolo 3-bis del decreto-legge 1° dicembre 2025, n. 180, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 gennaio 2026, n. 8, dopo il comma 3 sono inseriti i seguenti:

“3-bis. Al fine di corrispondere alle indifferibili ed urgenti esigenze di preservare la funzionalità degli impianti siderurgici di proprietà della società Ilva S.p.A. in amministrazione straordinaria, nelle more della procedura di vendita in corso, il Ministero delle imprese e del *made in Italy* è autorizzato a trasferire direttamente alla società Acciaierie d'Italia S.p.A. in ammini-

strazione straordinaria, su richiesta dell'organo commissariale della medesima società, in una soluzione, sino a ulteriori 100 milioni di euro per l'anno 2026, a titolo di finanziamento oneroso, conformemente alla disciplina europea in materia di aiuti di Stato, sulla base di quanto già previsto dalla decisione della Commissione europea del 9 febbraio 2026 - C(2026) 891 *final* (SA.121569 2026/N). Alla restituzione del finanziamento di cui al primo periodo la società Acciaierie d'Italia S.p.A. in amministrazione straordinaria provvede entro sei mesi dalla data di scadenza del contratto di affitto stipulato con l'Ilva S.p.A. in amministrazione straordinaria o, se più breve, entro sei mesi dalla vendita dei compensi aziendali. Si applicano le disposizioni di cui al comma 2.

3-ter. Nella valutazione delle condotte poste in essere in esecuzione di quanto previsto dal comma 3-bis è esclusa la gravità della colpa di cui all'articolo 1 della legge 14 gennaio 1994, n. 20, se il fatto dannoso trae origine dall'emanazione di atti previsti e autorizzati dal predetto comma 3-bis o che ne costituiscano il presupposto o la conseguenza logico-giuridica".

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede ai sensi dell'articolo 1-septies.

Art. 1-ter. — (*Proroga del credito d'imposta in favore dell'autotrasporto e dell'agricoltura*) — 1. All'articolo 3, comma 1, del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 maggio 2026, n. 79, al primo periodo, le parole: "in ciascuno dei mesi di marzo, aprile e maggio dell'anno 2026" sono sostituite dalle seguenti: "in ciascuno dei mesi da marzo a giugno dell'anno 2026" e, al secondo periodo, le parole: "100 milioni di euro per l'anno 2026" sono sostituite dalle seguenti: "300 milioni di euro per l'anno 2026".

2. All'articolo 8-ter, comma 1, del decreto-legge 27 marzo 2026, n. 38, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2026, n. 88, le parole: "30 milioni di euro per l'anno 2026" sono sostituite dalle

seguenti: "90 milioni di euro per l'anno 2026" e le parole: "nel mese di marzo 2026" sono sostituite dalle seguenti: "nei mesi da marzo a maggio dell'anno 2026".

3. Al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dal perdurare dell'aumento eccezionale del prezzo dei fertilizzanti agricoli, conseguente alle recenti crisi internazionali, alle imprese agricole è riconosciuto, nel limite massimo di 40 milioni di euro per l'anno 2026, a parziale compensazione dei maggiori oneri effettivamente sostenuti per l'acquisto di fertilizzanti agricoli, un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, fino al 30 per cento della spesa effettuata, per l'acquisto dei suddetti fertilizzanti nei mesi di marzo, aprile e maggio 2026, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto, al netto dell'imposta sul valore aggiunto.

4. Il credito d'imposta di cui al comma 3 è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, entro la data del 31 dicembre 2026. Non si applicano i limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, e di cui all'articolo 31 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito dell'impresa, né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

5. Il contributo straordinario di cui al comma 3 è concesso ai sensi e nel rispetto delle condizioni previste dalla comunicazione della Commissione europea C/2026/

2593 adottata il 29 aprile 2026, recante il Quadro temporaneo per gli aiuti di Stato in risposta alla crisi in Medio Oriente. Ai relativi adempimenti provvede il Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste.

6. Con decreto del Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, adottato entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 3, con particolare riguardo al rispetto del limite di spesa, alle procedure di concessione del contributo, sotto forma di credito d'imposta, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

7. All'articolo 24-ter, comma 5, del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, la parola: "sessanta" è sostituita dalla seguente: "trenta" ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Per la fruizione del rimborso con la modalità di cui al presente comma, la dichiarazione di cui al comma 4 è presentata esclusivamente in forma telematica". La disposizione di cui al presente comma ha effetto a decorrere dal 1° ottobre 2026.

8. Agli oneri derivanti dai commi da 1 a 6, pari a 300 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede ai sensi dell'articolo 1-septies.

Art. 1-quater. — (*Rinnovo contrattuale in favore del trasporto pubblico locale*) — 1. Il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, è incrementato di 80 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2026 per il finanziamento del rinnovo contrattuale del trasporto pubblico locale. Agli oneri derivanti dal primo periodo, pari a 80

milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2026, si provvede ai sensi dell'articolo 1-septies.

Art. 1-quinquies. — (*Disposizioni urgenti per l'istituzione del Centro di assistenza tecnica "South East European Technical Assistance Center"*) — 1. È autorizzata la sottoscrizione dell'accordo con il Fondo monetario internazionale per l'istituzione del Centro di assistenza tecnica denominato *South East European Technical Assistance Center* (SEETAC) con sede in Roma. Agli oneri derivanti dal primo periodo, valutati in 10,3 milioni di euro per l'anno 2026, in 5,15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027, 2028 e 2029 e in 4,3 milioni di euro per l'anno 2030, si provvede ai sensi dell'articolo 1-septies.

Art. 1-sexies. — (*Differimento per l'anno 2026 dei termini di effettuazione dei versamenti risultanti dalle dichiarazioni fiscali*) — 1. I soggetti che esercitano attività economiche per le quali sono stati approvati gli indici sintetici di affidabilità fiscale e che dichiarano ricavi o compensi di ammontare non superiore al limite stabilito, per ciascun indice, dal relativo decreto di approvazione del Ministro dell'economia e delle finanze, tenuti entro il 30 giugno 2026 ai versamenti risultanti dalle dichiarazioni dei redditi e da quelle in materia di imposta regionale sulle attività produttive e di imposta sul valore aggiunto, effettuano i predetti versamenti entro il 20 luglio 2026 senza alcuna maggiorazione, ovvero entro il trentesimo giorno successivo al 20 luglio 2026, maggiorando le somme da versare dello 0,80 per cento a titolo di interesse corrispettivo, in deroga a quanto disposto dall'articolo 17, comma 2, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 7 dicembre 2001, n. 435. Non si fa luogo al rimborso di quanto già versato.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano, oltre che ai soggetti che applicano gli indici sintetici di affidabilità fiscale o che presentano cause di esclusione dagli stessi, compresi quelli che adottano il regime di cui all'articolo 27, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio

2011, n. 111, nonché quelli che applicano il regime forfetario di cui all'articolo 1, commi da 54 a 89, della legge 23 dicembre 2014, n. 190, anche ai soggetti che partecipano a società, associazioni e imprese ai sensi degli articoli 5, 115 e 116 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, aventi i requisiti indicati nel medesimo comma 1 del presente articolo.

3. Per le società di cui all'articolo 112, comma 7, alinea, ultimo periodo, del testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia, di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, le disposizioni ivi previste continuano ad applicarsi fino al 30 novembre 2027.

4. All'articolo 10-*quinquies* del decreto-legge 27 marzo 2026, n. 38, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2026, n. 88, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1:

1) alla lettera a), le parole: “15 settembre 2026” sono sostituite dalle seguenti: “15 ottobre 2026”;

2) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

“b) il debitore rende tra il 16 ottobre 2026 e il 15 dicembre 2026 la dichiarazione di cui all'articolo 1, comma 86, della legge n. 199 del 2025, con le modalità, esclusivamente telematiche, che lo stesso agente pubblica nel proprio sito *internet* istituzionale entro il 15 ottobre 2026. Tale dichiarazione può essere integrata entro la data del 15 dicembre 2026”;

3) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

“c) il pagamento delle somme dovute per la definizione è effettuato in unica soluzione entro il 31 marzo 2027 o nel numero massimo di cinquantaquattro rate bimestrali, di pari ammontare, con scadenza, rispettivamente, le prime cinque il 31 marzo, il 31 maggio, il 31 luglio, il 30 settembre e il 30 novembre dell'anno 2027 e quelle dalla sesta alla cinquantaquattre-

sima il 31 gennaio, il 31 marzo, il 31 maggio, il 31 luglio, il 30 settembre e il 30 novembre di ciascun anno a decorrere dal 2028. In caso di pagamento rateale, si applicano gli interessi al tasso del 3 per cento annuo a decorrere dal 1° aprile 2027”;

4) alla lettera d), le parole: “31 dicembre 2026” sono sostituite dalle seguenti: “28 febbraio 2027”;

5) alla lettera e), le parole: “31 gennaio 2027” sono sostituite dalle seguenti: “31 marzo 2027”;

b) al comma 2, le parole: “30 giugno 2026” sono sostituite dalle seguenti: “31 luglio 2026”.

Art. 1-*septies*. – (*Disposizioni finanziarie*) – 1. Agli oneri derivanti dagli articoli 1, commi 4-*bis* e 4-*ter*, 1-*bis*, 1-*ter*, commi da 1 a 6, 1-*quater* e 1-*quinquies*, pari a 480 milioni di euro per l'anno 2026 e 80 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2027 e valutati in 144,1 milioni di euro per l'anno 2026, 5,15 milioni di euro per l'anno 2027, 6,95 milioni di euro per l'anno 2028, 5,15 milioni di euro per l'anno 2029 e 4,3 milioni di euro per l'anno 2030, si provvede:

a) quanto a 100 milioni di euro per l'anno 2026, mediante corrispondente riduzione, in termini di sola cassa, del Fondo per lo sviluppo e la coesione, periodo di programmazione 2021-2027, di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, in relazione alla esigibilità degli accordi per la coesione di cui all'articolo 1, comma 178, della legge 30 dicembre 2020, n. 178. Agli accordi di cui al primo periodo sarà data, comunque, attuazione negli importi complessivi dagli stessi previsti a valere sulle risorse stanziare ai sensi dell'articolo 1, comma 750, della legge 30 dicembre 2025, n. 199;

b) quanto a 100 milioni di euro per l'anno 2026, mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 519, della legge 30 dicembre 2023, n. 213;

c) quanto a 251 milioni di euro per l'anno 2026, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui

all'articolo 22, comma 1, del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 aprile 2022, n. 34;

d) quanto a 65 milioni di euro per l'anno 2026 e 80 milioni di euro per l'anno 2027, mediante corrispondente riduzione del Fondo unico per il potenziamento delle reti metropolitane e del trasporto rapido di massa, di cui all'articolo 3 del decreto-legge 30 giugno 2025, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2025, n. 118;

e) quanto a 80 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2030, mediante corrispondente riduzione del Fondo per far fronte ad esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190;

f) quanto a 80 milioni di euro per l'anno 2026, mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 485, della legge 30 dicembre 2025, n. 199;

g) quanto a 8,1 milioni di euro per l'anno 2026, 0,95 milioni di euro per l'anno 2027, 86,95 milioni di euro per l'anno 2028, 85,15 milioni di euro per l'anno 2029 e 4,3 milioni di euro per l'anno 2030, mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307;

h) quanto a 100 milioni di euro per l'anno 2026, mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77;

i) quanto a 4,2 milioni di euro per l'anno 2027, mediante utilizzo delle maggiori entrate e delle minori spese rivenienti dall'articolo 1, commi 4-bis e 4-ter;

l) quanto a 20 milioni di euro per l'anno 2026, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2026-2028, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali"

della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2026, allo scopo parzialmente utilizzando:

1) l'accantonamento relativo al Ministero dell'economia e delle finanze per 6.494.275 euro;

2) l'accantonamento relativo al Ministero del lavoro e delle politiche sociali per 1,85 milioni di euro;

3) l'accantonamento relativo al Ministero della giustizia per 1,14 milioni di euro;

4) l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale per 1,1 milioni di euro;

5) l'accantonamento relativo al Ministero dell'istruzione e del merito per 1,5 milioni di euro;

6) l'accantonamento relativo al Ministero dell'interno per 0,75 milioni di euro;

7) l'accantonamento relativo al Ministero dell'università e della ricerca per 1,5 milioni di euro;

8) l'accantonamento relativo al Ministero della difesa per 2 milioni di euro;

9) l'accantonamento relativo al Ministero della cultura per 1,3 milioni di euro;

10) l'accantonamento relativo al Ministero della salute per 1.865.725 euro;

11) l'accantonamento relativo al Ministero del turismo per 0,5 milioni di euro.

Art. 1-octies. — (*Modifiche al decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 maggio 2026, n. 79*) — 1. All'articolo 1, comma 3, secondo periodo, del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 maggio 2026, n. 79, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) la parola: "presso" è sostituita dalla seguente: "tra";

b) le parole: "il costo giornaliero di acquisto del greggio e" sono sostituite dalle

seguenti: “sino al costo giornaliero di acquisto”;

c) le parole: “raffinati da parte del” sono sostituite dalle seguenti: “sostenuto dal”;

d) le parole: “sui mercati di riferimento” sono sostituite dalle seguenti: “operante in regime sospensivo, ai sensi dell’articolo 1, comma 2, lettera g), del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504”.

Art. 1-novies. — (*Credito d'imposta a favore dell'autotrasporto di passeggeri con autobus*) — 1. All’articolo 3, comma 1, primo periodo, del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 maggio 2026, n. 79, le parole: “indicate all’articolo 24-ter, comma 2, lettera a), del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504,” sono sostituite dalle seguenti: “indicate all’articolo 24-ter, comma 2, lettere a) e b), del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, nonché alle imprese esercenti le attività di trasporto di cui alla legge 11 agosto 2003, n. 218, in materia di noleggio di autobus con conducente esercitate con veicoli di classe ambientale euro V e VI,”.

Art. 1-decies. — (*Interventi per la mitigazione degli effetti dell'aumento dei costi dello zolfo e dell'acido solforico*) — 1. Al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dal perdurare dell’aumento eccezionale del prezzo dello zolfo e dell’acido solforico, impieghi essenziali in numerosi processi industriali e agricoli, determinati dalle recenti turbative geopolitiche del 2026, all’allegato 3, tabella 2.1, “Correttivi calcici e magnesiaci”, voce numero 22) “Carbonato di calcio di defecazione”, del decreto legi-

slativo 29 aprile 2010, n. 75, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla colonna 3, “Modo di preparazione e componenti essenziali”, la parola: “Non” è soppressa;

b) alla colonna 7, “Note”, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: “Nel caso di utilizzo di fanghi di depurazione si applicano integralmente le disposizioni di cui alla voce numero 23) ‘Gesso di defecazione da fanghi’, colonna 7”.

Art. 1-undecies. — (*Misure per la promozione della filiera del biogas e del biometano*) — 1. Al fine di valorizzare i residui dei processi di produzione dell’industria agroalimentare per la produzione sostenibile di energia da fonti rinnovabili e il conseguimento degli obiettivi stabiliti dal Piano nazionale integrato per l’energia e il clima, garantendo il pieno utilizzo della capacità produttiva degli impianti di biogas e biometano, nonché per l’utilizzo degli stessi nei processi di digestione anaerobica, i residui dei processi di produzione dell’industria agroalimentare possono essere ammessi in ingresso agli impianti di biogas e biometano come sottoprodotti se soddisfano tutte le condizioni di cui all’articolo 184-bis del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Possono essere altresì ammesse in ingresso negli impianti di cui al primo periodo le biomasse, solide e liquide, per le quali sia cessata la qualifica di rifiuto ai sensi dell’articolo 184-ter del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e conformi alla norma tecnica UNI 11922:2026. L’utilizzazione agronomica del digestato di cui al presente articolo è consentita, previa presentazione della comunicazione prevista dall’articolo 4 del decreto del Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali 25 febbraio 2016, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 90 del 18 aprile 2016, nel rispetto di quanto disposto dagli articoli 21, commi 2 e 3, 25, comma 2, 26 e 31 e dei valori limite individuati nell’Allegato IX, parte B, del medesimo decreto. Il digestato di cui al presente articolo è considerato un sottoprodotto ai sensi dell’articolo 184-bis del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, se

il produttore dimostra che sono rispettati i requisiti indicati dal medesimo articolo 184-bis.

Art. 1-duodecies. — (*Misure urgenti in materia di sollecitazioni commerciali telefoniche*) — 1. All'articolo 51, comma 8-bis, del codice del consumo, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, dopo le parole: “fornitura di energia elettrica e gas” sono aggiunte le seguenti: “e di servizi di telecomunicazioni”;

b) al secondo periodo, dopo le parole: “Il professionista” sono inserite le seguenti: “attivo nei settori di cui al primo periodo”, le parole: “di energia elettrica e gas” sono soppresse e dopo le parole: “a ricevere proposte commerciali” sono aggiunte le seguenti: “relative a forniture di beni, prodotti o servizi offerti dagli stessi professionisti”.

Art. 1-terdecies. — (*Modifiche ai crediti d'imposta di cui alla legge 12 settembre 2025, n. 131, a tutela delle minoranze linguistiche storiche*) — 1. Alla legge 12 settembre 2025, n. 131, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 6, comma 4, le parole da: “nei casi in cui” fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: “nei territori dei comuni montani di cui all'articolo 2, comma 2, con popolazione non superiore a 5.000 abitanti e delimitati ai fini dell'applicazione delle disposizioni di tutela delle minoranze linguistiche storiche ai sensi dell'articolo 3 della legge 15 dicembre 1999, n. 482”;

b) all'articolo 7, comma 7, le parole da: “nei casi in cui” fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: “nei territori dei comuni montani di cui all'articolo 2, comma 2, con popolazione non superiore a 5.000 abitanti e delimitati ai fini dell'applicazione delle disposizioni di tutela delle minoranze linguistiche storiche ai sensi dell'articolo 3 della legge 15 dicembre 1999, n. 482”;

c) all'articolo 19, comma 2, le parole da: “nei casi in cui” fino alla fine del

comma sono sostituite dalle seguenti: “nei territori dei comuni montani di cui all'articolo 2, comma 2, con popolazione non superiore a 5.000 abitanti e delimitati ai fini dell'applicazione delle disposizioni di tutela delle minoranze linguistiche storiche ai sensi dell'articolo 3 della legge 15 dicembre 1999, n. 482”;

d) all'articolo 25, comma 2, le parole da: “Nei casi in cui” fino a: “il 15 per cento dei residenti” sono sostituite dalle seguenti: “Nei territori dei comuni montani di cui all'articolo 2, comma 2, con popolazione non superiore a 5.000 abitanti e delimitati ai fini dell'applicazione delle disposizioni di tutela delle minoranze linguistiche storiche ai sensi dell'articolo 3 della legge 15 dicembre 1999, n. 482”.

Art. 1-quaterdecies. — (*Modifiche al decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221*) — 1. All'articolo 15, comma 4, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, le parole: “e alla moneta elettronica” sono sostituite dalle seguenti: “, e tramite strumenti di moneta elettronica”.

2. All'articolo 15, comma 4-bis, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, le parole: “effettuato con una carta di pagamento” sono sostituite dalle seguenti: “effettuato con uno strumento di pagamento”.

Art. 1-quinquiesdecies. — (*Disposizioni urgenti relative al servizio elettrico per i clienti finali delle isole minori non interconnesse*) — 1. All'articolo 11 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 210, dopo il comma 2-quater sono inseriti i seguenti:

“2-quinquies. In deroga a quanto previsto dai commi 2, 2-bis, 2-ter e 2-quater, i clienti finali le cui utenze sono ubicate nelle isole non interconnesse ove operano le imprese elettriche minori di cui all'articolo 7 della legge 9 gennaio 1991, n. 10, sono forniti dalle stesse imprese alle specifiche condizioni tariffarie stabilite dall'A-RERA.

2-sexies. In deroga a quanto previsto dall'articolo 18, nelle isole non interconnesse i distributori locali possono possedere, sviluppare e gestire sistemi di stoccaggio elettrico, esclusivamente in relazione all'isola in cui esercitano la concessione di distribuzione di energia elettrica, alle specifiche condizioni stabilite dall'ARERA.

2-septies. In deroga a quanto previsto dall'articolo 1, commi da 50 a 52, della legge 30 dicembre 2024, n. 207, le concessioni di distribuzione delle imprese elettriche minori di cui all'articolo 7 della legge 9 gennaio 1991, n. 10, sono prorogate di venti anni senza oneri concessori.

2-octies. L'attività di dispacciamento dell'energia elettrica nelle isole non interconnesse è svolta dai distributori locali, ognuno esclusivamente in relazione all'isola in cui esercita la concessione di distribuzione di energia elettrica. L'ARERA definisce le modalità e le condizioni per l'esercizio di tale attività.

2-novies. L'efficacia delle disposizioni di cui ai commi *2-quinquies* e *2-sexies* è subordinata alla preventiva autorizzazione da parte della Commissione europea delle pertinenti deroghe di cui all'articolo 66 della direttiva (UE) 2019/944".

2. All'articolo 1 della legge 30 dicembre 2024, n. 207, dopo il comma 52 è inserito il seguente:

"52-bis. Per le cooperative elettriche, la rimodulazione delle concessioni in essere è riconosciuta, a condizioni semplificate definite con il decreto di cui al comma 50, anche in deroga alle lettere *a)*, *b)*, *c)*, *d)* ed *e)* del medesimo comma, nonché ai commi 51 e 52, per un periodo di venti anni. Nel definire le condizioni ai sensi del primo periodo, si tiene conto della funzione sociale svolta dalle cooperative di cui al presente comma" ».

PROPOSTE EMENDATIVE

ART. 1.

(Misure in materia di accise e disposizioni finanziarie)

Sostituirlo con il seguente:

Art. 1.

(Misure in materia di accise)

1. In considerazione degli effetti economici derivanti dall'eccezionale incremento dei prezzi dei prodotti energetici, fino al 1° agosto 2026 le aliquote di accisa sulla benzina e sul gasolio, sui gas di petrolio liquefatti (GPL) e sul gas naturale usati come carburanti, di cui all'Allegato I al testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, approvato con il decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, nonché l'aliquota di accisa di cui all'articolo 3, comma 4, del decreto legislativo 28 marzo 2025, n. 43, applicata ai gasoli paraffinici ottenuti da sintesi o da idrotrattamento (HVO) e al biodiesel, immessi in consumo tal quali per essere impiegati come carburanti, che soddisfano le condizioni previste dall'articolo 44, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, sono rideterminate, dal 2 maggio 2026 al 31 luglio 2026, al fine di garantire che il prezzo finale dei prodotti energetici non possa essere superiore a quello vigente alla data del 27 febbraio 2026.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, valutati in 500 milioni di euro per l'anno 2026 e in 10,4 milioni di euro nell'anno 2028, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

1.1. Alifano, Gubitosa, Raffa.

Al comma 1, dopo le parole: prodotti energetici aggiungere le seguenti: da fonte fossile.

1.2. Alifano, Gubitosa, Raffa.

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

2-bis. Le aliquote di accisa applicate sui prodotti energetici usati come carburanti ovvero come combustibili per riscaldamento per usi civili, stabilite dal testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, possono essere rideterminate con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, ai sensi dell'articolo 1, comma 290, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, ferme restando le condizioni di cui all'articolo 1, comma 291, della stessa legge, anche con cadenza inferiore a quella prevista nel medesimo comma 291. Relativamente ai prodotti energetici usati come carburanti, il decreto di cui al presente comma può contenere anche disposizioni necessarie a coordinare l'applicazione dell'aliquota di accisa sul gasolio usato come carburante, diminuita dallo stesso decreto, con l'applicazione dell'aliquota di accisa sul gasolio commerciale di cui al numero 4-bis della tabella A allegata al testo unico di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, nonché prevedere l'obbligo, stabilendone termini e modalità, da parte degli esercenti i depositi commerciali e degli esercenti gli impianti di distribuzione stradale di carburanti, di trasmettere i dati relativi alle giacenze, rilevate presso i rispettivi depositi e impianti, dei prodotti energetici per i quali il medesimo decreto di cui all'articolo 1, comma 290, della legge n. 244 del 2007 prevede la riduzione della relativa aliquota di accisa. Per la mancata comunicazione delle suddette giacenze nonché per l'invio della medesima comunicazione con dati incompleti o non veritieri, si applica la sanzione prevista dal-

l'articolo 50, comma 1, del predetto testo unico.

1.3. Alifano, Gubitosa, Raffa.

Al comma 4-bis, sostituire le parole: 6 giugno 2026 con le seguenti: 30 settembre 2026.

1.4. Merola, D'Alfonso, Toni Ricciardi, Stefanazzi, Tabacci.

Dopo il comma 4-ter, aggiungere il seguente:

4-ter.1. Il beneficio di cui ai commi 1 e 2 è cumulabile con l'agevolazione di cui all'articolo 24-ter del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504.

1.5. Gubitosa, Alifano, Raffa.

ART. 1-bis.

(Proroga del finanziamento in favore della società Ilva S.p.A. in amministrazione straordinaria nell'ambito della procedura di cessione del compendio aziendale)

All'articolo 1-bis, premettere il seguente:

Art. 01-bis.

1. In relazione alle procedure in atto alla data di entrata in vigore del presente decreto-legge per la cessione degli impianti siderurgici di proprietà della società Ilva S.p.A., il Ministro delle imprese e del *made in Italy*, d'intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, subordina l'acquisizione da parte di nuovi potenziali acquirenti degli impianti siderurgici di proprietà della società Ilva S.p.A. in amministrazione straordinaria di cui all'articolo 3, comma 1, del decreto-legge 3 dicembre 2012, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 dicembre 2012, n. 231, alla presentazione di un dettagliato Piano Industriale, basato su criteri di sostenibilità economico-

finanziaria pluriennale, che garantisca il mantenimento dei livelli occupazionali, e che assicuri la sostenibilità ambientale della produzione dell'acciaio, la realizzazione degli interventi di decarbonizzazione degli stabilimenti ex Ilva, degli interventi di ripristino ambientale, di bonifica delle aree escluse, nonché la tutela della salute e di attuazione delle misure di igiene e sicurezza del lavoro, e che corrisponda all'interesse strategico del Paese e dei territori sede degli stabilimenti. Ai fini della valutazione del Piano industriale, è istituito presso il Ministero delle imprese e del *made in Italy* un apposito Tavolo istituzionale con la partecipazione di rappresentanti della Presidenza del Consiglio dei ministri, del Ministero delle imprese e del *made in Italy*, del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, del Ministero della salute, del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze, del Ministero per gli affari europei, il sud, le politiche di coesione e il PNRR, delle istituzioni territoriali e locali, nonché di rappresentanti delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative e delle imprese, ivi comprese quelle dell'indotto. Il Ministro delle imprese e del *made in Italy* comunica alle Camere, trasmettendo un apposito documento, le determinazioni assunte dal Tavolo istituzionale.

01-bis.01. Stefanazzi, Merola, D'Alfonso, Toni Ricciardi, Tabacci.

All'articolo 1-bis, premettere il seguente:

Art. 01-bis.

(Risorse aggiuntive per gli interventi di bonifica, ambientalizzazione e riqualificazione del SIN di Taranto)

1. Al fine di sostenere la prosecuzione degli interventi di cui all'articolo 6 del decreto-legge 5 gennaio 2015, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 marzo 2015, n. 4, nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della sicurezza

energetica è istituito un Fondo, con una dotazione pari a 500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027. Le risorse del Fondo sono destinate al finanziamento di interventi urgenti finalizzati alla bonifica, ambientalizzazione e riqualificazione dell'area di cui al richiamato articolo 6 del decreto-legge 5 gennaio 2015, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 marzo 2015, n. 4, atti a garantire la tutela della salute e l'innalzamento del livello di sicurezza per le persone e per l'ambiente. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, da emanare entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite le modalità di erogazione delle risorse ai fini dell'attuazione dei predetti interventi.

2. Ai maggiori oneri di cui al comma 1, pari a 500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027, si provvede:

a) quanto a 300 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027, mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307;

b) quanto a 200 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027 a mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 27, comma 17, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

01-bis.02. Stefanazzi, Merola, D'Alfonso, Toni Ricciardi, Tabacci.

All'articolo 1-bis, premettere il seguente:

Art. 01-bis.

(Fondo per la messa in sicurezza degli Altoforni)

1. Nello stato di previsione del Ministero delle imprese e del *made in Italy* è istituito un Fondo, con dotazione pari a 200 milioni di euro per l'anno 2026, finalizzato all'attuazione di interventi volti a garantire la

prevenzione degli incidenti e la messa in sicurezza degli altoforni presso gli stabilimenti siderurgici della società Ilva S.p.A. in amministrazione straordinaria, nonché per assicurare l'attuazione dei necessari interventi di risanamento ambientale e tutela della salute. Con decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite le modalità attuative e di erogazione delle risorse di cui al presente comma.

2. Ai maggiori oneri di cui al presente articolo, pari a 200 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 5, decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

01-bis.03. Stefanazzi, Merola, D'Alfonso, Toni Ricciardi, Tabacci.

Sopprimerlo.

Conseguentemente, all'articolo 1-septies, comma 1, sopprimere la parola: 1-bis,

1-bis.4. L'Abbate, Donno, Alifano, Gubitoso, Raffa.

Sostituirlo con il seguente:

Art. 1-bis.

(Accordo di programma)

1. Al fine di procedere con urgenza agli indifferibili interventi di risanamento ambientale e sanitario delle aree industriali ex Ilva, entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, la Presidenza del Consiglio dei ministri promuove la stipula di un accordo di programma tra il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica finalizzato:

a) alla programmazione, con la partecipazione degli enti locali, delle organiz-

zazioni sindacali, nonché dei comitati dei cittadini maggiormente rappresentativi, della definitiva chiusura delle fonti inquinanti entro il 31 dicembre 2026 e della messa in sicurezza degli impianti;

b) all'organizzazione di piani per la riconversione industriale delle attività industriali e la salvaguardia dei livelli occupazionali;

c) alla tempestiva conclusione degli interventi di bonifica, ripristinando a tale scopo la dotazione delle risorse di cui all'articolo 3, comma 1, decimo periodo, del decreto-legge 5 gennaio 2015, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 marzo 2015, n. 20,;

d) a realizzare tre forni elettrici alimentati con idrogeno verde da installare presso gli impianti siderurgici della società Ilva S.p.A. in amministrazione straordinaria;

e) a prevedere programmi per la formazione finalizzati al reimpiego dei lavoratori in esubero della società Acciaierie d'Italia S.p.A. in amministrazione straordinaria e della società Ilva S.p.A. in amministrazione straordinaria all'interno dell'arsenale militare per il rilancio della cantieristica militare e civile;

f) a prevedere incentivi all'esodo in favore dei lavoratori degli impianti ex Ilva, per un importo non inferiore a 150 mila euro per ciascun lavoratore;

g) a istituire una zona franca prevedendo esenzioni dedicate per le imposte sui redditi, per l'imposta regionale sulle attività produttive e l'esonero dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali a carico del datore di lavoro;

h) all'istituzione di un Museo industriale della produzione dell'acciaio per il recupero, a fini culturali e turistici degli impianti ex Ilva in disuso;

i) all'istituzione di un Fondo sviluppo per finanziare nuovi investimenti nel settore *green*, digitale cantieristica e dell'Università del mare;

l) alla riconversione economica, sociale e culturale del territorio.

1-bis.5. L'Abbate, Donno, Alifano, Gubitoso, Raffa.

Sostituirlo con il seguente:

Art. 1-bis.

(Acquisizione della società Ilva S.p.A. in amministrazione straordinaria e della società Acciaierie d'Italia S.p.A. in amministrazione straordinaria)

1. Al fine di salvaguardare la continuità dei livelli occupazionali, di assicurare la tempestiva conclusione delle opere di bonifica e di risanamento ambientale e sanitario delle aree industriali interessate dagli impianti siderurgici ex Ilva, garantire la chiusura delle fonti inquinanti e la decarbonizzazione del processo produttivo dell'acciaio attraverso l'utilizzo dell'idrogeno verde nonché di assicurare la ricollocazione dei lavoratori in nuovi insediamenti produttivi, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato ad acquisire i beni e le attività aziendali della società Ilva S.p.A. in amministrazione straordinaria e della società Acciaierie d'Italia S.p.A. in amministrazione straordinaria, nonché delle altre società appartenenti ai rispettivi gruppi, attraverso la costituzione di una nuova società interamente controllata ovvero controllata da una società pubblica o a prevalente partecipazione pubblica, anche indiretta.

2. Il Ministero dell'economia e delle finanze, verificato il compimento degli interventi di risanamento ambientale e sanitario e la conclusione del processo di decarbonizzazione delle attività produttive degli impianti, valuta l'eventuale immissione, integrale o parziale, delle quote azionarie della nuova società a condizioni di mercato.

1-bis.6. Donno, L'Abbate, Alifano, Gubitoso, Raffa.

Al comma 1, capoverso comma 3-bis, primo periodo, sostituire le parole: di pre-

servare la funzionalità *con le seguenti:* di conclusione delle opere di bonifica e di ripristino ambientale.

1-bis.7. Donno, L'Abbate, Alifano, Gubitoso, Raffa.

Al comma 1, dopo il capoverso comma 3-bis, aggiungere il seguente:

3-bis.1. Ai fini della trasparenza sull'utilizzo delle somme di cui al comma 3-bis, i soggetti beneficiari redigono con cadenza mensile un'apposita relazione, da trasmettere al Governo e alle Camere, nella quale sono evidenziati lo stato di avanzamento degli interventi adottati per garantire la continuità operativa degli impianti nonché le misure adottate per la messa in sicurezza degli impianti, per il mantenimento dei livelli occupazionali, per la tutela della salute e la salvaguardia dell'ambiente, che consentano una valutazione dell'efficacia degli interventi adottati.

1-bis.8. Stefanazzi, Merola, D'Alfonso, Toni Ricciardi, Tabacci.

Al comma 1, dopo il capoverso comma 3-bis, aggiungere il seguente::

3-bis.1. Per procedere all'utilizzo delle risorse di cui al comma 3-bis del presente articolo, ovvero trasferirle, i commissari straordinari di cui all'articolo 2 del decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy* del 17 aprile 2024, presentano al Ministro delle imprese e del *made in Italy*, entro il 1° luglio 2026, che la trasmette alle Camere entro 10 giorni, una relazione contenente la rendicontazione dettagliata sull'utilizzo:

a) del finanziamento soci di 680 milioni di euro disposto da Invitalia alla società Acciaierie d'Italia S.p.A. nel corso dell'anno 2023;

b) del finanziamento ponte disposto a favore della società Acciaierie d'Italia S.p.A. nel 2024 per 320 milioni di euro;

c) dei finanziamenti a titolo oneroso concessi nel corso del 2025 per circa 600 milioni di euro;

d) delle risorse del patrimonio destinato al ripristino ambientale, pari a 400 milioni di euro, destinate alla continuità produttiva.

1-bis.12. Donno, L'Abbate, Alifano, Gubitoso, Raffa.

Al comma 1, dopo il capoverso comma 3-ter, aggiungere il seguente:

3-*quater*. Al fine di supportare i processi decisionali nel settore delle bonifiche e di fornire adeguato sostegno alla tutela degli ecosistemi e della salute dei cittadini, una quota fino al 3 per cento delle somme di cui al comma 1 del presente articolo è destinata alla realizzazione, al funzionamento e all'equipaggiamento tecnico di un Centro unico bonifiche finalizzato alla raccolta, l'elaborazione e l'analisi dei dati. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da emanare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è istituito il Centro unico bonifiche di cui al precedente periodo. Il predetto Centro opera sotto il coordinamento del Commissario straordinario per gli interventi urgenti di bonifica ambientalizzazione e riqualificazione di Taranto in collaborazione con l'Agenzia regionale per la prevenzione e la protezione dell'ambiente (Arpa) Puglia.

1-bis.9. L'Abbate, Donno, Alifano, Gubitoso, Raffa.

Dopo il comma 1, aggiungere i seguenti:

1-*bis*. Al decreto-legge 5 gennaio 2023, n. 2, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 marzo 2023, n. 17, gli articoli 7 e 8 sono abrogati.

1-*ter*. All'articolo 9-*bis* del decreto-legge 13 giugno 2023, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 10 agosto 2023, n. 103, il comma 5 è abrogato.

1-bis.10. Donno, L'Abbate, Alifano, Gubitoso, Raffa.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-*bis*. All'articolo 44 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, dopo il comma 1-*bis*, è inserito il seguente:

« 1-*bis*.1. Per l'anno 2026, entro il limite di spesa di 20 milioni di euro, per tale anno, è autorizzato, previo accordo stipulato in sede governativa presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, in presenza del Ministero delle imprese e del *made in Italy*, un ulteriore intervento di integrazione salariale straordinaria in favore dei lavoratori impiegati presso gli stabilimenti ex Ilva, per una durata coerente con quanto previsto dal programma aziendale di cessazione di attività, in ogni caso in cui sussistano concrete prospettive di rapida cessazione, anche parziale, dell'azienda con conseguente riassorbimento occupazionale. Agli oneri derivanti dal primo periodo del presente comma, pari a 20 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo sociale per occupazione e formazione, di cui all'articolo 18, comma 1, lettera a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2. Al fine del monitoraggio della relativa spesa, gli accordi governativi sono trasmessi al Ministero dell'economia e delle finanze e all'INPS per il monitoraggio mensile dei flussi di spesa relativi all'erogazione delle prestazioni al fine del rispetto dei limiti di spesa di cui al primo periodo. ».

1-bis.11. Stefanazzi, Merola, D'Alfonso, Toni Ricciardi, Tabacci.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-*bis*. All'articolo 1-*ter* del decreto-legge 24 gennaio 2025, n. 3, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 marzo 2025, n. 31, dopo il comma 4, è aggiunto il seguente:

« 4-*bis*. In caso di violazioni delle condizioni di autorizzazione che comportino un pericolo immediato, grave e rilevante per l'integrità dell'ambiente e della salute umana, il gestore dell'impianto adotta im-

mediatamente le misure necessarie per garantire il ripristino della conformità nel più breve tempo possibile. Fino al ripristino della conformità l'esercizio degli impianti è sospeso. ».

1-bis.13. L'Abbate, Donno, Alifano, Gubitos, Raffa.

(Inammissibile)

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. All'articolo 1-ter, comma 1, secondo periodo, del decreto-legge 24 gennaio 2025, n. 3, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 marzo 2025, n. 31, le parole: « i gestori degli impianti strategici di cui al primo periodo » sono sostituite dalle seguenti: « l'Istituto superiore di sanità (ISS), di concerto con l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (Ispra), le Agenzie regionali per la protezione dell'ambiente (Arpa) e le Aziende sanitarie locali ».

1-bis.14. L'Abbate, Donno, Alifano, Gubitos, Raffa.

(Inammissibile)

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. Il completamento dei programmi di cessione dei complessi aziendali è subordinato al mantenimento dei livelli occupazionali.

1-bis.15. Donno, L'Abbate, Alifano, Gubitos, Raffa.

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Stanziamiento di risorse per la diversificazione industriale nei territori sede degli impianti dell'ex Ilva S.p.A.)

1. Una quota pari a 500 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027, delle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, programmazione 2021-2027, di

cui all'articolo 1, comma 177, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, è destinata alla realizzazione di un Piano di investimenti per la diversificazione industriale nei territori sede degli impianti dell'ex Ilva e la concessione di incentivi, nel rispetto della normativa dell'Unione europea, per favorire l'insediamento di attività industriali ambientalmente sostenibili.

2. Ai fini di cui al comma 1, il Ministero delle imprese e del *made in Italy* istituisce un apposito Tavolo istituzionale con la partecipazione di rappresentanti della Presidenza del Consiglio dei ministri, del Ministero delle imprese e del *made in Italy*, del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, del Ministero della salute, del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'economia e delle finanze, del Ministro per gli affari europei, il sud, le politiche di coesione e il PNRR, e delle istituzioni territoriali e locali, nonché dei rappresentanti delle imprese e delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative imprese, finalizzato ad assicurare, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il coordinamento e l'azione amministrativa necessaria a semplificare le procedure e a garantire ad uno o più investitori che contribuiscono alla diversificazione industriale e all'insediamento di nuove attività industriali ambientalmente sostenibili nei territori di cui al comma 1.

3. Ai soggetti imprenditoriali che, in attuazione del Piano di cui al comma 2, si insediano nelle aree territoriali di cui al comma 1, è riconosciuto un credito d'imposta per le spese sostenute per l'insediamento delle nuove attività industriali, nei limiti di spesa di cui al comma 1.

4. Con decreto del Ministero delle imprese e del *made in Italy*, d'intesa con il Ministero dell'economia e delle finanze, da adottare entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definiti i criteri e le modalità per l'accesso al credito di cui

al comma 2, nel rispetto dei limiti di spesa annuale di cui al comma 1.

1-bis.01. Stefanazzi, Merola, D'Alfonso, Toni Ricciardi, Tabacci.

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Disposizioni urgenti per la riqualificazione professionale dei lavoratori degli impianti siderurgici di proprietà della società Ilva S.p.A.)

1. Al fine di sostenere programmi per la formazione e la riqualificazione professionale dei dipendenti impiegati presso gli stabilimenti produttivi della società Acciaierie d'Italia S.p.A. in amministrazione straordinaria, per i quali sia prorogato il ricorso alla cassa integrazione guadagni straordinaria, è istituito, nello stato di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, un fondo con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno 2026 e di 15 milioni di euro per l'anno 2027 finalizzato alla realizzazione di corsi di formazione nel settore delle bonifiche e nell'utilizzo di nuove tecnologie.

2. Con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, di concerto con il Ministro delle imprese e del *made in Italy* e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definite le modalità attuative delle disposizioni di cui al comma 1.

3. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 20 milioni di euro per l'anno 2026 e a 15 milioni di euro per l'anno 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo sociale per occupazione e formazione di cui all'articolo 18, comma 1, lettera a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2.

1-bis.02. Donno, L'Abbate, Alifano, Gubitoso, Raffa.

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Incentivi all'esodo lavoratori degli stabilimenti ex Ilva)

1. Nello stato di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali è istituito un Fondo, con una dotazione pari a 50 milioni di euro per l'anno 2026 e a 150 milioni di euro per l'anno 2027, destinato a finanziare la concessione di incentivi all'esodo, di importo non inferiore a 150.000 euro a lavoratore, nei confronti dei dipendenti percettori di trattamento straordinario di integrazione salariale della società ex Ilva S.p.A. in amministrazione straordinaria e della società Acciaierie d'Italia in amministrazione straordinaria.

2. Con decreto del Ministro del lavoro e delle politiche sociali, da emanare entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definite le modalità attuative delle disposizioni di cui al presente articolo. Le modalità di ripartizione delle risorse del fondo di cui al comma 1, sono stabilite in sede di contrattazione integrativa.

3. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 50 milioni di euro per l'anno 2026 e a 150 milioni di euro per l'anno 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

1-bis.03. Donno, L'Abbate, Alifano, Gubitoso, Raffa.

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Misure per il sostegno e l'accesso alla liquidità delle piccole e medie imprese che forniscono beni e servizi per la funzionalità

e la continuità produttiva degli stabilimenti ex Ilva)

1. Alle piccole e medie imprese che forniscono beni e servizi per la funzionalità e la continuità produttiva degli stabilimenti ex Ilva e che, a causa dei mancati pagamenti delle fatture emesse da oltre trenta giorni, incontrano difficoltà di accesso al credito, è concessa a titolo gratuito, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto e fino alla chiusura della procedura di amministrazione straordinaria in atto riguardanti Ilva S.p.A. e Acciaierie d'Italia S.p.A., la garanzia del Fondo di cui all'articolo 2, comma 100, lettera a), della legge 23 dicembre 1996, n. 662, su finanziamenti di importo massimo pari ai crediti vantati nei confronti dell'impresa committente, fino alla misura dell'80 per cento dell'importo dell'operazione finanziaria, nel caso di garanzia diretta e del 90 per cento dell'importo dell'operazione finanziaria garantito dal garante di primo livello, nel caso di riassicurazione.

2. Per l'accesso alla garanzia del Fondo, le imprese di cui al comma 1 devono aver emesso fatture da oltre trenta giorni non rimosse dal committente di cui al medesimo comma 1, precedenti la data di presentazione della richiesta di garanzia.

3. Alla copertura degli oneri derivanti dall'attuazione dei commi 1 e 2 si provvede, in prima istanza, a valere sulle risorse, libere da impegni alla data di entrata in vigore del presente decreto, assegnate alla riserva del Fondo di garanzia istituita ai sensi del decreto del Ministro dello sviluppo economico 17 ottobre 2016, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 9 del 12 gennaio 2017. Eventuali maggiori oneri che dovessero eccedere l'ammontare delle predette risorse sono posti a carico della dotazione del Fondo di garanzia a legislazione vigente, nel limite delle risorse libere da impegni e fino all'importo massimo di 30 milioni, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

4. Sulle operazioni finanziarie di cui all'articolo 1 può essere altresì richiesta la concessione di un contributo a fondo perduto finalizzato ad abbattere il tasso di interesse applicato sulle medesime opera-

zioni. Con decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al presente comma, anche al fine di assicurare il rispetto del limite di spesa di 10 milioni di euro per l'anno 2026. Ai relativi maggiori oneri, pari a 10 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo di cui all'articolo 1, comma 5, decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

1-bis.04. Stefanazzi, Merola, D'Alfonso, Toni Ricciardi, Tabacci.

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Fondo per il sostegno dell'idrogeno verde e per la decarbonizzazione degli impianti della Società Ilva S.p.A. in amministrazione straordinaria)

1. Al fine di fronteggiare e superare le gravi situazioni di criticità ambientale gravanti sul territorio di Taranto e promuovere interventi di riqualificazione produttiva e diversificazione industriale, mediante la progressiva decarbonizzazione del processo produttivo dell'acciaio, nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica è istituito un Fondo, denominato « Fondo per il sostegno dell'idrogeno verde e per la decarbonizzazione degli impianti della Società Ilva S.p.A. in amministrazione straordinaria », con una dotazione finanziaria pari a 1,2 miliardi di euro per l'anno 2026, finalizzato alla realizzazione di forni elettrici alimentati con idrogeno verde da installare presso gli impianti siderurgici della Società Ilva S.p.A. in amministrazione straordinaria siti a Taranto.

2. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con il Ministero delle imprese e del

made in Italy e dell'economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definite le modalità attuative del Fondo.

3. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 1,2 miliardi per l'anno 2026 si provvede a valere sulle risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione, periodo di programmazione 2021-2027, di cui all'articolo 1, comma 177, della legge 30 dicembre 2020, n. 178.

1-bis.05. L'Abbate, Donno, Alifano, Gubitoso, Raffa.

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Fondo per la tutela dei lavoratori delle imprese dell'indotto Ilva)

1. Al fine di preservare il tessuto produttivo e occupazionale dei territori presso i quali sono insediati gli impianti ex Ilva, nello stato di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, è istituito un Fondo, denominato «Fondo a tutela dei lavoratori dell'indotto Ilva», con una dotazione finanziaria pari a 25 milioni di euro per l'anno 2026.

2. Il Fondo di cui al comma 1 è destinato ad assicurare un trattamento di integrazione salariale, per un periodo massimo di 12 mesi nel corso del 2026, per i lavoratori dipendenti delle piccole e medie imprese fornitrici di beni o servizi connessi al risanamento ambientale o funzionali alla continuazione dell'attività degli impianti e il cui fatturato derivi esclusivamente o prevalentemente da rapporti commerciali con le imprese che gestiscono gli impianti siderurgici della società Ilva S.p.A. e che non rientrino nell'ambito di applicazione della disciplina vigente in materia di ammortizzatori sociali in costanza di rapporto di lavoro, ovvero abbiano esaurito i limiti di durata nell'utilizzo delle relative prestazioni, di cui al decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148.

3. Con decreto del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, d'intesa con il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definite le modalità attuative del presente articolo, con particolare riferimento alla individuazione delle aziende interessate, del numero di lavoratori coinvolti nonché delle modalità e delle tempistiche di erogazione dei trattamenti di integrazione salariale.

4. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, pari a 25 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo sociale per occupazione e formazione, di cui all'articolo 18, comma 1, lettera a), del decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2.

1-bis.06. Donno, L'Abbate, Alifano, Gubitoso, Raffa.

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Disposizioni in materia di maggiorazioni contributive per il personale siderurgico esposto all'amianto)

1. I lavoratori dipendenti degli impianti ex Ilva che sono stati esposti all'amianto per oltre dieci anni hanno diritto alle maggiorazioni contributive con un coefficiente pari all'1,5 del periodo di esposizione, ai sensi di quanto disposto dall'articolo 13, comma 8, della legge 27 marzo 1992, n. 257.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 10 milioni di euro a decorrere dall'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

1-bis.07. L'Abbate, Donno, Alifano, Gubitoso, Raffa.

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Cessione del credito di imposta per il caro petrolio)

1. A decorrere dal periodo d'imposta in corso alla data di entrata in vigore della presente disposizione e fino alla chiusura del periodo d'imposta in corso alla data del 31 dicembre 2027, i soggetti che sostengono le spese di cui all'articolo 24-ter del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504 possono, in alternativa alla compensazione di cui al comma 5 del medesimo articolo 24-ter, optare per la cessione di un credito di imposta di pari ammontare alle compagnie e alle società commerciali operanti nel settore petrolifero. Le medesime compagnie e società riconoscono un contributo, sotto forma di sconto sul corrispettivo dovuto.

2. L'opzione di cui al comma 1 è comunicata dai soggetti di cui all'articolo 24-ter in fase di presentazione della dichiarazione al competente ufficio dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, allegando, altresì, la seguente documentazione:

a) le fatture di acquisto corredate dai relativi DAS e, in caso di rifornimento con cisterna di proprietà, la stampa conta litri;

b) le stampe dei cronotachigrafi comprovanti i chilometri iniziali e finali del trimestre.

3. L'Agenzia delle dogane e dei monopoli, entro cinque giorni lavorativi dall'invio della comunicazione dell'avvenuta cessione del credito, sospende, per un periodo non superiore a sessanta giorni, gli effetti delle comunicazioni delle cessioni al fine di provvedere alla verifica della documentazione di cui al comma 2. All'esito positivo delle verifiche, l'Agenzia provvede all'attribuzione di un codice unico identificativo del credito. Ogni successiva cessione del credito deve indicare i dati relativi a precedenti soggetti cedenti nonché l'indicazione del codice unico identificativo del credito.

4. L'irregolarità contributiva e fiscale comporta l'impossibilità di procedere alla cessione del credito. Resta salva la possibilità di utilizzare il credito in compensazione. L'eventuale credito residuo può essere oggetto di successive cessioni esclusivamente al distributore del carburante.

5. Il beneficio di cui al presente articolo è riconosciuto nel limite di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027.

6. Con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli sono definite le modalità attuative delle disposizioni di cui al presente articolo, comprese quelle relative all'esercizio dell'opzione, da effettuarsi in via telematica.

7. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

1-bis.09. Alifano, Gubitosa, Raffa.

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Credito d'imposta per l'acquisto di gasolio e benzina a favore degli esercenti servizio taxi e noleggio con conducente)

1. Al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dall'aumento eccezionale del prezzo del gasolio utilizzato come carburante, ai titolari di licenza per l'esercizio del servizio taxi e a coloro che esercitano attività di servizio di noleggio con conducente, è riconosciuto un contributo straordinario, sotto forma di credito di imposta, commisurato alla maggiore spesa sostenuta in ciascuno dei mesi di marzo, aprile, maggio e giugno rispetto al prezzo del mese di febbraio come rilevato dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. Il contributo di cui al presente comma è concesso nel limite massimo di 50 milioni di euro per l'anno 2026 ed è attribuito alle

condizioni e con le modalità previste dal decreto di cui al comma 3.

2. Il credito d'imposta di cui al comma 1 è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241 entro il 31 dicembre 2026. Non si applicano i limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano a oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

3. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze e con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alla verifica delle condizioni di cui al suddetto comma, alle procedure di concessione del contributo sotto forma di credito d'imposta, anche ai fini del rispetto dei limiti di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

4. Le disposizioni del presente articolo si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

5. Agli oneri derivanti dai commi da 1 a 4, pari a 50 milioni di euro per l'anno 2026 si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 10, comma

5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

1-bis.010. Raffa, Alifano, Gubitosa.

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Credito d'imposta per l'acquisto di gasolio e benzina a favore delle imprese di trasporto di passeggeri esercenti servizi di trasporto pubblico locale di linea)

1. Al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dall'aumento eccezionale del prezzo del gasolio utilizzato come carburante, alle imprese di trasporto di passeggeri operanti mediante autobus ed esercenti servizi di trasporto pubblico locale di linea in qualsiasi forma affidati, è riconosciuto un contributo straordinario, sotto forma di credito di imposta, commisurato alla maggiore spesa sostenuta in ciascuno dei mesi di marzo, aprile, maggio e giugno rispetto al prezzo del mese di febbraio come rilevato dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. Il contributo di cui al presente comma è concesso nel limite massimo di 50 milioni di euro per l'anno 2026 ed è attribuito alle condizioni e con le modalità previste dal decreto di cui al comma 3.

2. Il credito d'imposta di cui al comma 1 è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241 entro il 31 dicembre 2026. Non si applicano i limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i me-

desimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

3. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze e con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alla verifica delle condizioni di cui al suddetto comma, alle procedure di concessione del contributo sotto forma di credito d'imposta, anche ai fini del rispetto dei limiti di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

4. Le disposizioni del presente articolo si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

5. Agli oneri derivanti dai commi da 1 a 4, pari a 50 milioni di euro per l'anno 2026 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

1-bis.011. Alifano, Gubitosa, Raffa.

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Misure in favore dei soggetti che esercitano le attività di agente e rappresentante di commercio)

1. Al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dall'aumento eccezionale del prezzo del gasolio utilizzato come carburante, ai soggetti che esercitano le attività di agente e rappresentante di commercio aventi sede legale o stabile organizzazione

in Italia è riconosciuto un contributo straordinario, sotto forma di credito di imposta, commisurato alla maggiore spesa sostenuta in ciascuno dei mesi di marzo, aprile, maggio e giugno rispetto al prezzo del mese di febbraio come rilevato dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. Il contributo di cui al presente comma è concesso nel limite massimo di 100 milioni di euro per l'anno 2026 ed è attribuito alle condizioni e con le modalità previste dal decreto di cui al comma 3.

2. Il credito d'imposta di cui al comma 1 è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241 entro il 31 dicembre 2026. Non si applicano i limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

3. Con decreto del Ministero delle imprese e del *made in Italy*, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze e con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alla verifica delle condizioni di cui al suddetto comma, alle procedure di concessione del contributo sotto forma di credito d'imposta, anche ai fini del rispetto dei limiti di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'ef-

fettuazione dei controlli. Per la concessione del contributo è escluso il ricorso alle procedure di *click day*.

4. Le disposizioni del presente articolo si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti provvede il Ministero delle imprese e del *made in Italy*.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

1-bis.012. Gubitosa, Alifano, Raffa.

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Misure in favore delle imprese di trasporto merci nelle regioni insulari e nelle isole minori)

1. In considerazione delle sensibili oscillazioni del prezzo dei carburanti, al fine di mitigare gli svantaggi derivanti dall'insularità, alle imprese con sede principale o operativa ubicata nei territori della Regione Siciliana, della regione Sardegna e delle isole minori, è concesso un contributo sotto forma di credito d'imposta, commisurato alle maggiori spese sostenute per il trasporto merci in ciascuno dei mesi di marzo, aprile, maggio e giugno rispetto al prezzo del mese di febbraio come rilevato dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

2. Il credito d'imposta di cui al comma 1 è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241 entro il 31 dicembre 2026. Non si applicano i limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base

imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano a oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

3. Con decreto del Ministero delle imprese e del *made in Italy*, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze e con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alla verifica delle condizioni di cui al suddetto comma, alle procedure di concessione del contributo sotto forma di credito d'imposta, anche ai fini del rispetto dei limiti di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli. Per la concessione del contributo è escluso il ricorso alle procedure di *click day*.

4. Le disposizioni del presente articolo si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti provvede il Ministero delle imprese e del *made in Italy*.

5. Il contributo di cui al comma 1 è concesso nel limite massimo di 40 milioni di euro per l'anno 2026. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

1-bis.014. Raffa, Alifano, Gubitosa, Carmina, D'Orso.

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Misure in favore delle imprese ferroviarie)

1. Al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dall'aumento eccezionale del prezzo del gasolio utilizzato come carburante, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia esercenti le attività di trasporto indicate all'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, è riconosciuto un contributo straordinario, sotto forma di credito di imposta, commisurato alla maggiore spesa sostenuta in ciascuno dei mesi di marzo, aprile, maggio e giugno rispetto al prezzo del mese di febbraio come rilevato dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. Il contributo di cui al presente comma è concesso nel limite massimo di 30 milioni di euro per l'anno 2026 ed è attribuito alle condizioni e con le modalità previste dal decreto di cui al comma 3.

2. Il credito d'imposta di cui al comma 1 è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241 entro il 31 dicembre 2026. Non si applicano i limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

3. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in

vigore della legge di conversione del presente decreto, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze e con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alla verifica delle condizioni di cui al suddetto comma, alle procedure di concessione del contributo sotto forma di credito d'imposta, anche ai fini del rispetto dei limiti di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli.

4. Le disposizioni del presente articolo si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

5. Agli oneri derivanti dai commi da 1 a 4, pari a 30 milioni di euro per l'anno 2026 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 392, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

1-bis.015. Alifano, Gubitosa, Raffa.

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Bonus carburante ai dipendenti)

1. Per l'anno 2026, l'importo del valore di buoni benzina o analoghi titoli ceduti dai datori di lavoro privati ai lavoratori dipendenti per l'acquisto di carburanti, nel limite di euro 200 per lavoratore, non concorre alla formazione del reddito ai sensi dell'articolo 51, comma 3, del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, valutati in 9,9 milioni di euro per l'anno 2026 e 0,9 milioni di euro per l'anno 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

1-bis.018. Gubitosa, Alifano, Raffa.

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Disposizioni in materia di Iva sul gas naturale per autotrazione)

1. In considerazione degli effetti economici derivanti dall'eccezionale incremento dei prezzi dei prodotti energetici, a decorrere dal giorno successivo alla data di pubblicazione della legge di conversione del presente decreto nella *Gazzetta Ufficiale* e fino al novantesimo giorno successivo alla medesima data di pubblicazione, l'aliquota Iva applicata al gas naturale compresso e liquefatto usato per autotrazione è pari a zero.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, valutati in 42 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito in legge 27 dicembre 2004, n. 307.

1-bis.019. Alifano, Gubitosa, Raffa.

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Aliquota Iva agevolata)

1. In considerazione del perdurare degli effetti economici derivanti dall'eccezionale incremento dei prezzi dei prodotti energetici, a decorrere dal 22 maggio 2026 e fino al 22 luglio 2026, l'aliquota Iva applicata al gas naturale usato per autotrazione è stabilita nella misura del 5 per cento.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, pari a 168 milioni di euro per l'anno 2026 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

1-bis.020. Raffa, Alifano, Gubitosa.

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Sospensione dei versamenti contributivi per le imprese di autotrasporto)

1. Al fine di sostenere la liquidità delle imprese nei confronti delle imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi attive sul territorio italiano regolarmente iscritte all'Albo Nazionale degli Autotrasportatori e al Registro Elettronico Nazionale (R.E.N.), in considerazione del perdurare dell'incremento dei prezzi dei prodotti energetici, sono sospesi i termini relativi al versamento del primo trimestre dei contributi previdenziali e assistenziali e delle imposte. La sospensione di cui al precedente periodo opera anche con riguardo al versamento dei contributi previdenziali con scadenza il 17 maggio 2026 dovuti dai soggetti di cui all'articolo 1 della legge 2 agosto 1990, n. 233, iscritti alla gestione separata artigiani operanti nel settore del trasporto merci su strada, per i quali il pagamento può essere effettuato entro il 20 agosto 2026.

1-bis.021. Gubitosa, Alifano, Raffa.

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Rimborso su base mensile accise gasolio)

1. In deroga all'articolo 4, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 9 giugno 2000, n. 277, il credito di imposta di cui all'articolo 8-ter del decreto-legge 27 marzo 2026, n. 38, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2026, n. 88, nonché quelli previsti dagli articoli 3 e 4 del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 maggio 2026, n. 79, possono essere utilizzati decorsi dieci giorni dalla dichiarazione di cui all'articolo 3 del citato decreto del

Presidente della Repubblica 9 giugno 2000, n. 277.

1-bis.022. Raffa, Alifano, Gubitosa.

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Credito d'imposta per l'acquisto di gasolio e benzina a favore delle imprese della mitilicoltura)

1. All'articolo 8-ter del decreto-legge 27 marzo 2026, n. 38, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2026, n. 88, le parole: « imprese agricole », ovunque ricorrano, sono sostituite dalle seguenti: « imprese agricole e della mitilicoltura ».

1-bis.023. Gubitosa, Alifano, Raffa.

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Disposizioni per il sostegno delle PMI dell'indotto di grandi imprese in crisi)

1. Al fine di preservare il tessuto produttivo e occupazionale delle imprese dell'indotto delle grandi imprese in crisi, è istituito, nello stato di previsione del Ministero delle imprese e del *made in Italy*, un Fondo, con una dotazione iniziale di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027.

2. Le risorse del Fondo sono destinate alle piccole e medie imprese fornitrici di beni o servizi il cui fatturato derivi esclusivamente o prevalentemente da rapporti commerciali con grandi imprese in crisi.

3. Il Fondo prevede l'erogazione di un contributo, da concedere nell'ambito del regime « *de minimis* », finalizzato a ristorare le eventuali perdite sui crediti commerciali maturati nei confronti delle grandi imprese in crisi e a ridurre il costo degli interessi da corrispondere in caso di accensione di nuovi mutui.

4. Entro sessanta giorni dalla entrata in vigore della presente legge, il Ministero delle imprese e del *made in Italy* definisce le modalità di attuazione del Fondo, con particolare riguardo alla individuazione delle imprese interessate e all'importo massimo del contributo concedibile.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026 e 2027, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

1-bis.08. Appendino, Pavanelli, Alifano, Gubitosa, Raffa.

(Inammissibile)

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Misure per la continuità energetica e territoriale delle regioni insulari)

1. Al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dal perdurare dell'aumento eccezionale del prezzo dei carburanti, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 119, sesto comma, della Costituzione, le aliquote di accisa sui carburanti per autotrazione di cui all'Allegato I al testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, destinate al consumo finale nelle regioni a statuto speciale insulari, sono ridotte per l'anno 2026 nella misura del cinquanta per cento rispetto alle aliquote vigenti.

2. La riduzione di cui al comma 1:

a) si applica agli acquisti effettuati da consumatori finali presso punti di vendita ubicati nei territori delle regioni medesime;

b) si cumula con eventuali riduzioni temporanee delle aliquote disposte in via emergenziale;

c) decorre dal primo giorno del mese successivo alla data di entrata in vigore della presente disposizione.

3. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità attuative della riduzione di cui al comma 1, nonché le modalità di controllo, di tracciabilità e di recupero dell'imposta in caso di utilizzo difforme.

4. Le imprese titolari di autorizzazione petrolifera che gestiscono impianti di raffinazione ubicati nelle regioni insulari riservano una quota della produzione di carburante al soddisfacimento del fabbisogno degli aeroporti e dei porti del territorio regionale di insediamento al fine di assicurare la continuità territoriale.

5. La quota di cui al comma 4 è determinata con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

6. La quota di cui al comma 4 è incrementata secondo criteri stabiliti con il decreto di cui al comma 5, al verificarsi delle condizioni di cui al comma 8.

7. Il decreto di cui al comma 5 disciplina le modalità di monitoraggio, le condizioni di eventuale deroga e il regime sanzionatorio in caso di inadempimento.

8. Le disposizioni dei commi da 4 a 7 sono adottate nel rispetto della normativa dell'Unione europea, con particolare riferimento ai principi di libera circolazione delle merci, di concorrenza, di proporzionalità e non discriminazione, nonché agli obiettivi di cui all'articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea e alla direttiva 2009/119/CE del Consiglio. Le medesime disposizioni sono attuate, ove applicabile, ai sensi degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in conformità con le decisioni della Commissione europea relative a casi analoghi concernenti misure a favore di regioni insulari e regimi di continuità territoriale.

9. Qualora il prezzo medio mensile del petrolio greggio di riferimento Brent registri un incremento superiore al cinque per cento rispetto al mese precedente, si applicano le disposizioni di cui ai commi 10 e 11.

10. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, adottato entro sette giorni, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti:

a) sono imposti obblighi di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1008/2008 sulle rotte tra le regioni insulari e gli aeroporti di Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Milano Linate e Milano Malpensa;

b) è stabilito un limite massimo tariffario.

11. In caso di mancata accettazione degli obblighi di cui al comma 10 entro cinque giorni, si procede ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (CE) n. 1008/2008.

12. Il decreto di cui al comma 10 stabilisce la durata degli obblighi, nonché le modalità di monitoraggio e di revisione.

13. Entro il 31 luglio 2026, il Ministro dell'economia e delle finanze trasmette alle Camere una relazione sull'attuazione del comma 1.

14. Agli oneri derivanti dal comma 1, valutati in 900 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede ai sensi dei commi da 15 a 19.

15. Al fine di contenere gli effetti dell'aumento dei prezzi e delle tariffe del settore energetico per le imprese e i consumatori, è istituito per l'anno 2026 un contributo di solidarietà temporaneo, determinato ai sensi del comma 2, a carico dei soggetti che esercitano nel territorio dello Stato, per la successiva vendita dei beni, l'attività di produzione di energia elettrica, dei soggetti che esercitano l'attività di produzione di gas metano o di estrazione di gas naturale, dei soggetti rivenditori di energia elettrica, di gas metano e di gas naturale e dei soggetti che esercitano l'attività di produzione, distribuzione e commercio di prodotti petroliferi. Il contributo è dovuto, altresì, dai soggetti che,

per la successiva rivendita, importano a titolo definitivo energia elettrica, gas naturale o gas metano o prodotti petroliferi o che introducono nel territorio dello Stato detti beni provenienti da altri Stati dell'Unione europea. Il contributo non è dovuto dai soggetti che svolgono l'attività di organizzazione e gestione di piattaforme per lo scambio dell'energia elettrica, del gas, dei certificati ambientali e dei carburanti, nonché dalle piccole imprese e dalle microimprese che esercitano l'attività di commercio al dettaglio di carburante per autotrazione identificata dal codice ATECO 47.30.00. Il contributo è dovuto se almeno il 75 per cento dei ricavi del periodo d'imposta antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2025 deriva dalle attività indicate nei periodi precedenti.

16. Il contributo di solidarietà di cui al comma 15, è determinato, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, applicando un'aliquota, in misura tale da garantire maggiori entrate pari a 900 milioni di euro per l'anno 2026, sull'ammontare della quota del reddito complessivo determinato ai fini dell'imposta sul reddito delle società relativo al periodo di imposta antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2025, che eccede per almeno il 10 per cento la media dei redditi complessivi determinati ai sensi dell'imposta sul reddito delle società conseguiti nei quattro periodi di imposta antecedenti a quello in corso al 1° gennaio 2022; nel caso in cui la media dei redditi complessivi sia negativa si assume un valore pari a zero. L'ammontare del contributo straordinario, in ogni caso, non può essere superiore a una quota pari al 25 per cento del valore del patrimonio netto alla data di chiusura dell'esercizio antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2025. Alla determinazione del reddito non concorrono i ricavi derivanti dall'attività di produzione e vendita di energia da fonti rinnovabili, dalla commercializzazione delle garanzie di origine riferite alle fonti rinnovabili e i relativi costi.

17. Il contributo di solidarietà dovuto, determinato ai sensi del comma 16, è versato entro il 31 luglio 2026. I soggetti che in base a disposizioni di legge approvano il

bilancio oltre il termine di quattro mesi dalla chiusura dell'esercizio effettuano il versamento entro il 31 luglio 2026. I soggetti con esercizio non coincidente con l'anno solare possono effettuare il versamento del contributo entro il 30 settembre 2026.

18. Il contributo di solidarietà non è deducibile ai fini delle imposte sui redditi e dell'imposta regionale sulle attività produttive.

19. Ai fini dell'accertamento, delle sanzioni e della riscossione del contributo di solidarietà, nonché del contenzioso, si applicano le disposizioni in materia di imposte sui redditi.

1-bis.013. Barbagallo, Lai, Merola, Ghirra.
(Inammissibile limitatamente ai commi da 9 a 12)

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Misure per il contenimento del consumo di carburanti e la promozione del lavoro agile a seguito dell'incremento dei prezzi dei prodotti energetici)

1. In considerazione degli effetti economici derivanti dall'eccezionale incremento dei prezzi dei prodotti energetici e della necessità di contribuire alla riduzione dei consumi di carburanti, a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e fino al 31 dicembre 2026, i datori di lavoro privati e le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, possono incentivare il ricorso al lavoro agile ai sensi del comma 2 e nel rispetto delle modalità previste dalla legge 22 maggio 2017, n. 81, in misura comunque superiore a quella concordata fino alla data di entrata in vigore del presente decreto-legge.

2. Per le finalità di cui al comma 1, l'accesso al lavoro agile è agevolato attraverso la stipula di accordi collettivi, aziendali o territoriali, che prevedano:

a) una programmazione del lavoro agile volta a coprire almeno il 50 per cento

dell'orario di lavoro mensile, ove la prestazione sia compatibile con tale modalità;

b) la semplificazione delle procedure di comunicazione obbligatoria, ferma restando l'informativa sui rischi per la salute e sicurezza sul lavoro.

3. Per i lavoratori dipendenti che dichiarino, sotto la propria responsabilità, di utilizzare mezzi di trasporto privati per il raggiungimento della sede di lavoro, la stipula dell'accordo individuale di cui all'articolo 18 della legge 22 maggio 2017, n. 81, costituisce titolo preferenziale per l'accesso alla programmazione o *smart working*. La distanza minima tra la residenza dei dipendenti pendolari e la sede di lavoro per la considerazione di sede disagiata, ai fini dell'accesso prioritario alle modalità di lavoro agile di cui alla legge 22 maggio 2017, è ridotta, dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e fino al 31 dicembre 2026, da 150 a 30 chilometri.

4. Le amministrazioni pubbliche provvedono all'attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

5. Ai rapporti di lavoro organizzati ed eseguiti in modalità agile, si applica una riduzione pari all'1 per cento sui premi assicurativi a carico del datore di lavoro, dovuti all'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (INAIL). Ai relativi maggiori oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, pari a 20 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

1-bis.016. Scotto, Merola.

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Credito d'imposta per favorire il lavoro agile nelle aree interne)

1. Al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dall'aumento eccezionale del

prezzo del gasolio usato come carburante e promuovere il lavoro agile nelle aree interne, è riconosciuto un credito d'imposta, nel limite di spesa di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026, 2027 e 2028, alle imprese che utilizzano e incentivano il lavoro agile, anche mediante la decentralizzazione di attività di amministrazione generale, *marketing*, indirizzo strategico, studio, monitoraggio e controllo o altre attività che possono essere gestite da remoto mediante lavoro agile, secondo la definizione dei contratti collettivi nazionali di lavoro delle categorie merceologiche di appartenenza.

2. Il credito d'imposta di cui al comma 1 è utilizzabile in compensazione, ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241.

3. Per le finalità di cui al presente articolo, nello stato di previsione del Ministero del lavoro e delle politiche sociali è istituito, in via sperimentale, il Fondo per favorire il lavoro agile nelle aree interne del Paese, con una dotazione di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026, 2027 e 2028. Al termine del triennio 2026-2028, ai fini del rifinanziamento del Fondo di cui al primo periodo, il Ministero dell'economia e delle finanze effettua il monitoraggio delle fruizioni del credito d'imposta di cui al presente articolo e dell'incremento effettivo del numero di posti di lavoro agile nelle aree interne.

4. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, pari a 50 milioni di euro per gli anni 2026, 2027 e 2028 si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

1-bis.017. Alifano, Gubitosa, Raffa, Toni Ricciardi.

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Disposizioni urgenti per garantire la continuità territoriale della regione Puglia)

1. Al fine di conseguire l'obiettivo della continuità territoriale per la regione Puglia,

in conformità alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, dispone con proprio decreto:

a) l'imposizione degli oneri di servizio pubblico relativamente ai servizi aerei di linea effettuati tra l'aeroporto di Grottaglie e i principali scali aeroportuali nazionali e europei;

b) qualora nessun vettore abbia istituito servizi di linea con assunzione di oneri di servizio pubblico, indice con gara di appalto europea e d'intesa con i presidenti delle regioni interessate l'assegnazione delle rotte tra l'aeroporto di Grottaglie e i principali scali aeroportuali nazionali e europei.

2. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, i presidenti delle regioni interessate, su delega del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, indicano una conferenza dei servizi.

3. La conferenza di servizi di cui al comma 2 definisce i contenuti dell'onere di servizio pubblico indicando:

- a) le tipologie e i livelli tariffari;
- b) i soggetti che usufruiscono di agevolazioni;
- c) il numero dei voli;
- d) gli orari dei voli;
- e) le tipologie di aeromobili;
- f) la capacità dell'offerta.

4. Qualora nessun vettore accetti l'imposizione degli oneri di servizio pubblico di cui al comma 1, lettera a), il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i presidenti delle regioni interessate, provvede all'affidamento mediante gara di appalto, secondo la procedura di cui all'articolo 17 del Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del

24 settembre 2008. Il rimborso al vettore o ai vettori aerei selezionati non può comunque superare l'importo di 4,6 milioni di euro annui per i 36 mesi di durata degli oneri, prorogabili fino ad ulteriori 24 mesi nei limiti dei 13,8 milioni di euro assegnati.

5. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti comunica alla Commissione europea la decisione di imporre oneri di servizio pubblico.

6. Per le compensazioni degli oneri di servizio pubblico assunti dal vettore o dai vettori si provvede nel limite di 13,8 milioni di euro ciascuno degli anni 2025, 2026 e 2027, mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

1-bis.024. Iaria, Barzotti, Fede, Alifano, Gubitosa, Raffa.

(Inammissibile)

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Disposizioni urgenti per la realizzazione di alloggi e residenze per studenti universitari nella città di Taranto)

1. Al fine di garantire il diritto allo studio e l'accessibilità all'istruzione superiore, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito un Fondo, con una dotazione iniziale pari a 10 milioni di euro per l'anno 2026, da destinare alla realizzazione di una nuova struttura per l'alloggio degli studenti universitari nella città di Taranto.

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 10 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

1-bis.026. Donno, Alifano, Gubitosa, Raffa, L'Abbate.

(Inammissibile)

Dopo l'articolo 1-bis, aggiungere il seguente:

Art. 1-bis.1.

(Disposizioni urgenti per lo svolgimento dei XX giochi del Mediterraneo)

1. Al fine di favorire l'accessibilità e l'interconnessione con l'aeroporto di Grottaglie e di migliorare l'infrastrutturazione stradale per lo svolgimento dei XX Giochi del Mediterraneo nella città di Taranto nel 2026, sono stanziati 10 milioni di euro per l'anno 2026, in favore della regione Puglia, per il completamento degli interventi di collegamento della strada statale n. 7 con il medesimo aeroporto, mediante l'adeguamento della strada provinciale 83 sino all'area industriale di Grottaglie e con innesto sulla strada provinciale per San Giorgio Jonico.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono stabilite le modalità attuative per il trasferimento e l'utilizzo delle risorse di cui al presente articolo ed è indicato il relativo cronoprogramma procedurale e finanziario.

3. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 10 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

1-bis.027. L'Abbate, Donno, Alifano, Gubitosa, Raffa.

(Inammissibile)

ART. 1-ter.

(Proroga del credito d'imposta in favore dell'autotrasporto e dell'agricoltura)

Al comma 1, dopo le parole: al primo periodo, aggiungere le seguenti: dopo le parole: « attività di trasporto » sono inserite le seguenti: « persone mediante noleggio di autobus, ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, esercitate con veicoli di classe ambientale euro V e VI, e quelle » e.

Conseguentemente:

al medesimo comma, sostituire le parole: 300 milioni con le seguenti: 320 milioni,

all'articolo 1-septies, comma 1, lettera g), sostituire le parole: 8,1 milioni con le seguenti: 28,1 milioni.

1-ter.3. Casu, Merola.

Al comma 1, sostituire la parola: giugno con la seguente: settembre.

Conseguentemente, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. All'articolo 3, comma 6, del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, convertito con modificazioni, dalla legge 13 maggio 2026, n. 79, le parole: « 30 giugno » sono sostituite dalle seguenti: « 30 settembre ».

1-ter.1. Casu, Merola.

Al comma 1, sostituire la parola: giugno con la seguente: luglio.

Conseguentemente, al comma 2, sostituire le parole: a maggio con le seguenti: a luglio.

1-ter.2. Gubitosa, Alifano, Raffa.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. All'articolo 4 del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 maggio 2026, n. 79, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: « 10 milioni » sono sostituite dalle seguenti: « 50 milioni », le parole: « fino al 20 per cento » sono sostituite dalle seguenti: « pari al 20 per cento » e le parole: « effettuato nei mesi di marzo, aprile e maggio dell'anno 2026 » sono sostituite dalle seguenti: « nell'anno 2026 »;

b) dopo il comma 4, è aggiunto il seguente:

« 4-bis. Al fine di sostenere il settore della pesca e dell'acquacoltura, in conseguenza dell'aumento dei costi dei carburanti e dell'energia e della riduzione degli introiti degli imprenditori del settore, la dotazione finanziaria del Programma nazionale triennale della pesca e dell'acquacoltura, di cui all'articolo 2, comma 5-decies, del decreto-legge 29 dicembre 2010, n. 225, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 2011, n. 10, è incrementata di 5 milioni di euro per l'anno 2026. »;

c) al comma 5, le parole: « 10 milioni » sono sostituite dalle seguenti: « 55 milioni ».

Conseguentemente, all'articolo 1-septies, comma 1, lettera h), sostituire le parole: 100 milioni con le seguenti: 145 milioni.

1-ter.4. Forattini, Merola, Marino, Romeo, Andrea Rossi, Vaccari.

(Inammissibile limitatamente alla lettera b))

Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:

1-bis. All'articolo 8, comma 3, del decreto-legge 27 marzo 2026, n. 38, convertito con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2026, n. 88, dopo il primo periodo è aggiunto il seguente: « Il credito di imposta di cui al presente comma è utilizzabile, su scelta del richiedente, in tre rate annuali. ».

1-ter.7. Merola, D'Alfonso, Toni Ricciardi, Stefanazzi, Tabacci, Pastorella.

Al comma 2, dopo le parole: n. 88, aggiungere le seguenti: le parole: « imprese agricole », ovunque ricorrano, sono sostituite dalle seguenti: « imprese agricole e della mitilicoltura ».

1-ter.6. Gubitosa, Alifano, Raffa.

Al comma 2, sostituire le parole: 90 milioni con le seguenti: 120 milioni.

Conseguentemente:

al medesimo comma:

sostituire le parole: a maggio con le seguenti: a settembre;

aggiungere, in fine, i seguenti periodi:

Il credito d'imposta di cui al presente articolo è cedibile, solo per intero, dalle imprese beneficiarie ad altri soggetti, compresi gli istituti di credito e gli altri intermediari finanziari, senza facoltà di successiva cessione, fatta salva la possibilità di due ulteriori cessioni solo se effettuate a favore di banche e intermediari finanziari iscritti all'albo previsto dall'articolo 106 del testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia, di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, società appartenenti a un gruppo bancario iscritto all'albo, di cui all'articolo 64 del predetto testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia ovvero imprese di assicurazione autorizzate ad operare in Italia ai sensi del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, ferma restando l'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 122-bis, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, per ogni cessione intercorrente tra i predetti soggetti, anche successiva alla prima. I contratti di cessione conclusi in violazione del primo periodo sono nulli. In caso di cessione del credito d'imposta, le imprese beneficiarie richiedono il visto di conformità dei dati relativi alla documentazione che attesta la sussistenza dei presupposti che danno diritto al credito d'imposta di cui al presente articolo. Il visto di conformità è rilasciato ai sensi dell'articolo 35 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, dai soggetti indicati all'articolo 3, comma 3, lettere a) e b), del regolamento recante modalità per la presentazione delle dichiarazioni relative alle imposte sui redditi, all'imposta regionale sulle attività produttive e all'imposta sul valore aggiunto, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 luglio 1998, n. 322, e dai responsabili dell'assistenza fiscale dei centri costituiti dai soggetti di cui all'articolo 32 del citato decreto legisla-

tivo n. 241 del 1997. Il credito d'imposta è utilizzato dal cessionario con le stesse modalità con le quali sarebbe stato utilizzato dal soggetto cedente e comunque entro la medesima data del 31 dicembre 2026. Le modalità attuative delle disposizioni relative alla cessione e alla tracciabilità del credito d'imposta, da effettuarsi in via telematica, anche avvalendosi dei soggetti previsti dall'articolo 3, comma 3, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 luglio 1998, n. 322, sono definite con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 122-bis, nonché, in quanto compatibili, quelle di cui all'articolo 121, commi da 4 a 6, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

all'articolo 1-septies, comma 1, lettera g), sostituire le parole: 8,1 milioni con le seguenti: 38,1 milioni.

1-ter.5. Forattini, Merola, Marino, Romeo, Andrea Rossi, Vaccari.

Al comma 3, sostituire le parole: 40 milioni con le seguenti: 90 milioni.

Conseguentemente:

dopo il comma 4 aggiungere i seguenti:

4-bis. Il credito d'imposta di cui ai commi 3 e 4 è cedibile, solo per intero, dalle imprese beneficiarie ad altri soggetti, compresi gli istituti di credito e gli altri intermediari finanziari, senza facoltà di successiva cessione, fatta salva la possibilità di due ulteriori cessioni solo se effettuate a favore di banche e intermediari finanziari iscritti all'albo previsto dall'articolo 106 del testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia, di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, società appartenenti a un gruppo bancario iscritto all'albo di cui all'articolo 64 del predetto testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia ovvero imprese di assicurazione autorizzate ad operare in Italia ai sensi del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209,

ferma restando l'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 122-bis, comma 4, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, per ogni cessione intercorrente tra i predetti soggetti, anche successiva alla prima. I contratti di cessione conclusi in violazione del primo periodo sono nulli. In caso di cessione del credito d'imposta, le imprese beneficiarie richiedono il visto di conformità dei dati relativi alla documentazione che attesta la sussistenza dei presupposti che danno diritto al credito d'imposta di cui al presente articolo. Il visto di conformità è rilasciato ai sensi dell'articolo 35 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, dai soggetti indicati all'articolo 3, comma 3, lettere a) e b), del regolamento recante modalità per la presentazione delle dichiarazioni relative alle imposte sui redditi, all'imposta regionale sulle attività produttive e all'imposta sul valore aggiunto, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 luglio 1998, n. 322, e dai responsabili dell'assistenza fiscale dei centri costituiti dai soggetti di cui all'articolo 32 del citato decreto legislativo n. 241 del 1997. Il credito d'imposta è utilizzato dal cessionario con le stesse modalità con le quali sarebbe stato utilizzato dal soggetto cedente e comunque entro la medesima data del 31 dicembre 2026. Le modalità attuative delle disposizioni relative alla cessione e alla tracciabilità del credito d'imposta, da effettuarsi in via telematica, anche avvalendosi dei soggetti previsti dall'articolo 3, comma 3, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 luglio 1998, n. 322, sono definite con provvedimento del direttore dell'Agenzia delle entrate. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 122-bis, nonché, in quanto compatibili, quelle di cui all'articolo 121, commi da 4 a 6, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77.

4-ter. Entro il 31 ottobre 2026 i beneficiari del credito di cui ai commi 3 e 4, a pena di decadenza dal diritto alla fruizione del credito non ancora fruito, inviano all'Agenzia delle entrate un'apposita comu-

nicazione sull'importo del credito maturato nell'esercizio 2026. Il contenuto e le modalità di presentazione della comunicazione sono definiti con provvedimento dell'Agenzia delle entrate da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

4-quater. Il Ministero dell'economia e delle finanze effettua il monitoraggio delle fruizioni del credito d'imposta di cui al presente articolo, ai fini di quanto previsto dall'articolo 17, comma 13, della legge 31 dicembre 2009, n. 196.

all'articolo 1-septies, comma 1, lettera h), sostituire le parole: 100 milioni con le seguenti: 150 milioni.

1-ter.8. Forattini, Merola, Marino, Romeo, Andrea Rossi, Vaccari.

Al comma 3, sostituire le parole: fino al 30 per cento con le seguenti: pari al 30 per cento.

1-ter.9. Gubitosa, Alifano, Raffa.

Al comma 3, sostituire le parole: e maggio 2026 con le seguenti: , maggio e giugno 2026.

1-ter.10. Raffa, Alifano, Gubitosa.

Dopo l'articolo 1-ter, aggiungere il seguente:

Art. 1-ter.1.

(Misure in favore delle imprese del settore della panificazione)

1. Al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dall'aumento eccezionale del prezzo del gasolio utilizzato come carburante e della componente energetica, alle imprese di cui all'articolo 1 del decreto del Ministro dello sviluppo economico 1° ottobre 2018, n. 131, aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia è riconosciuto un contributo straordinario, sotto forma di credito di imposta, commisurato alla maggiore spesa sostenuta in ciascuno dei mesi di marzo, aprile, maggio e giugno rispetto

al prezzo del mese di febbraio come rilevato dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. Il contributo di cui al presente comma è concesso nel limite massimo di 50 milioni di euro per l'anno 2026 ed è attribuito alle condizioni e con le modalità previste dal decreto di cui al comma 3.

2. Il credito d'imposta di cui al comma 1 è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241 entro il 31 dicembre 2026. Non si applicano i limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

3. Con decreto del Ministero delle imprese e del *made in Italy*, adottato entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze e con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alla verifica delle condizioni di cui al suddetto comma, alle procedure di concessione del contributo sotto forma di credito d'imposta, anche ai fini del rispetto dei limiti di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli. Per la concessione del contributo è escluso il ricorso alle procedure di *click day*.

4. Le disposizioni del presente articolo si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti provvede il Ministero delle imprese e del *made in Italy*.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 50 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

1-ter.03. Raffa, Alifano, Gubitosa.

Dopo l'articolo 1-ter, aggiungere il seguente:

Art. 1-ter.1.

(Misure in favore delle imprese manifatturiere)

1. Al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dall'aumento eccezionale del prezzo del gasolio utilizzato come carburante e della componente energetica, alle imprese manifatturiere aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia è riconosciuto un contributo straordinario, sotto forma di credito di imposta, commisurato alla maggiore spesa sostenuta in ciascuno dei mesi di marzo, aprile, maggio e giugno rispetto al prezzo del mese di febbraio come rilevato dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica. Il contributo di cui al presente comma è concesso nel limite massimo di 100 milioni di euro per l'anno 2026 ed è attribuito alle condizioni e con le modalità previste dal decreto di cui al comma 3.

2. Il credito d'imposta di cui al comma 1 è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241 entro il 31 dicembre 2026. Non si applicano i limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e di cui all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388. Il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base

imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e non rileva ai fini del rapporto di cui agli articoli 61 e 109, comma 5, del testo unico delle imposte sui redditi approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive, non porti al superamento del costo sostenuto.

3. Con decreto del Ministero delle imprese e del *made in Italy*, adottato entro 30 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze e con il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica sono definiti i criteri e le modalità di attuazione delle disposizioni di cui al comma 1, con particolare riguardo alla verifica delle condizioni di cui al suddetto comma, alle procedure di concessione del contributo sotto forma di credito d'imposta, anche ai fini del rispetto dei limiti di spesa previsto, nonché alla documentazione richiesta, alle condizioni di revoca e all'effettuazione dei controlli. Per la concessione del contributo è escluso il ricorso alle procedure di *click day*.

4. Le disposizioni del presente articolo si applicano nel rispetto della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Ai relativi adempimenti provvede il Ministero delle imprese e del *made in Italy*.

5. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

1-ter.04. Alifano, Gubitosa, Raffa.

Dopo l'articolo 1-ter, aggiungere il seguente:

Art. 1-ter.1.

(Misure in favore delle imprese del settore della moda per il contrasto al caro energia)

1. Alle imprese operanti nel settore della moda, con sede legale o stabile organizzazione in Italia, è riconosciuto un contributo straordinario, sotto forma di credito d'imposta, pari al 30 per cento della spesa sostenuta per l'acquisto della componente energetica, effettivamente utilizzata nel primo e secondo trimestre dell'anno 2026, a condizione che il prezzo medio della componente energetica, calcolato sulla base del primo trimestre 2026, abbia subito un incremento superiore al 25 per cento rispetto al prezzo medio del medesimo trimestre dell'anno 2019.

2. Il credito d'imposta è utilizzabile esclusivamente in compensazione ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, senza l'applicazione dei limiti di cui all'articolo 1, comma 53, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, e all'articolo 34 della legge 23 dicembre 2000, n. 388 e non concorre alla formazione del reddito d'impresa né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive.

3. Il credito d'imposta è cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo, tenuto conto anche della non concorrenza alla formazione del reddito e della base imponibile IRAP, non porti al superamento del costo sostenuto.

4. L'agevolazione di cui al comma 1 è concessa ai sensi e nel rispetto dei limiti e delle condizioni previste dal regolamento (UE) n. 651/2014.

5. Il beneficio di cui al comma 1 è riconosciuto nel limite massimo di spesa di 80 milioni di euro per l'anno 2026.

6. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 80 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito,

con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

1-ter.05. Raffa, Alifano, Gubitosa.

Dopo l'articolo 1-ter, aggiungere il seguente:

Art. 1-ter.1.

(Modifiche al decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124)

1. All'articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124, le parole: « e di 50 milioni di euro per l'anno 2025 e per l'anno 2026 » sono sostituite dalle seguenti: « , di 50 milioni di euro per l'anno 2025 e di 100 milioni di euro per l'anno 2026 ».

2. Agli oneri recati dal presente articolo, valutati in 50 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

1-ter.01. Alifano, Gubitosa, Raffa.

(Inammissibile)

Dopo l'articolo 1-ter, aggiungere il seguente:

Art. 1-ter.1.

(Credito d'imposta per le imprese dei settori della produzione primaria dei prodotti agricoli e della pesca e dell'acquacoltura)

1. All'articolo 1, comma 457, della legge 30 dicembre 2025, n. 199, le parole: « 2.100.000 euro » sono sostituite dalle seguenti: « 4.100.000 euro ».

2. Agli oneri derivanti dal presente articolo, pari a 2 milioni di euro per l'anno 2026, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre

2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

1-ter.02. Alifano, Gubitosa, Raffa.

(Inammissibile)

ART. 1-quater.

(Rinnovo contrattuale in favore del trasporto pubblico locale)

Al comma 1, primo periodo, sostituire le parole: 80 milioni con le seguenti: 160 milioni di euro.

Conseguentemente,

al medesimo comma, secondo periodo, sostituire le parole: 80 milioni con le seguenti: 160 milioni di euro;

all'articolo 1-septies, comma 1:

alla lettera d), sostituire le parole da: mediante corrispondente fino alla fine della lettera, con le seguenti: a valere su quota parte delle maggiori entrate dell'imposta sul valore aggiunto relative alle cessioni di benzina e gasolio impiegati come carburanti per autotrazione, derivanti dalle variazioni del prezzo internazionale del petrolio greggio espresso in euro, nel limite massimo di 65 milioni per l'anno 2026 e 80 milioni di euro per l'anno 2027, accertate con le modalità di cui all'articolo 1, comma 291, della legge 24 dicembre 2007 n. 244. Per la restante quota delle suddette maggiori entrate si applicano le disposizioni di cui all'articolo 1, commi 290 e 291 della legge 24 dicembre 2007, n. 244;

alla lettera h), sostituire le parole: 100 milioni con le seguenti: 180 milioni.

1-quater.1. Casu, Merola, Iaria, Lacarra.

ART. 1-sexies.

(Differimento per l'anno 2026 dei termini di effettuazione dei versamenti risultanti dalle dichiarazioni fiscali)

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

2-bis. L'articolo 7-bis del decreto-legge 27 marzo 2026, n. 38, convertito, con mo-

dificazioni, dalla legge 22 maggio 2026, n. 88, è abrogato.

1-sexies.1. Raffa, Alifano, Gubitosa.

(Inammissibile)

Sopprimere il comma 3.

1-sexies.200. La Commissione.

(Approvato)

Dopo l'articolo 1-sexies, aggiungere il seguente:

Art. 1-sexies.1.

(Interpretazione autentica del concorso nelle violazioni tributarie)

1. Le disposizioni in materia di concorso nelle violazioni tributarie, di cui all'articolo 9 del decreto legislativo 18 dicembre 1997, n. 472, nonché di cui all'articolo 9 del testo unico di cui al decreto legislativo 5 novembre 2024, n. 173, si interpretano nel senso che il concorso del professionista o consulente è configurabile quando risulti accertato un contributo causale, anche agevolatore, fornito con coscienza e volontà alla realizzazione dell'illecito. La responsabilità del professionista è altresì configurabile quando abbia omesso di rilevare irregolarità manifeste, evidenti e non controverse che, secondo la diligenza qualificata richiesta dalla natura dell'attività esercitata, non potevano essere ignorate.

2. La responsabilità del professionista non può essere desunta dalla mera posizione professionale, né dallo svolgimento di attività tipiche se effettuate nel rispetto della diligenza qualificata di cui all'articolo 1176, secondo comma, del codice civile.

3. In ogni caso, la responsabilità è esclusa quando il professionista o il consulente dimostri di avere operato sulla base di dati forniti dal cliente e di avere adottato le verifiche normalmente esigibili in relazione alla natura dell'attività svolta.

4. Nei casi caratterizzati da obiettiva incertezza normativa o interpretativa, non è punibile il professionista o il consulente

che abbia fatto affidamento su un'interpretazione logica, ragionevole e motivata della normativa tributaria.

5. Resta ferma la responsabilità del professionista o del consulente qualora sia accertato che abbia consapevolmente contribuito, anche mediante omissione di controlli doverosi in presenza di evidenti anomalie, alla realizzazione della violazione.

1-sexies.01. Alifano, Gubitosa, Raffa.

(Inammissibile)

ART. 1-septies.

(Disposizioni finanziarie)

Al comma 1, sopprimere la lettera a).

Conseguentemente, al medesimo comma:

sopprimere le lettere c) e d);

sopprimere la lettera f);

alla lettera g), sostituire le parole: quanto a 8,1 milioni di euro per l'anno 2026, 0,95 milioni di euro per l'anno 2027 con le seguenti: quanto a 516 milioni di euro per l'anno 2026, 80,95 milioni di euro per l'anno 2027.;

sopprimere la lettera l).

1-septies.1. Alifano, Gubitosa, Raffa.

Al comma 1, sopprimere la lettera a).

Conseguentemente, alla lettera g), sostituire le parole: quanto a 8,1 milioni di euro per l'anno 2026 con le seguenti: quanto a 108,1 milioni di euro per l'anno 2026.

1-septies.2. Alifano, Gubitosa, Raffa.

Al comma 1, sopprimere la lettera c).

Conseguentemente, alla lettera g), sostituire le parole: quanto a 8,1 milioni di euro per l'anno 2026 con le seguenti: quanto a 259,1 milioni di euro per l'anno 2026.

1-septies.3. Gubitosa, Alifano, Raffa.

Al comma 1, sopprimere la lettera d).

Conseguentemente, alla lettera g), sostituire le parole: quanto a 8,1 milioni di euro per l'anno 2026, 0,95 milioni di euro per l'anno 2027 con le seguenti: quanto a 73,1 milioni di euro per l'anno 2026, 80,95 milioni di euro per l'anno 2027.

1-septies.4. Raffa, Alifano, Gubitosa.

Al comma 1, sopprimere la lettera f).

Conseguentemente, alla lettera g), sostituire le parole: quanto a 8,1 milioni di euro per l'anno 2026 con le seguenti: quanto a 88,1 milioni di euro per l'anno 2026.

1-septies.5. Alifano, Gubitosa, Raffa.

Al comma 1, sopprimere la lettera l).

Conseguentemente, alla lettera g), sostituire le parole: quanto a 8,1 milioni di euro per l'anno 2026 con le seguenti: quanto a 28,1 milioni di euro per l'anno 2026.

1-septies.6. Gubitosa, Alifano, Raffa.

Dopo l'articolo 1-septies, aggiungere il seguente:

Art. 1-septies.1.

1. All'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, al comma 911, le parole: « L'articolo » sono sostituite dalle seguenti: « L'esenzione dall'accisa di cui all'articolo » e sono aggiunte, in fine, le parole: « , anche quando non ubicati nel medesimo sito di produzione ».

1-septies.01. Simiani, Merola.

Dopo l'articolo 1-septies, aggiungere il seguente:

Art. 1-septies.1.

(Estensione della disciplina di cui all'articolo 24-ter del testo unico delle accise alle imprese di distribuzione all'ingrosso di pro-

dotti agroalimentari e bevande per gli esercizi di vicinato e per il canale Ho.Re.Ca.)

1. Al fine di mitigare gli effetti economici derivanti dagli aumenti eccezionali dei prezzi carburanti e contenere l'incremento dei prezzi dei beni agroalimentari, il trattamento fiscale previsto dall'articolo 24-ter del testo unico delle accise, approvato con il decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504 e successive modificazioni, e dal decreto del Presidente della Repubblica 9 giugno 2000, n. 277, è esteso fino al 31 dicembre 2026 alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di distribuzione all'ingrosso di prodotti agroalimentari e bevande per gli esercizi di vicinato e per il canale Ho.Re.Ca. mediante veicoli di massa non inferiore a 2 tonnellate. Con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono definite le modalità attuative del presente articolo.

2. Al fine di contenere gli effetti dell'aumento dei prezzi e delle tariffe del settore energetico, è istituito per l'anno 2026 un contributo di solidarietà temporaneo, determinato ai sensi del comma 2, a carico dei soggetti che esercitano nel territorio dello Stato, per la successiva vendita dei beni, l'attività di produzione di energia elettrica, dei soggetti che esercitano l'attività di produzione di gas metano o di estrazione di gas naturale, dei soggetti rivenditori di energia elettrica, di gas metano e di gas naturale e dei soggetti che esercitano l'attività di produzione, distribuzione e commercio di prodotti petroliferi. Il contributo è dovuto, altresì, dai soggetti che, per la successiva rivendita, importano a titolo definitivo energia elettrica, gas naturale o gas metano o prodotti petroliferi o che introducono nel territorio dello Stato detti beni provenienti da altri Stati dell'Unione europea. Il contributo non è dovuto dai soggetti che svolgono l'attività di organizzazione e gestione di piattaforme per lo scambio dell'energia elettrica, del gas, dei certificati ambientali e dei carburanti, nonché dalle piccole imprese e dalle microimprese che esercitano l'attività di commercio

al dettaglio di carburante per autotrazione identificata dal codice ATECO 47.30.00. Il contributo è dovuto se almeno il 75 per cento dei ricavi del periodo d'imposta antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2025 deriva dalle attività indicate nei periodi precedenti.

3. Il contributo di solidarietà di cui al comma 2, è determinato, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, applicando un'aliquota, in misura tale da garantire maggiori entrate pari a 500 milioni di euro per l'anno 2026, sull'ammontare della quota del reddito complessivo determinato ai fini dell'imposta sul reddito delle società relativo al periodo di imposta antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2025, che eccede per almeno il 10 per cento la media dei redditi complessivi determinati ai sensi dell'imposta sul reddito delle società conseguiti nei quattro periodi di imposta antecedenti a quello in corso al 1° gennaio 2022; nel caso in cui la media dei redditi complessivi sia negativa si assume un valore pari a zero. L'ammontare del contributo straordinario, in ogni caso, non può essere superiore a una quota pari al 25 per cento del valore del patrimonio netto alla data di chiusura dell'esercizio antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2025. Alla determinazione del reddito non concorrono i ricavi derivanti dall'attività di produzione e vendita di energia da fonti rinnovabili, dalla commercializzazione delle garanzie di origine riferite alle fonti rinnovabili e i relativi costi.

4. Il contributo di solidarietà dovuto, determinato ai sensi del comma 2, è versato entro il 15 luglio 2026. I soggetti che in base a disposizioni di legge approvano il bilancio oltre il termine di quattro mesi dalla chiusura dell'esercizio effettuano il versamento entro il 31 luglio 2026. I soggetti con esercizio non coincidente con l'anno solare possono effettuare il versamento del contributo entro il 30 settembre 2026.

5. Il contributo di solidarietà non è deducibile ai fini delle imposte sui redditi e dell'imposta regionale sulle attività produttive.

6. Ai fini dell'accertamento, delle sanzioni e della riscossione del contributo di

solidarietà, nonché del contenzioso, si applicano le disposizioni in materia di imposte sui redditi.

1-septies.07. Merola, D'Alfonso, Toni Ricciardi, Stefanazzi, Tabacci.

Dopo l'articolo 1-septies, aggiungere il seguente:

Art. 1-septies.1.

(Destinazione di quota dei proventi ETS derivanti dal settore marittimo)

1. Una quota non inferiore al 20 per cento dei proventi delle aste delle quote di emissione attribuibili al settore del trasporto marittimo è destinata a un Fondo per la compensazione dei costi di trasporto delle regioni insulari.

2. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono stabilite le modalità di individuazione della quota riferibile al settore marittimo e di riparto delle risorse.

3. Il Fondo è finalizzato alla riduzione dei costi di trasporto merci e passeggeri da e per le regioni insulari, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione e dei principi di coesione territoriale dell'Unione europea.

1-septies.02. Lai, Barbagallo, Merola.

(Inammissibile)

Dopo l'articolo 1-septies, aggiungere il seguente:

Art. 1-septies.1.

(Obblighi di trasparenza e verifica delle componenti tariffarie ETS nel trasporto marittimo e destinazione di quota dei proventi ETS derivanti dal settore marittimo)

1. Gli operatori del trasporto marittimo che applicano componenti tariffarie riconducibili all'ETS sono tenuti a indicare in

modo separato e trasparente nei titoli di viaggio e nei documenti di trasporto merci l'importo imputabile ai costi ETS e la metodologia di calcolo utilizzata.

2. L'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), d'intesa con il Garante per la sorveglianza dei prezzi, definisce entro novanta giorni gli *standard* di pubblicazione e comparabilità dei dati.

3. L'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM) valuta eventuali condotte anticoncorrenziali o pratiche di coordinamento tariffario idonee ad alterare il mercato delle tratte marittime insulari.

4. Una quota non inferiore al 20 per cento dei proventi delle aste delle quote di emissione attribuibili al settore del trasporto marittimo è destinata a un Fondo per la compensazione dei costi di trasporto delle regioni insulari.

5. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono stabilite le modalità di individuazione della quota riferibile al settore marittimo e di riparto delle risorse di cui al comma 4.

6. Il Fondo di cui al comma 3 è finalizzato alla riduzione dei costi di trasporto merci e passeggeri da e per le regioni insulari, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione e dei principi di coesione territoriale dell'Unione europea.

1-septies.03. Lai, Barbagallo, Merola.

(Inammissibile)

Dopo l'articolo 1-septies, aggiungere il seguente:

Art. 1-septies.1.

(Disposizioni a tutela della continuità territoriale insulare in relazione all'applicazione dell'ETS al settore marittimo)

1. Al fine di garantire la continuità territoriale, la riduzione dei costi per cittadini ed imprese e di compensare le ricadute economiche derivanti dall'applica-

zione del sistema europeo di scambio delle quote di emissione (ETS) al trasporto marittimo, è istituito per il triennio 2026-2028 un credito d'imposta pari al 100 per cento dei maggiori costi ETS documentati, sostenuti per il trasporto di merci e passeggeri da e per le regioni Sardegna e Sicilia, riconosciuto alle imprese aventi sede legale o operativa nei predetti territori, nonché agli operatori marittimi che dimostrino l'integrale trasferimento del beneficio agli utenti finali mediante corrispondente riduzione delle tariffe applicate.

2. I soggetti esercenti il trasporto marittimo che incorporano nelle proprie tariffe componenti riconducibili all'ETS sono tenuti ad indicare separatamente nei titoli di viaggio e nella documentazione di trasporto merci l'importo imputabile a tali costi e la relativa metodologia di calcolo. L'Autorità di regolazione dei trasporti, d'intesa l'Autorità garante della concorrenza e del mercato e con il Garante per la sorveglianza dei prezzi, definisce gli *standard* di pubblicazione e le modalità di controllo per prevenire eventuali condotte anticoncorrenziali nelle tratte insulari.

3. Al fine di garantire la copertura degli oneri derivanti dall'applicazione della presente disposizione e di ridurre gli oneri gravanti su passeggeri e merci, è istituito il Fondo per la compensazione dei costi di trasporto delle regioni insulari, a cui è destinata una quota non inferiore al 20 per cento dei proventi delle aste delle quote di emissione riferibili al settore marittimo. Agli oneri derivanti dal presente articolo, nel limite massimo di 200 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2026, 2027 e 2028, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.

4. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del pre-

sente decreto, sono stabilite i criteri di determinazione dei maggiori costi ETS, le modalità attuative e le procedure di riparto del Fondo di cui al presente articolo, nonché le disposizioni in materia di controllo e rendicontazione.

1-septies.04. Raffa, Alifano, Gubitosà.

(Inammissibile)

Dopo l'articolo 1-septies, aggiungere il seguente:

Art. 1-septies.1.

(Disposizioni a tutela della continuità territoriale insulare in relazione all'applicazione dell'ETS al settore marittimo)

1. Al fine di garantire la continuità territoriale, la riduzione dei costi per cittadini ed imprese e di compensare le ricadute economiche derivanti dall'applicazione del sistema europeo di scambio delle quote di emissione (ETS) al trasporto marittimo, è istituito per il triennio 2026-2028 un credito d'imposta pari al 100 per cento dei maggiori costi ETS documentati, sostenuti per il trasporto di merci e passeggeri da e per le regioni Sardegna e Sicilia, riconosciuto alle imprese aventi sede legale o operativa nei predetti territori, nonché agli operatori marittimi che dimostrino l'integrale trasferimento del beneficio agli utenti finali mediante corrispondente riduzione delle tariffe applicate.

2. I soggetti esercenti il trasporto marittimo che incorporano nelle proprie tariffe componenti riconducibili all'ETS sono tenuti ad indicare separatamente nei titoli di viaggio e nella documentazione di trasporto merci l'importo imputabile a tali costi e la relativa metodologia di calcolo. L'Autorità di regolazione dei trasporti, d'intesa l'Autorità garante della concorrenza e del mercato e con il Garante per la sorveglianza dei prezzi, definisce gli *standard* di pubblicazione e le modalità di controllo per prevenire eventuali condotte anticoncorrenziali nelle tratte insulari.

3. Al fine di garantire la copertura degli oneri derivanti dall'applicazione della pre-

sente disposizione e di ridurre gli oneri gravanti su passeggeri e merci, è istituito il Fondo per la compensazione dei costi di trasporto delle regioni insulari, a cui è destinata una quota non inferiore al 20 per cento dei proventi delle aste delle quote di emissione riferibili al settore marittimo. Agli oneri derivanti dal presente articolo, nel limite massimo di 200 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2026, 2027 e 2028, si provvede mediante utilizzo del Fondo di cui al presente comma. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabilite i criteri di determinazione dei maggiori costi ETS, le modalità attuative e le procedure di riparto del Fondo di cui al presente articolo, nonché le disposizioni in materia di controllo e rendicontazione.

1-septies.06. Barbagallo, Lai, Merola.

(Inammissibile)

Dopo l'articolo 1-septies, aggiungere il seguente:

Art. 1-septies.1.

(Innovazione agricoltura 4.0)

1. All'articolo 1, comma 457, della legge 30 dicembre 2025, n. 199, le parole: « 2.100.000 euro per ciascuno degli anni del triennio 2026-2028 » sono sostituite dalle seguenti: « 40 milioni di euro per ciascuno degli anni del triennio 2026-2028 ».

2. Agli oneri del presente articolo, pari a 37,9 milioni di euro per ciascuno degli anni 2026, 2027 e 2028, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 200, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

1-septies.08. Forattini, Merola, Marino, Romeo, Andrea Rossi, Vaccari.

(Inammissibile)

ART. 1-decies.

(Interventi per la mitigazione degli effetti dell'aumento dei costi dello zolfo e dell'acido solforico)

Sopprimerlo.

1-decies.200. La Commissione.

(Approvato)

ART. 1-duodecies.

(Misure urgenti in materia di sollecitazioni commerciali telefoniche)

Sopprimerlo.

1-duodecies.200. La Commissione.

(Approvato)

ART. 1-terdecies.

(Modifiche ai crediti d'imposta di cui alla legge 12 settembre 2025, n. 131, a tutela delle minoranze linguistiche storiche)

Sopprimerlo.

1-terdecies.200. La Commissione.

(Approvato)

ART. 1-quinquiesdecies.

(Disposizioni urgenti relative al servizio elettrico per i clienti finali delle isole minori non interconnesse)

Aggiungere, in fine, i seguenti commi:

2-bis. È istituito presso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica il « Programma Nazionale per l'Autosufficienza Energetica Rinnovabile delle Isole Minori Non Connesse ».

2-ter. Con riferimento alle micro-reti elettriche insulari individuate dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 14 febbraio 2017, i gestori del servizio di ge-

nerazione e distribuzione dell'energia elettrica sulle medesime isole sono tenuti ad adeguare i propri impianti tecnologici e i piani di *revamping* della rete entro 24 mesi dall'entrata in vigore della presente legge, secondo i seguenti criteri:

a) adozione progressiva e vincolante di sistemi ibridi avanzati basati sulla complementarità di un mix diversificato di fonti di energia rinnovabile (FER), con particolare riferimento all'energia fotovoltaica, eolica e maremotrice;

b) installazione strutturale di sistemi di accumulo a batteria industriali (*Battery Energy Storage Systems* – BESS) e di reti intelligenti (*Smart Grid*), idonei a garantire la stabilità della frequenza di rete e a superare i vincoli tecnici di intermittenza delle fonti rinnovabili;

c) divieto di ripristino o incremento della generazione da combustibili fossili tradizionali laddove vi siano soluzioni tecnologicamente mature di transizione, fatte salve le strette esigenze di emergenza e sicurezza.

2-*quater*. Al fine di garantire la sicurezza degli approvvigionamenti, la copertura del fabbisogno termico residuo e la stabilità energetica durante il periodo invernale o in corrispondenza dei picchi di domanda della stagione estiva, i generatori termici di riserva e di backup di rete operanti nelle centrali delle isole minori non connesse devono essere alimentati esclusivamente a biocombustibili avanzati di nuova generazione, con priorità per l'utilizzo di *Hydrotreated Vegetable Oil* (HVO) proveniente da filiere produttive nazionali e di prossimità logistica.

2-*quinquies*. Le risorse residue e non utilizzate rinvenienti dalla chiusura del bando nazionale « Isole Verdi » del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) – Missione 2, Componente 1 – che rimangono nella disponibilità del bilancio dello Stato, unitamente a ulteriori stanziamenti strutturali autorizzati con legge di bilancio per il finanziamento delle misure di contrasto agli svantaggi dell'insularità, sono permanentemente e territorialmente vinco-

late al cofinanziamento degli investimenti per il mix FER, l'installazione di sistemi BESS e la conversione a HVO degli impianti termici di cui ai commi 2-*ter* e 2-*quater*.

2-*sexies*. Con apposito decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, da adottare entro novanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e l'ARERA, sono definite le modalità di monitoraggio, i criteri di assegnazione delle risorse di cui al comma 2-*quinquies*, nonché le sanzioni e le revoche delle autorizzazioni all'esercizio per i gestori di centrale che non ottemperino agli obblighi di progressiva decarbonizzazione e conversione ai biocombustibili avanzati.

1-*quinquiesdecies*.1000. Simiani.

A.C. 2962 – Ordini del giorno

ORDINI DEL GIORNO

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi al protrarsi della crisi dei mercati internazionali;

l'attuale crisi geopolitica ed economica internazionale continua ad alimentare forti instabilità sui mercati energetici globali, determinando il perdurare dell'incremento dei prezzi delle materie prime energetiche e dei prodotti idrocarburi raffinati a danno del tessuto economico nazionale, dei comparti industriali strategici e delle famiglie italiane;

la suddetta congiuntura macroeconomica ha costretto il Governo a intervenire d'urgenza attraverso la parziale e temporanea rimodulazione al ribasso delle aliquote di accisa sui carburanti (benzina, gasolio, GPL e gas naturale), nonché mediante il rifinanziamento di crediti d'impo-

sta per settori particolarmente esposti come l'autotrasporto e l'agricoltura;

tali misure d'emergenza, pur alleviando temporaneamente la pressione fiscale sui consumatori, comportano un ingente e non strutturale onere finanziario a carico delle finanze pubbliche (stimato in centinaia di milioni di euro solo per l'anno 2026) finanziato prevalentemente mediante tagli e riduzioni di fondi strategici di coesione, sviluppo e interventi strutturali;

per garantire la reale competitività delle imprese italiane e la sostenibilità del potere d'acquisto dei cittadini è indispensabile agire sul versante strutturale dell'approvvigionamento energetico, diversificando le fonti ma, al contempo, perseguendo l'obiettivo primario dell'economicità dei costi della materia prima;

l'efficacia di qualunque politica di contenimento dei prezzi al consumo (carburanti, gas ed energia elettrica) dipende in via diretta dal costo di importazione iniziale delle risorse fossili e del gas naturale sui mercati all'ingrosso;

la rigidità dell'approvvigionamento energetico italiano contrasta con le deroghe strutturali e i canali diretti mantenuti da altri Paesi UE a tutela della competitività manifatturiera. Dati consolidati evidenziano che l'Ungheria (dipendenza da gas russo superiore all'80 per cento tramite l'oleodotto Druzhba), la Slovacchia e la Repubblica Ceca beneficiano di esenzioni per le raffinerie nazionali. L'Austria, tramite contratti a lungo termine con Gazprom (copertura del 70-80 per cento dell'*import*), consegue costi inferiori rispetto ai Paesi vincolati ai mercati spot del GNL;

al contrario, gli interventi tampone del Governo italiano drenano liquidità pubblica senza benefici strutturali. L'inflazione energetica contrae produzione e consumi, mentre la spesa derivante dall'attuazione delle misure in materia di accise sui carburanti previste nei recenti decreti-legge genera, a giudizio dei firmatari del presente atto, un deficit di investimento indiretto che indebolisce il PIL. Tale squilibrio è confermato dalle riduzioni dei fondi di

riserva ministeriali disposte dall'articolo 1-septies, che sottraggono nel 2026 6,4 milioni di euro al Ministero dell'economia e delle finanze, 2 milioni al Ministero della difesa e 1,8 milioni al Ministero della salute;

i vincoli e le limitazioni attualmente gravanti sul mercato internazionale delle *commodities* energetiche, pur rispondendo a precise scelte di politica estera, stanno quindi determinando un differenziale di prezzo penalizzante per i Paesi importatori dell'Europa occidentale, rispetto a economie concorrenti che continuano ad attingere a mercati energetici a basso costo, inclusa la Federazione Russa;

in una fase di così profonda crisi economica, l'interesse nazionale deve prioritariamente focalizzarsi sulla sicurezza energetica e sull'abbattimento immediato della bolletta energetica di imprese e famiglie, ovunque sia possibile reperire idrocarburi e vettori energetici a condizioni contrattuali più vantaggiose rispetto ai correnti prezzi di mercato e agli indici di riferimento europei,

impegna il Governo

ad adottare, a tutela preminente dell'interesse economico nazionale, ogni iniziativa utile di competenza volta a promuovere nelle opportune sedi europee un ripensamento delle attuali sanzioni in materia di importazione dalla Russia del petrolio greggio al fine di riattivare i canali di approvvigionamento e ad acquistare energia, gas naturale e prodotti petroliferi dalla Federazione Russa e da qualunque altro fornitore estero che garantisca le condizioni di mercato più competitive, qualora i prezzi praticati da tali soggetti risultino inferiori rispetto a quelli attualmente corrisposti dall'Italia sui mercati internazionali ed europei, al fine di garantire un abbattimento strutturale dei costi per l'intero sistema Paese.

9/2962/1. Ziello, Davide Bergamini, Bof, Furgiuele, Pierro, Pozzolo, Ravetto, Sasso.

La Camera,

premessò che:

il provvedimento d'urgenza all'esame dell'Assemblea, contiene una pluralità di disposizioni volte a sostenere il sistema-Paese, dagli effetti derivanti dalla crisi geoeconomica internazionale determinata dall'aumento del costo dei carburanti;

il testo all'esame in seconda lettura, rappresenta una risposta concreta e tempestiva a una delle principali emergenze economiche che le famiglie, le imprese e i lavoratori nazionali stanno affrontando: l'aumento dei costi energetici, dei fertilizzanti e di altre materie prime;

per quanto attiene ulteriori misure finalizzate a contenere gli aumenti e difendere il potere d'acquisto dei cittadini, il decreto-legge reca inoltre norme di carattere tributario, economico e di finanza pubblica, ribadendo anche in questa occasione la concretezza e la vicinanza del Governo Meloni al tessuto socioeconomico del Paese;

in ambito fiscale, l'articolo 1-sexies, dispone il differimento (dal 30 giugno al 20 luglio 2026), senza maggiorazioni, del termine dei versamenti risultanti dalle dichiarazioni dei redditi e da quelle in materia di imposta regionale sulle attività produttive e di imposta sul valore aggiunto a favore dei soggetti che esercitano attività economiche per le quali sono stati approvati gli indici sintetici di affidabilità fiscale (ISA), i quali sono tenuti, entro il 30 giugno 2026, ad effettuare i versamenti;

la necessità della proroga, che viene incontro alle richieste avanzate dagli operatori del settore, si poneva oltre che per i cronici problemi legati all'accavallarsi in questo periodo di un gran numero di scadenze, anche in ragione del rilascio del *software* per la compilazione del modello ISA il 13 maggio scorso, anziché entro la data prefissata del 15 aprile;

la suesposta ragionevole decisione, a giudizio del sottoscrittore del presente atto, conferma la vicinanza da parte del Governo nei confronti dei contribuenti, la

cui disponibilità contribuirà nel migliorare il rapporto con l'amministrazione fiscale, al fine di promuovere un nuovo patto di collaborazione tra fisco e contribuente, fondato su fiducia reciproca, semplificazione e dialogo preventivo;

in tale ambito, a giudizio dello scrivente, occorre affiancare alle suesposte misure, ulteriori interventi fiscali, volti a sostenere nell'attuale fase di difficoltà economica, dovuta alle congiunture internazionali, i cittadini e le imprese che, nonostante il rispetto delle scadenze previste dalla rotamazione delle cartelle o da accordi di pagamento rateale, continuano a subire il congelamento delle disponibilità presenti sui propri conti correnti, con evidenti ripercussioni sulla gestione della vita quotidiana e delle attività economiche;

al riguardo, a parere dello scrivente, si ravvisa la necessità di un intervento normativo destinato a rafforzare le tutele per i contribuenti che stanno rispettando gli impegni assunti con l'Agenzia delle Entrate-Riscossione, evitando che possano essere colpiti da misure particolarmente invasive mentre risultano regolari nei versamenti concordati;

si evidenzia inoltre che, l'esigenza di sostenere migliaia di famiglie, professionisti e piccole imprese che hanno scelto di regolarizzare la propria posizione fiscale attraverso gli strumenti messi a disposizione dal legislatore, è determinata da una contraddizione vigente che, sebbene consenta una definizione agevolata del debito, allo stesso tempo, mantiene attive procedure che possono compromettere la capacità del contribuente di continuare a onorare gli stessi pagamenti previsti dal piano di rientro,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di accompagnare le misure recate dalla disposizione richiamata in premessa con ulteriori iniziative normative atte a prevedere nel prossimo provvedimento utile, compatibilmente con il quadro di finanza pubblica, l'introduzione di una misura fiscale volta a garan-

tire che, al fine del regolare adempimento delle procedure di definizione agevolata dei carichi affidati all'agente della riscossione, le somme depositate sui conti correnti bancari e postali intestati ai soggetti che risultano in regola con i piani di rateizzazione e pagamento previste con le procedure di definizione agevolata, non possono essere assoggettate ad azioni esecutive o cautelari, ivi comprese le procedure di pignoramento presso terzi di cui agli articoli 72-*bis* e 72-*ter* del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602, fino al completamento delle predette definizioni agevolate o rateazioni.

9/2962/2. Testa.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento all'esame dell'Assemblea, rappresenta una risposta concreta e tempestiva ad una delle principali emergenze economiche che famiglie, imprese e lavoratori stanno affrontando a causa dell'aumento dei prezzi energetici, dei carburanti, dei fertilizzanti e di altre materie prime, il cui contenimento dei costi, rappresenta una delle sfide centrali per il Governo Meloni;

il testo contiene al riguardo, una pluralità di disposizioni, articolate su più fronti attraverso sgravi fiscali diretti, crediti d'imposta e misure anti-speculazione, volte a sostenere il comparto produttivo nazionale e il tessuto economico in generale, i cui interventi urgenti, confermano nuovamente la particolare attenzione che l'Esecutivo sta dimostrando per contrastare il caro carburanti e sostenere famiglie e imprese, in risposta alla crisi dei mercati internazionali;

l'articolo 1-*terdecies* in particolare, inserito durante l'esame parlamentare, modifica la legge 12 settembre 2025, n. 131, intervenendo su quattro misure di credito d'imposta applicate nei comuni montani; la disposizione nello specifico sostituisce, in tutti i casi interessati, il requisito della presenza di una minoranza linguistica sto-

rica con soglia minima del 15 per cento della popolazione residente, con un criterio esclusivamente territoriale, fondato sulla delimitazione dei comuni individuati ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 482 del 1999;

il suesposto intervento normativo, mira pertanto a uniformare e semplificare l'individuazione dei territori beneficiari delle agevolazioni, riducendo i presupposti applicativi a perimetrazioni amministrative già definite, in luogo di verifiche demografiche sulla consistenza delle minoranze linguistiche;

nell'ambito delle aree montane, il sottoscrittore del presente atto rileva che, nonostante le tempestive e condivisibili misure d'incentivo introdotte dal Governo Meloni per contrastare lo spopolamento e favorire l'economia locale, (anche alla luce della nuova normativa sui criteri di classificazione dei comuni montani) la progressiva riduzione della popolazione residente e la contrazione delle attività economiche nei comuni montani e le aree interne, non sembra arrestarsi con la conseguenza che la perdita di alcuni servizi fondamentali per le comunità locali, (*in primis* la scuola e la sanità) rischia di determinare condizioni di disparità con chi risiede nelle altre aree del territorio nazionale;

lo scrivente evidenzia altresì che, numerose attività commerciali di prossimità, esercizi pubblici, farmacie, edicole, botteghe artigiane e altri servizi essenziali costituiscono fra l'altro, l'unico presidio economico e sociale presente sui territori montani che svolgono una funzione che va ben oltre la mera attività imprenditoriale nelle zone di montagna;

in relazione a quanto suesposto, a parere dello scrivente, la chiusura di tali attività, rischia di accelerare i fenomeni di isolamento, spopolamento e desertificazione economica delle aree montane, con conseguenze rilevanti sulla qualità della vita dei cittadini e la tenuta socioeconomica dei territori interessati;

appare pertanto opportuno individuare ulteriori strumenti fiscali in grado di sostenere le imprese che garantiscono la

permanenza di tali servizi nelle aree caratterizzate da maggiori fragilità territoriali e demografiche, rispetto alle altre aree del Paese,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di accompagnare le misure recate dalla disposizione richiamata in premessa con ulteriori iniziative, anche normative, volte a prevedere, compatibilmente con le esigenze di finanza pubblica e nel rispetto della disciplina europea in materia di aiuti di Stato, l'introduzione di misure anche fiscali, volte a sostenere le attività d'impresa e commerciali che assicurano il mantenimento di attività e dei servizi essenziali nei comuni montani e nelle aree interne, al fine di fronteggiare il fenomeno dello spopolamento e sostenere la coesione sociale, preservando la presenza di presidi economici indispensabili per le comunità locali di montagna.

9/2962/3. Ambrosi.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame interviene in un contesto di particolare tensione dei mercati energetici internazionali, che continua a incidere significativamente sul sistema produttivo e sulle famiglie;

l'articolo 1-*sexies* prevede il differimento del termine dei versamenti risultanti dalle dichiarazioni dei redditi e da quelle in materia di imposta regionale sulle attività produttive e di imposta sul valore aggiunto a favore dei soggetti che esercitano attività economiche per le quali sono stati approvati gli indici sintetici di affidabilità fiscale (ISA), i quali sono tenuti, entro il 30 giugno 2026, ad effettuare i versamenti;

tra le conseguenze indirette di tale crisi si registra un aumento delle difficoltà di liquidità per contribuenti e imprese, anche nella gestione ordinata degli adempimenti fiscali;

gli istituti di definizione agevolata e di rateizzazione dei debiti fiscali rappresentano strumenti fondamentali per favorire l'adempimento spontaneo e graduale delle obbligazioni fiscali, garantendo al contempo la stabilità del gettito e la riduzione del contenzioso;

tali strumenti presuppongono l'impegno del contribuente già in regola con il piano a rispettare con continuità le scadenze previste, attraverso la disponibilità delle risorse necessarie al pagamento delle rate;

tuttavia, in presenza di azioni esecutive o cautelari sui conti correnti, anche quando non correlate al debito oggetto di definizione o rateizzazione, può determinarsi una situazione di oggettiva compromissione della liquidità disponibile, tale da rendere materialmente impossibile il rispetto dei piani in corso, con conseguente rischio di decadenza dagli stessi e aggravamento delle procedure di riscossione;

appare pertanto necessario assicurare un adeguato coordinamento tra le esigenze dell'azione esecutiva e la tutela della continuità dei percorsi di regolarizzazione già avviati, evitando che interventi aggressivi sulla disponibilità del contribuente ne compromettano l'effettivo adempimento,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di accompagnare le misure recate dall'articolo 1-*sexies* con ulteriori iniziative normative atte a prevedere per i contribuenti che risultino in regola con i piani di rateizzazione e con gli istituti di definizione agevolata dei carichi affidati all'agente della riscossione, specifiche forme di impignorabilità delle somme depositate sui conti correnti bancari e postali destinate al pagamento delle relative obbligazioni, al fine di garantire la continuità dei versamenti dovuti e senza pregiudicare il rispetto dei piani di rientro in corso.

9/2962/4. Gusmeroli.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni in materia di aumento dei prezzi petroliferi conseguenti alle crisi internazionali;

lo sviluppo di energia da fonti rinnovabili è di fondamentale importanza per proteggere il sistema produttivo da shock energetici;

l'articolo 1-*undecies* reca disposizioni volte a sostenere la filiera del biogas e del biometano;

il territorio di Taranto rappresenta uno dei principali poli industriali, energetici e logistici del Mezzogiorno e costituisce una infrastruttura strategica per la competitività del sistema produttivo nazionale;

l'articolo 1-*bis* prevede una proroga del finanziamento in favore della società Ilva s.p.a. in amministrazione straordinaria, collocandosi in una strategia di sostegno statale alla continuità operativa degli stabilimenti presenti sul territorio di Taranto;

le politiche energetiche nazionali ed europee individuano nello sviluppo delle fonti rinnovabili e nella sicurezza energetica due priorità fondamentali per la crescita economica e l'autonomia strategica del Paese;

Taranto è destinata a svolgere un ruolo centrale nello sviluppo della filiera nazionale dell'eolico offshore grazie alle proprie caratteristiche industriali, portuali e logistiche e agli investimenti già programmati nel settore;

la crescita della filiera delle energie rinnovabili, unitamente ai processi di riconversione industriale e di decarbonizzazione in corso, rappresenta una straordinaria opportunità per attrarre investimenti, generare nuova occupazione qualificata e rafforzare il tessuto produttivo del territorio;

risulta necessario accompagnare tale percorso mediante il potenziamento delle

infrastrutture materiali e immateriali, il sostegno alle imprese e la valorizzazione delle competenze professionali e industriali presenti nell'area ionica,

impegna il Governo

ad accompagnare l'attuazione delle misure del presente provvedimento di cui agli articoli 1-*bis* e 1-*undecies* proseguendo e valutando l'opportunità, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica, di rafforzare le iniziative di competenza volte a consolidare il ruolo di Taranto quale *hub* nazionale della filiera dell'eolico offshore, della logistica energetica e della transizione industriale, favorendo il potenziamento delle infrastrutture portuali e retroportuali, l'insediamento di nuove attività produttive collegate alle energie rinnovabili, il sostegno agli investimenti industriali strategici, la tutela dei livelli occupazionali e la creazione di nuova occupazione stabile e qualificata, nell'ambito delle politiche nazionali di sviluppo sostenibile e sicurezza energetica.

9/2962/5. De Palma.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni in materia di aumento dei prezzi petroliferi conseguenti alle crisi internazionali;

lo sviluppo di energia da fonti rinnovabili è di fondamentale importanza per proteggere il sistema produttivo da shock energetici;

l'articolo 1-*undecies* reca disposizioni volte a sostenere la filiera del biogas e del biometano;

il territorio di Taranto rappresenta uno dei principali poli industriali, energetici e logistici del Mezzogiorno e costituisce una infrastruttura strategica per la competitività del sistema produttivo nazionale;

l'articolo 1-*bis* prevede una proroga del finanziamento in favore della società

Ilva s.p.a. in amministrazione straordinaria, collocandosi in una strategia di sostegno statale alla continuità operativa degli stabilimenti presenti sul territorio di Taranto;

le politiche energetiche nazionali ed europee individuano nello sviluppo delle fonti rinnovabili e nella sicurezza energetica due priorità fondamentali per la crescita economica e l'autonomia strategica del Paese;

Taranto è destinata a svolgere un ruolo centrale nello sviluppo della filiera nazionale dell'eolico offshore grazie alle proprie caratteristiche industriali, portuali e logistiche e agli investimenti già programmati nel settore;

la crescita della filiera delle energie rinnovabili, unitamente ai processi di riconversione industriale e di decarbonizzazione in corso, rappresenta una straordinaria opportunità per attrarre investimenti, generare nuova occupazione qualificata e rafforzare il tessuto produttivo del territorio;

risulta necessario accompagnare tale percorso mediante il potenziamento delle infrastrutture materiali e immateriali, il sostegno alle imprese e la valorizzazione delle competenze professionali e industriali presenti nell'area ionica,

impegna il Governo

ad accompagnare l'attuazione delle misure del presente provvedimento di cui agli articoli 1-bis e 1-undecies valutando l'opportunità, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica, di rafforzare le iniziative di competenza volte a consolidare il ruolo di Taranto quale *hub* nazionale della filiera dell'eolico offshore, della logistica energetica e della transizione industriale, favorendo il potenziamento delle infrastrutture portuali e retroportuali, l'insediamento di nuove attività produttive collegate alle energie rinnovabili, il sostegno agli investimenti industriali strategici, la tutela dei livelli occupazionali e la creazione di nuova occupazione stabile e qualificata, nell'ambito delle

politiche nazionali di sviluppo sostenibile e sicurezza energetica.

9/2962/5. (*Testo modificato nel corso della seduta*) De Palma.

La Camera,

premesso che:

in data 12 maggio 2026 nell'ambito dei lavori di Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi alle crisi dei mercati internazionali è stato accolto con riformulazione da parte del governo l'ordine del giorno n. 9/2890/3a prima firma del sottoscrittore del presente atto;

suddetto ordine del giorno prevedeva l'impegno dell'Esecutivo a continuare a monitorare l'andamento dei prezzi dei carburanti nel territorio della Basilicata, anche al fine di approfondire le cause di eventuali differenziali territoriali e di tenerne conto nell'elaborazione di future iniziative di competenza, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica;

nonostante la proroga delle misure adottate dal governo l'andamento dei prezzi petroliferi continuano a registrare aumenti che erodono il potere d'acquisto degli italiani e pesano fortemente sulla bolletta energetica dei cittadini;

in Basilicata nonostante l'impegno assunto non si è registrato alcuna azione coerente con la finalità del richiamato ordine del giorno;

i prezzi di benzina e diesel presso le stazioni di rifornimento in Basilicata come testimoniato anche dalle diverse associazioni dei consumatori continuano a mantenersi paradossalmente più alti rispetto al resto del Paese;

questo è paradossale considerato il contributo dato dal punto di vista energetico al Paese proprio dalla Basilicata in considerazione delle attività estrattive presenti sul territorio e viene considerato in-

comprensibile dalla opinione pubblica lucana,

impegna il Governo

a dare seguito all'impegno assunto con l'ordine del giorno 9/2890/3 approvato lo scorso 12 maggio 2026 e a convocare entro 15 giorni dalla pubblicazione in *Gazzetta Ufficiale* della legge di conversione del presente decreto-legge, un apposito tavolo di confronto, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, con tutti i soggetti istituzionali, privati e associativi interessati, al fine di individuare le misure necessarie per superare tale anomalia e neutralizzare l'ingiustificabile sovrapprezzo dei carburanti, rispetto alla media nazionale, che penalizza la comunità lucana.

9/2962/6. Amendola, Lomuti.

La Camera,

premesso che:

in data 12 maggio 2026 nell'ambito dei lavori di Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi alle crisi dei mercati internazionali è stato accolto con riformulazione da parte del governo l'ordine del giorno n. 9/2890/3a prima firma del sottoscrittore del presente atto;

suddetto ordine del giorno prevedeva l'impegno dell'Esecutivo a continuare a monitorare l'andamento dei prezzi dei carburanti nel territorio della Basilicata, anche al fine di approfondire le cause di eventuali differenziali territoriali e di tenerne conto nell'elaborazione di future iniziative di competenza, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica;

questo è paradossale considerato il contributo dato dal punto di vista energetico al Paese proprio dalla Basilicata in considerazione delle attività estrattive presenti sul territorio e viene considerato incomprendibile dalla opinione pubblica lucana,

impegna il Governo

a valutare l'adozione di idonee misure per continuare a monitorare l'andamento dei

prezzi dei carburanti nel territorio della Basilicata, anche al fine di approfondire le cause di eventuali differenziali territoriali e di tenerne conto nell'elaborazione di future iniziative di competenza, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica.

9/2962/6. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Amendola, Lomuti.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame, recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi alle crisi dei mercati internazionali, introduce all'articolo 1-*quindiesdecies* un regime speciale per il servizio elettrico nelle isole minori non interconnesse, disciplinando le condizioni di fornitura ai clienti finali, la titolarità dei sistemi di accumulo, le modalità di dispacciamento e la durata delle concessioni delle imprese elettriche minori e delle cooperative elettriche;

tali disposizioni rappresentano un passaggio rilevante per il futuro energetico delle isole minori italiane, che costituiscono territori strategici sotto il profilo ambientale, sociale ed economico e che, come riconosciuto anche dal Piano del Mare, devono essere poste al centro delle politiche nazionali per la transizione energetica;

le isole minori non interconnesse continuano a dipendere in larga misura dalla produzione elettrica da combustibili fossili, con costi elevati per il sistema nazionale e significative criticità ambientali;

la piena integrazione delle fonti energetiche rinnovabili nelle microreti insulari richiede investimenti in sistemi di accumulo elettrochimico (BESS), reti intelligenti e soluzioni tecnologiche innovative capaci di garantire la sicurezza e la stabilità del servizio elettrico;

in tale contesto, l'utilizzo di biocombustibili avanzati quali l'HVO (*Hydrotreated Vegetable Oil*) rappresenta una soluzione tecnologicamente matura per la progressiva sostituzione dei combustibili fossili

nella generazione di riserva e di emergenza, contribuendo alla riduzione delle emissioni climalteranti;

l'isola di Capraia ha rappresentato negli ultimi anni una delle esperienze più avanzate a livello nazionale nel percorso di decarbonizzazione delle isole minori, grazie all'impiego sperimentale di combustibili rinnovabili e a progetti innovativi sviluppati in collaborazione con operatori del settore energetico;

destano pertanto preoccupazione le notizie relative alla riconversione della centrale elettrica dell'isola verso l'utilizzo di gasolio fossile, con il rischio di compromettere i risultati conseguiti e di determinare una regressione rispetto agli obiettivi nazionali ed europei di transizione energetica;

il programma « Isole Verdi », finanziato nell'ambito del PNRR, ha rappresentato uno strumento importante per sostenere gli investimenti nelle isole minori non interconnesse e appare necessario garantire continuità alle politiche di sostegno anche oltre la conclusione del programma stesso,

impegna il Governo:

ad adottare le iniziative di competenza, anche di carattere normativo, volte a:

promuovere, nell'attuazione dell'articolo 1-*quinquiesdecies* del provvedimento in esame, un percorso di progressiva decarbonizzazione delle isole minori non interconnesse attraverso lo sviluppo di sistemi energetici integrati basati su fonti rinnovabili, sistemi di accumulo e reti intelligenti, favorendo il raggiungimento degli obiettivi nazionali ed europei di transizione energetica;

favorire l'utilizzo di biocombustibili avanzati e sostenibili, quali l'HVO, negli impianti di produzione elettrica delle isole minori non interconnesse e ad assicurare che gli interventi di ammodernamento e revamping degli impianti esistenti, con particolare riferimento all'isola di Capraia, siano coerenti con gli obiettivi di riduzione delle

emissioni climalteranti, garantendo che tale transizione non risponda solo a logiche di salvaguardia locale, ma sia pienamente allineata ai target delle normative nazionali ed europee, a partire dal piano *Fit for 55* dell'Unione europea che impone la riduzione del 55 per cento delle emissioni entro il 2030 e la neutralità climatica al 2050;

valutare l'individuazione di risorse, anche attraverso il riutilizzo delle eventuali economie derivanti dal programma « Isole Verdi » e ulteriori strumenti finanziari dedicati, per sostenere investimenti nelle isole minori non interconnesse finalizzati alla realizzazione di impianti da fonti rinnovabili, sistemi di accumulo e infrastrutture energetiche innovative.

9/2962/7. Simiani.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame, recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi alle crisi dei mercati internazionali, introduce all'articolo 1-*quinquiesdecies* un regime speciale per il servizio elettrico nelle isole minori non interconnesse, disciplinando le condizioni di fornitura ai clienti finali, la titolarità dei sistemi di accumulo, le modalità di dispacciamento e la durata delle concessioni delle imprese elettriche minori e delle cooperative elettriche;

tali disposizioni rappresentano un passaggio rilevante per il futuro energetico delle isole minori italiane, che costituiscono territori strategici sotto il profilo ambientale, sociale ed economico e che, come riconosciuto anche dal Piano del Mare, devono essere poste al centro delle politiche nazionali per la transizione energetica;

le isole minori non interconnesse continuano a dipendere in larga misura dalla produzione elettrica da combustibili fossili, con costi elevati per il sistema nazionale e significative criticità ambientali;

la piena integrazione delle fonti energetiche rinnovabili nelle microreti insulari

richiede investimenti in sistemi di accumulo elettrochimico (BESS), reti intelligenti e soluzioni tecnologiche innovative capaci di garantire la sicurezza e la stabilità del servizio elettrico;

in tale contesto, l'utilizzo di biocombustibili avanzati quali l'HVO (*Hydrotreated Vegetable Oil*) rappresenta una soluzione tecnologicamente matura per la progressiva sostituzione dei combustibili fossili nella generazione di riserva e di emergenza, contribuendo alla riduzione delle emissioni climalteranti;

l'isola di Capraia ha rappresentato negli ultimi anni una delle esperienze più avanzate a livello nazionale nel percorso di decarbonizzazione delle isole minori, grazie all'impiego sperimentale di combustibili rinnovabili e a progetti innovativi sviluppati in collaborazione con operatori del settore energetico;

destano pertanto preoccupazione le notizie relative alla riconversione della centrale elettrica dell'isola verso l'utilizzo di gasolio fossile, con il rischio di compromettere i risultati conseguiti e di determinare una regressione rispetto agli obiettivi nazionali ed europei di transizione energetica;

il programma « Isole Verdi », finanziato nell'ambito del PNRR, ha rappresentato uno strumento importante per sostenere gli investimenti nelle isole minori non interconnesse e appare necessario garantire continuità alle politiche di sostegno anche oltre la conclusione del programma stesso,

impegna il Governo

a valutare l'adozione di misure in materia energetica a favore delle isole minori, con particolare riguardo, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, all'individuazione di risorse, anche attraverso il riutilizzo delle eventuali economie derivanti dal programma « Isole Verdi » e ulteriori strumenti finanziari dedicati, per sostenere investimenti nelle isole minori.

9/2962/7. (Testo modificato nel corso della seduta) Simiani.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1-*undecies* del provvedimento prevede che al fine di valorizzare i residui dei processi di produzione dell'industria agroalimentare per la produzione sostenibile di energia da fonti rinnovabili, nonché per l'utilizzo degli impianti di biogas e biometano nei processi di digestione anaerobica, i residui dei processi di produzione dell'industria agroalimentare possono essere ammessi in ingresso agli impianti di biogas e biometano come sottoprodotti, se soddisfano determinate condizioni. Analoga immissione agli impianti di biogas è prevista per le biomasse, solide e liquide, per le quali sia cessata la qualifica di rifiuto;

la bioeconomia rappresenta un settore strategico per la transizione ecologica e la competitività del sistema produttivo nazionale, che, attraverso l'impiego di materie prime rinnovabili, contribuisce alla riduzione dell'uso di materia prima fossile, nonché allo sviluppo di modelli di economia circolare. Essa necessita di una piena e concreta integrazione con le politiche industriali e ambientali nazionali;

la bioeconomia permette di contribuire agli obiettivi di decarbonizzazione e alla rigenerazione dei territori, generando connessioni tra le filiere nazionali dell'agricoltura, della chimica e del riciclo della frazione organica umida dei rifiuti urbani. In questo quadro operano anche filiere *no-food* che, pur non rientrando nel settore agroalimentare, utilizzano in ingresso materie prime costituite esclusivamente da biomassa;

per valorizzare ad uso agronomico (es. fertilizzanti o digestato) i residui di tali attività, è necessario assimilare normativamente tali residui a quelli delle attività agroindustriali. Ciò è possibile in quanto i residui che derivano da tali processi, ove rispettino le condizioni dettate dalla normativa europea e nazionale sui sottoprodotti e le pertinenti legislazioni che ne disciplinano i requisiti di qualità (ad esempio per il digestato *ex* decreto ministeriale

25 febbraio 2016, n. 5046 e per i fertilizzanti *ex* regolamento 2019/1009/UE) sono del tutto equiparabili sotto il profilo qualitativo ai residui derivanti da attività agroindustriali;

il provvedimento in esame valorizza i sottoprodotti dell'industria agroalimentare ma non adotta analoghe previsioni per la valorizzazione agronomica dei residui della bioeconomia, in quanto impone di considerare tali residui come rifiuti, indipendentemente dalla loro reale qualificazione, e di sottoporli a processi di recupero per poter essere valorizzati come materie prime nei processi di simbiosi industriale;

la formulazione approvata potrebbe creare dubbi interpretativi rispetto alla possibilità di utilizzo diretto nei processi di digestione anaerobica di produzione di biogas e biometano dei rifiuti industriali costituiti da biomassa, oggi consentito e promosso dalla disciplina rinnovabili (lettera *d*) dell'allegato IX, parte A, della direttiva (UE) 2018/2001 relativo alle materie prime per la produzione di biocarburanti),

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di accompagnare la misura recata dall'articolo 1-*undecies* con ulteriori iniziative volte ad assicurare un quadro normativo e interpretativo coerente e certo, che favorisca lo sviluppo della simbiosi industriale e la competitività delle filiere della bioeconomia, promuovendo in particolare l'uso efficiente e in cascata dei residui dei processi produttivi che utilizzano esclusivamente materie prime costituite da biomassa, riconoscendo loro, ove ne ricorrano i presupposti, la qualificazione come sottoprodotti e la conseguente possibile valorizzazione ad uso agronomico, nel rispetto delle discipline di settore;

a valutare l'opportunità di prevedere, nel rispetto delle condizioni tecniche, ambientali e sanitarie applicabili, l'assimilazione di tali sottoprodotti a quelli derivanti dalle attività agroindustriali, quando essi presentino caratteristiche qualitative equivalenti;

a salvaguardare il rispetto dei requisiti di qualità previsti dalle pertinenti discipline di settore, ivi inclusi, per il digestato, quelli di cui al decreto interministeriale 25 febbraio 2016, n. 5046, e, per i fertilizzanti, quelli di cui al regolamento (UE) 2019/1009, assicurando che la valorizzazione dei residui della bioeconomia no-food avvenga senza pregiudizio per l'ambiente, la salute e la qualità dei prodotti finali.

9/2962/8. Squeri.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento, originariamente composto da 2 articoli, consta, a seguito dell'esame del Senato, di 16 articoli. Nel corso dell'esame al Senato, infatti, si è proceduto a riversare nel testo del decreto-legge con i nuovi commi 4-*bis*, 4-*ter* e 4-*quinqüies* dell'articolo 1 e con i nuovi articoli da 1-*bis* a 1-*septies* – il contenuto del decreto-legge n. 89 del 2026, recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi e di sostegno alle attività economiche per il protrarsi della crisi dei mercati internazionali, disponendone la contestuale abrogazione;

l'articolo 1, modificato al Senato, proroga, in considerazione del perdurare dell'incremento dei prezzi dei prodotti energetici, per un ulteriore periodo temporaneo, dal 2 maggio fino al 10 maggio 2026, la riduzione delle aliquote di accisa applicate alla benzina, al gasolio, al biodiesel, al GPL e al metano impiegati come carburanti, prevista, a partire dal 19 marzo 2026, dai decreti-legge n. 33 e n. 38 del 2026. I nuovi commi 4-*bis*, 4-*ter* e 4-*quinqüies*, introdotti al Senato, prorogano la riduzione di tali aliquote dal 23 maggio al 6 giugno 2026, rideterminandone anche la misura;

la riduzione delle accise sui carburanti, prevista e prorogata in provvedimenti successivi, si è dimostrata un semplice palliativo. Essa non ha inciso strutturalmente sulla dinamica dei prezzi, che

restano fortemente legati alle fluttuazioni internazionali delle fonti fossili, né ha prodotto benefici duraturi per famiglie e imprese. Al contrario, tale misura ha comportato una significativa riduzione delle entrate pubbliche, senza che vi fosse una compensazione equa sul piano redistributivo;

la crisi dell'approvvigionamento e dei costi energetici, a seguito del conflitto con l'Iran, non può essere considerata un evento imprevedibile. Essa rappresenta piuttosto il risultato di scelte politiche di lungo periodo che non hanno investito con decisione nella transizione energetica del paese;

L'Italia continua a dipendere in modo strutturale dalle importazioni di gas e petrolio, esponendosi alle instabilità geopolitiche e alle dinamiche speculative dei mercati internazionali. La sostituzione delle tecnologie che bruciano combustibili fossili con tecnologie alimentate dall'elettricità prodotta da fonti rinnovabili oltre che a ridurre in modo sostanziale le emissioni di anidride carbonica, può contribuire a ridurre la dipendenza dalle importazioni di combustibili fossili;

non si intravede una strategia industriale e pubblica capace di accelerare la transizione energetica, né un piano di investimenti adeguato nelle rinnovabili, nell'ammodernamento delle reti e per il potenziamento dei sistemi di accumulo. Il Governo continua a trascurare interventi strutturali necessari, quali il rafforzamento degli investimenti nelle fonti rinnovabili, in particolare eolico e solare, nonché lo sblocco delle procedure per lo sviluppo dell'eolico offshore, che contribuirebbero a rafforzare l'indipendenza energetica e a ridurre sensibilmente il costo dell'energia;

la Commissione europea ha concesso agli Stati membri un margine della flessibilità fiscale prevista nel Patto di stabilità per gestire anche l'aumento delle spese legato alla crisi energetica. Il margine fiscale potrà oscillare tra lo 0,3 per cento e lo 0,6 per cento del Pil annuo dei Paesi membri nel triennio 2026-2028. Tradotto in

euro, per l'Italia si tratterebbe di circa 6,8 miliardi di euro l'anno, cifra che potrebbe arrivare nel complesso a oltre 13 miliardi;

i fondi derivanti dalla flessibilità fiscale prevista nel Patto di stabilità, potranno essere spesi esclusivamente in investimenti mirati ad accelerare la transizione energetica — acquisto di veicoli elettrici, batterie e pannelli solari, efficientamento delle reti elettriche e sviluppo di sistemi di accumulo — e non per diminuire il costo dei carburanti né tantomeno per aumentare la spesa destinata alla difesa,

impegna il Governo

al fine di accrescere l'autonomia energetica del Paese e ridurre i costi per famiglie e imprese, ad accompagnare le misure contenute nel provvedimento in esame con l'adozione di ulteriori iniziative di carattere strutturale volte ad avviare un piano di investimenti per l'elettrificazione dei consumi, ammodernando le reti elettriche e potenziando i sistemi di accumulo, rafforzando al contempo lo sviluppo delle fonti rinnovabili, in particolare eolica e solare, al fine di installare non meno di 10 gigawatt l'anno di rinnovabili

9/2962/9. Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento, originariamente composto da 2 articoli, consta, a seguito dell'esame del Senato, di 16 articoli. Nel corso dell'esame al Senato, infatti, si è proceduto a riversare nel testo del decreto-legge con i nuovi commi 4-*bis*, 4-*ter* e 4-*quinquies* dell'articolo 1 e con i nuovi articoli da 1-*bis* a 1-*septies* — il contenuto del decreto-legge n. 89 del 2026, recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi e di sostegno alle attività economiche per il protrarsi della crisi dei mercati internazionali, disponendone la contestuale abrogazione;

l'articolo 1, modificato al Senato, proroga, in considerazione del perdurare dell'incremento dei prezzi dei prodotti energetici, per un ulteriore periodo temporaneo, dal 2 maggio fino al 10 maggio 2026, la riduzione delle aliquote di accisa applicate alla benzina, al gasolio, al biodiesel, al GPL e al metano impiegati come carburanti, prevista, a partire dal 19 marzo 2026, dai decreti-legge n. 33 e n. 38 del 2026. I nuovi commi 4-bis, 4-ter e 4-quinquies, introdotti al Senato, prorogano la riduzione di tali aliquote dal 23 maggio al 6 giugno 2026, rideterminandone anche la misura;

la riduzione delle accise sui carburanti, prevista e prorogata in provvedimenti successivi, si è dimostrata un semplice palliativo. Essa non ha inciso strutturalmente sulla dinamica dei prezzi, che restano fortemente legati alle fluttuazioni internazionali delle fonti fossili, né ha prodotto benefici duraturi per famiglie e imprese. Al contrario, tale misura ha comportato una significativa riduzione delle entrate pubbliche, senza che vi fosse una compensazione equa sul piano redistributivo;

pur condividendo la necessità di un intervento immediato da parte del Governo per fronteggiare l'esponenziale crescita dei prezzi del carburante, esso si configura come meramente congiunturale e sconnesso rispetto ad una strategia idonea ad incidere sulle cause strutturali del problema della dipendenza dell'Italia dai combustibili fossili e alla conseguente esposizione alla volatilità dei mercati energetici internazionali;

il provvedimento non interviene sulle distorsioni fiscali e parafiscali tra carburanti fossili e vettore elettrico nella mobilità, in un contesto in cui, diversamente da altre economie europee con elevati tassi di penetrazione di veicoli elettrici, il livello di elettrificazione del parco veicoli nazionale è ancora contenuto e comporta una riduzione della spesa per importazioni di greggio ancora limitata;

l'Italia, afflitta da una drastica riduzione della produzione di veicoli, nel

2022 ha visto un crollo delle immatricolazioni delle auto elettriche del 27,1 per cento. Ad influire sul dato, oltre le responsabilità dei mancati investimenti in ricerca e sviluppo del produttore, è la mancanza di una chiara strategia industriale del Governo italiano sulla transizione del settore automotive, il quale, addirittura, con la manovra di bilancio del 2025, ha diminuito pesantemente le risorse destinate al Fondo automotive, istituito al fine di adottare misure per sostenere la filiera industriale automobilistica;

secondo uno studio pubblicato lo scorso dicembre dall'Osservatorio Auto e Mobilità della LUISS *Business School*, tra i principali fattori che frenano la diffusione delle automobili elettriche in Italia figurano gli elevati costi dei veicoli, a fronte di incentivi ritenuti insufficienti, nonché le criticità del sistema infrastrutturale di ricarica pubblica e autostradale, ancora non adeguatamente omogeneo ed efficiente;

la diffusione dell'infrastruttura di ricarica rappresenta un elemento fondamentale per lo sviluppo della mobilità elettrica anche alla luce del marcato divario tra i costi della ricarica domestica e quelli praticati presso le colonnine pubbliche;

secondo i dati rilevati dall'Osservatorio prezzi di Adiconsum e TariffEV, il costo della ricarica domestica si attesta mediamente tra 0,25 e 0,30 euro/kilowattora, mentre quello delle infrastrutture pubbliche può raggiungere valori compresi tra 0,80 e 1,00 euro/kilowattora. Tale differenziale risulta ulteriormente accentuato dalla presenza di variazioni tariffarie non sempre correlate all'andamento del Prezzo Unico Nazionale (PUN): emblematico, in tal senso, il caso del mese di settembre del 2025, in cui, a fronte di una riduzione del PUN, le tariffe di ricarica pubblica hanno registrato livelli tra i più elevati in Europa;

appare opportuno che la ricarica elettrica pubblica venga riconosciuta quale servizio di pubblica utilità, al pari degli altri carburanti e della fornitura elettrica residenziale, attribuendo all'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente

(ARERA) le competenze in materia di definizione e vigilanza delle tariffe anche in considerazione del fatto che la distribuzione delle infrastrutture di ricarica pubblica, seppur in enorme crescita nell'ultimo anno, non è omogenea tra le varie aree del Paese. Infatti, dagli ultimi dati emerge che il 59 per cento dei punti di ricarica è concentrato nel Nord Italia, il 19 per cento nel Centro e soltanto il 22 per cento tra Sud e Isole. La Lombardia detiene il maggior numero di punti di ricarica, con oltre 15.800 installazioni pari a circa il 22 per cento del totale nazionale, mentre vaste aree del Mezzogiorno risultano significativamente meno servite;

il dato maggiormente critico, tra l'altro, riguarda i comuni privi di infrastrutture di ricarica, che rappresentano circa il 35 per cento del totale. Sebbene il 71 per cento del territorio risulti raggiungibile entro 5 chilometri da un punto di ricarica e il 96 per cento entro 10 chilometri, permane una marcata disomogeneità distributiva delle infrastrutture sul territorio nazionale;

è necessario garantire una maggiore tutela degli utenti e dei consumatori proprietari di veicoli a trazione elettrica (BEV), il cui acquisto è, peraltro, oggetto di misure di incentivazione pubblica, assicurando loro un trattamento analogo rispetto agli utilizzatori di veicoli a motore endotermico. Inoltre, la regolazione delle tariffe contribuirebbe a garantire una maggiore equità tra gli utenti, attenuando l'attuale disparità sociale che penalizza i cittadini privi di un box auto privato – stimati in circa il 40 per cento della popolazione – i quali, non potendo accedere alla ricarica domestica, sono di fatto obbligati a ricorrere esclusivamente alle infrastrutture di ricarica pubbliche,

impegna il Governo

al fine di incidere sulle cause strutturali del problema della dipendenza dell'Italia dai combustibili fossili e alla conseguente esposizione alla volatilità dei mercati energetici internazionali, ad accompagnare le misure

previste dal provvedimento in esame con l'adozione di ulteriori iniziative, anche di carattere normativo, volte a riconoscere la rete di ricarica elettrica quale servizio di pubblica utilità, così da garantire maggiore equità tra gli utenti e incentivare la diffusione della mobilità elettrica e sostenibile, nonché favorire una più equilibrata distribuzione delle infrastrutture di ricarica pubblica nelle aree maggiormente carenti, riducendo le attuali disomogeneità territoriali.

9/2962/**10**. Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento all'esame dell'Assemblea reca disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi alle crisi dei mercati internazionali;

a decorrere dall'anno 2021 le imprese europee operanti nei settori della produzione e commercializzazione di petrolio, gas naturale e di energia elettrica da fonti non rinnovabili hanno conseguito profitti straordinari di natura prevalentemente congiunturale determinati, in primo luogo, dalla forte ripresa della domanda energetica successiva alla crisi pandemica e, successivamente, dagli effetti dello shock geopolitico derivante dal conflitto in Ucraina e più recentemente dalle tensioni geopolitiche legate al conflitto con l'Iran e dalle connesse interruzioni nel traffico marittimo attraverso lo Stretto di Hormuz che hanno provocato forti oscillazioni del mercato petrolifero, spingendo verso l'alto gli utili del settore;

la crisi geopolitica in Medio Oriente ha avuto un impatto diretto sul prezzo del greggio. Il Brent, riferimento mondiale per il petrolio, durante le fasi più acute del conflitto è salito fino a circa 100 dollari al barile, con punte oltre i 126 dollari, rispetto ai circa 70 dollari registrati prima delle tensioni. In conseguenza di ciò si stima che nel solo 2026 sei tra le maggiori

compagnie mondiali dei combustibili fossili – Chevron, Shell, BP, ConocoPhillips, ExxonMobil e TotalEnergies – potrebbero incassare circa 37 milioni di dollari al giorno in più rispetto al 2025: numeri che stanno riaccendendo il dibattito politico europeo sulle tasse straordinarie sugli extraprofitti delle aziende energetiche;

secondo diversi osservatori, infatti, la forte dipendenza dal petrolio e dalle rotte marittime strategiche dimostra quanto sia vulnerabile il sistema energetico internazionale agli shock geopolitici. Gli stessi osservatori prevedono che i grandi gruppi energetici continueranno a conseguire profitti elevati per tutto l'anno, alimentati dalla volatilità dei mercati energetici globali, uno scenario che, tra l'altro, potrebbe favorire nuovi investimenti in progetti petroliferi e del gas, soprattutto in giacimenti di piccole dimensioni capaci di entrare rapidamente in produzione;

la crisi energetica legata al conflitto con l'Iran ha riportato al centro dell'attenzione anche il ruolo delle energie rinnovabili nella sicurezza energetica globale. Parte rilevante degli extraprofitti conseguiti dalle compagnie energetiche, infatti, viene destinata agli azionisti, mediante programmi di riacquisto di azioni proprie e distribuzione di dividendi, piuttosto che reinvestita in progetti di transizione energetica, efficienza o riduzione delle emissioni. Per tale motivo, governi europei, istituzioni internazionali e numerose Ong stanno tornando a discutere di investimenti accelerati nelle fonti rinnovabili come strumento di sicurezza economica e strategica oltre che ambientale;

ad aprile scorso Germania, Austria, Spagna, Italia e Portogallo hanno chiesto congiuntamente alla Commissione una risposta coordinata europea contro le speculazioni sui mercati dell'energia anche attraverso la previsione di una tassa europea sugli extraprofitti realizzati dalle compagnie energetiche durante lo shock petrolifero connesso alla crisi in atto nel Medio Oriente, il cui gettito potrebbe essere destinato a sostenere le famiglie vulnerabili, la transizione verso l'energia pulita, a con-

trastare l'inflazione e ad alleggerire la pressione sui bilanci pubblici,

impegna il Governo:

a proseguire sulla strada del negoziato con la Commissione europea al fine di introdurre, a livello europeo, la tassazione sugli extraprofitti realizzati dalle compagnie energetiche europee;

ad adottare ulteriori iniziative, anche normative, volte a introdurre nel nostro Paese un contributo straordinario a carico delle imprese dell'energia che, in ragione di condizioni esogene di mercato, abbiano conseguito utili eccezionalmente elevati rispetto alla media storica, destinando il maggiore gettito conseguito ad un apposito Fondo per la transizione climatica, la prevenzione del dissesto idrogeologico e la sicurezza energetica dei consumatori.

9/2962/11. Grimaldi, Bonelli, Fratoianni, Zanella, Borrelli, Dori, Ghirra, Mari, Piccolotti, Zaratti.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento, originariamente composto da 2 articoli, consta, a seguito dell'esame del Senato, di 16 articoli. Nel corso dell'esame al Senato, infatti, si è proceduto a riversare nel testo del decreto-legge con i nuovi commi 4-bis, 4-ter e 4-quinquies dell'articolo 1 e con i nuovi articoli da 1-bis a 1-septies – il contenuto del decreto-legge n. 89 del 2026, recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi e di sostegno alle attività economiche per il protrarsi della crisi dei mercati internazionali, disponendone la contestuale abrogazione;

l'articolo 1, modificato al Senato, proroga, in considerazione del perdurare dell'incremento dei prezzi dei prodotti energetici, per un ulteriore periodo temporaneo, dal 2 maggio fino al 10 maggio 2026, la riduzione delle aliquote di accisa applicate alla benzina, al gasolio, al biodiesel, al GPL e al metano impiegati come carbu-

ranti, prevista, a partire dal 19 marzo 2026, dai decreti-legge n. 33 e n. 38 del 2026. I nuovi commi 4-bis, 4-ter e 4-quinquies, introdotti al Senato, prorogano la riduzione di tali aliquote dal 23 maggio al 6 giugno 2026, rideterminandone anche la misura;

la riduzione delle accise sui carburanti, prevista e prorogata in provvedimenti successivi, si è dimostrata un semplice palliativo. Essa non ha inciso strutturalmente sulla dinamica dei prezzi, che restano fortemente legati alle fluttuazioni internazionali delle fonti fossili, né ha prodotto benefici duraturi per famiglie e imprese. Al contrario, tale misura ha comportato una significativa riduzione delle entrate pubbliche, senza che vi fosse una compensazione equa sul piano redistributivo;

pur condividendo la necessità di un intervento immediato da parte del Governo per fronteggiare l'esponenziale crescita dei prezzi del carburante, esso si configura come meramente congiunturale e sconnesso rispetto ad una strategia idonea ad incidere sulle cause strutturali del problema della dipendenza dell'Italia dai combustibili fossili e alla conseguente esposizione alla volatilità dei mercati energetici internazionali;

in Sardegna, in particolar modo, il problema del caro carburante assume un peso maggiore per via della condizione di insularità e della forte dipendenza dal trasporto su gomma;

la Sardegna si colloca tra le aree con i prezzi più elevati del Paese registrando valori analoghi a quelli della Liguria ed è appena al di sotto della Sicilia;

recenti notizie di stampa hanno riportato di un significativo aggravio dei costi del trasporto merci da e per la Sardegna, con picchi di oltre il 40 per cento rispetto ai prezzi praticati sulla terraferma;

secondo gli studi presentati nel corso di recenti iniziative pubbliche sul tema della logistica, il trasporto via mare — già strutturalmente più oneroso per l'insula-

rità — risulta, infatti, ulteriormente penalizzato dall'introduzione dei costi legati alle emissioni, con un incremento medio dei costi logistici stimato in oltre il 40 per cento rispetto alla terraferma. Secondo lo studio «Il costo complessivo delle merci per la Sardegna», curato dall'economista Andrea Giuricin per l'Istituto Bruno Leoni, che analizza le criticità del trasporto isolano in un contesto di forti tensioni sui costi energetici, il trasporto delle merci dalla Sardegna risulta più oneroso: a parità di tratta, un viaggio tra Cagliari e Milano ha un costo di circa 2.600 euro, rispetto ai 2.150 euro della rotta Napoli-Milano, con un differenziale pari a circa il 21 per cento a svantaggio degli operatori dell'isola;

tali costi aggiuntivi vengono progressivamente trasferiti lungo l'intera filiera produttiva, incidendo direttamente sulla competitività delle imprese sarde, che si trovano a sostenere un triplice aggravio: in fase di approvvigionamento, di trasformazione e di esportazione dei prodotti;

la situazione ha contribuito in maniera dirompente al calo dell'export. L'ultimo bollettino Istat sull'*export*, infatti, del primo trimestre 2026 restituisce una situazione drammatica per l'isola che registra un crollo del 21,1 per cento. Un risultato in controtendenza rispetto all'andamento nazionale che vede una crescita del 13 per cento;

l'analisi dell'Ufficio Studi di Confartigianato Sardegna, elaborata sui dati Movimprese e Terna, evidenzia come i costi energetici nell'isola risultino ancora superiori di oltre il 42 per cento rispetto al 2021. Nel biennio 2023-2024 le piccole e medie imprese hanno registrato un aggravio complessivo pari a 77 milioni di euro per spese energetiche aggiuntive,

impegna il Governo

ad accompagnare le misure previste dal provvedimento in esame con ulteriori iniziative, anche normative, volte a:

contrastare il caro energia che grava prevalentemente sulle imprese sarde, attra-

verso la predisposizione di misure compensative urgenti volte a ridurre i costi energetici nonché la previsione di interventi di lungo periodo fondati sulla diversificazione delle fonti di approvvigionamento, sull'incattivazione delle energie rinnovabili e sulla promozione dell'efficientamento energetico, al fine di sostenere e rafforzare la competitività delle imprese dell'isola;

promuovere anche in sede europea, interventi finalizzati a mitigare gli effetti dell'applicazione del sistema ETS sul trasporto marittimo da e per la Sardegna, al fine di evitare gli aggravi di costo richiamati in premessa, garantire condizioni di equità per le regioni insulari e tutelare la competitività delle imprese nonché il potere d'acquisto dei cittadini, in conformità ai principi di cui all'articolo 119 della Costituzione e all'articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

9/2962/**12**. Ghirra, Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zanella, Zaratti, Raffa.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento all'articolo 1-ter, dispone la proroga per i mesi di aprile e maggio 2026 del credito d'imposta per l'acquisto di gasolio e benzina a favore delle imprese agricole. Alle medesime imprese si riconosce un credito d'imposta per l'acquisto di fertilizzanti agricoli, nel limite di 40 milioni di euro per l'anno 2026, nella misura del 30 per cento della spesa effettuata nei mesi di marzo, aprile e maggio 2026;

la crisi energetica continua a pesare in modo sempre più grave sul comparto della pesca e dell'acquacoltura. L'impenata dei costi del carburante sta mettendo in ginocchio molte aziende, in particolare quelle di piccole e medie dimensioni, che spesso non dispongono della liquidità necessaria per sostenere costi di gestione sempre più elevati. Il carburante deve essere pagato immediatamente al momento dell'approvvigionamento, mentre ogni mese gli armatori sono chiamati a far fronte anche

al pagamento di contributi previdenziali, stipendi e imposte legate agli equipaggi,

impegna il Governo

al fine di garantire un immediato sostegno alle filiere ittiche, ad adottare, nel primo provvedimento utile misure strutturali di sostegno, anche di natura fiscale, al comparto della pesca, per assicurare la continuità delle imprese e la tutela dell'occupazione

9/2962/**13**. Forattini, Marino, Romeo, Andrea Rossi, Vaccari.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento all'articolo 1-ter, dispone la proroga per i mesi di aprile e maggio 2026 del credito d'imposta per l'acquisto di gasolio e benzina a favore delle imprese agricole. Alle medesime imprese si riconosce un credito d'imposta per l'acquisto di fertilizzanti agricoli, nel limite di 40 milioni di euro per l'anno 2026, nella misura del 30 per cento della spesa effettuata nei mesi di marzo, aprile e maggio 2026;

la crisi energetica continua a pesare in modo sempre più grave sul comparto della pesca e dell'acquacoltura. L'impenata dei costi del carburante sta mettendo in ginocchio molte aziende, in particolare quelle di piccole e medie dimensioni, che spesso non dispongono della liquidità necessaria per sostenere costi di gestione sempre più elevati. Il carburante deve essere pagato immediatamente al momento dell'approvvigionamento, mentre ogni mese gli armatori sono chiamati a far fronte anche al pagamento di contributi previdenziali, stipendi e imposte legate agli equipaggi,

impegna il Governo

compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, al fine di garantire un immediato sostegno alle filiere ittiche, ad adottare, nel primo provvedimento utile misure strutturali di sostegno, anche di natura fiscale, al comparto della pesca, per assicurare la

continuità delle imprese e la tutela dell'occupazione.

9/2962/**13**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Forattini, Marino, Romeo, Andrea Rossi, Vaccari.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame reca disposizioni urgenti connesse alla situazione degli impianti siderurgici ex ILVA e, segnatamente, prevede la proroga del finanziamento in favore della società ILVA S.p.A. in amministrazione straordinaria al fine di preservare la funzionalità degli impianti siderurgici;

la crisi ambientale e sanitaria derivante dalle attività industriali dell'ex ILVA impone interventi straordinari e non più differibili finalizzati alla bonifica dei siti contaminati, alla riduzione delle emissioni inquinanti e alla tutela della salute pubblica;

il Comitato dei Ministri del Consiglio d'Europa, nel monitorare l'inadempienza dello Stato italiano riguardo alle sentenze di condanna pronunciate dalla Corte europea dei diritti umani tra il 2019 e il 2022, che impongono la messa in sicurezza e la bonifica dell'ex Ilva di Taranto, ha ulteriormente sollecitato le Autorità italiane affinché si adoperino per velocizzare gli interventi necessari a far sì che l'attività produttiva non costituisca più un pericolo per la salute di cittadini e lavoratori e per l'ambiente circostante, chiedendo di fornire un nuovo aggiornamento sulla situazione entro la fine del 2026;

risulta necessario avviare un percorso di riconversione industriale fondato sulla decarbonizzazione dei processi produttivi, sulla diffusione dell'idrogeno verde e sullo sviluppo di nuove filiere economiche sostenibili;

occorre garantire la piena trasparenza e indipendenza delle attività di monitoraggio ambientale e sanitario, nonché il coinvolgimento degli enti pubblici compe-

tenti e delle comunità locali nei processi decisionali;

è altresì necessario assicurare adeguate misure di tutela sociale e previdenziale per i lavoratori degli impianti ex ILVA, in particolare per coloro che sono stati esposti a sostanze nocive, inclusa l'esposizione all'amianto;

il territorio ionico necessita di un piano complessivo di rilancio economico, infrastrutturale e occupazionale che valorizzi le opportunità derivanti dai Giochi del Mediterraneo 2026 e dalle prospettive di sviluppo della logistica, della cantieristica, della ricerca e dell'economia del mare,

impegna il Governo

ad accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame con l'adozione di ulteriori iniziative, anche normative, volte:

a promuovere, d'intesa con gli enti territoriali interessati, la stipula di un accordo di programma finalizzato alla definitiva eliminazione delle fonti inquinanti presenti negli impianti ex ILVA, alla messa in sicurezza dei siti industriali, alla bonifica delle aree contaminate e alla riconversione economica e produttiva del territorio di Taranto;

a sostenere la realizzazione di impianti siderurgici innovativi alimentati da energia rinnovabile e idrogeno verde, favorendo il processo di decarbonizzazione della produzione dell'acciaio e l'utilizzo delle risorse nazionali ed europee destinate alla transizione ecologica;

a valutare l'istituzione di una struttura tecnica dedicata alla raccolta, elaborazione e analisi dei dati ambientali e sanitari relativi alle attività di bonifica e monitoraggio del territorio di Taranto, in raccordo con il Commissario straordinario e con gli enti pubblici competenti;

ad assicurare che gli studi e le valutazioni di impatto sanitario relativi agli impianti strategici siano predisposti da organismi pubblici dotati delle necessarie com-

petenze tecnico-scientifiche e privi di conflitti di interesse;

a garantire l'applicazione del principio di precauzione, prevedendo l'adozione immediata delle misure necessarie nei casi di grave e imminente pericolo per la salute e per l'ambiente derivante da violazioni delle autorizzazioni ambientali;

a promuovere specifici interventi di tutela previdenziale e assistenziale in favore dei lavoratori ex ILVA esposti all'amianto, anche mediante il riconoscimento delle maggiorazioni contributive previste dalla normativa vigente;

a sostenere il rilancio economico e occupazionale dell'area di Taranto attraverso misure dedicate allo sviluppo della cantieristica, dell'economia del mare, della ricerca, dell'innovazione e delle infrastrutture strategiche, con particolare attenzione ai collegamenti con l'aeroporto di Grottaglie e alle opere funzionali allo svolgimento dei Giochi del Mediterraneo 2026.

9/2962/**14**. L'Abbate, Donno.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame reca disposizioni urgenti connesse alla situazione degli impianti siderurgici ex ILVA e, segnatamente, prevede la proroga del finanziamento in favore della società ILVA S.p.A. in amministrazione straordinaria al fine di preservare la funzionalità degli impianti siderurgici;

la crisi ambientale e sanitaria derivante dalle attività industriali dell'ex ILVA impone interventi straordinari e non più differibili finalizzati alla bonifica dei siti contaminati, alla riduzione delle emissioni inquinanti e alla tutela della salute pubblica;

il Comitato dei Ministri del Consiglio d'Europa, nel monitorare l'inadempienza dello Stato italiano riguardo alle sentenze di condanna pronunciate dalla Corte europea dei diritti umani tra il 2019 e il 2022, che impongono la messa in sicu-

rezza e la bonifica dell'ex Ilva di Taranto, ha ulteriormente sollecitato le Autorità italiane affinché si adoperino per velocizzare gli interventi necessari a far sì che l'attività produttiva non costituisca più un pericolo per la salute di cittadini e lavoratori e per l'ambiente circostante, chiedendo di fornire un nuovo aggiornamento sulla situazione entro la fine del 2026;

risulta necessario avviare un percorso di riconversione industriale fondato sulla decarbonizzazione dei processi produttivi, sulla diffusione dell'idrogeno verde e sullo sviluppo di nuove filiere economiche sostenibili;

occorre garantire la piena trasparenza e indipendenza delle attività di monitoraggio ambientale e sanitario, nonché il coinvolgimento degli enti pubblici competenti e delle comunità locali nei processi decisionali;

è altresì necessario assicurare adeguate misure di tutela sociale e previdenziale per i lavoratori degli impianti ex ILVA, in particolare per coloro che sono stati esposti a sostanze nocive, inclusa l'esposizione all'amianto;

il territorio ionico necessita di un piano complessivo di rilancio economico, infrastrutturale e occupazionale che valorizzi le opportunità derivanti dai Giochi del Mediterraneo 2026 e dalle prospettive di sviluppo della logistica, della cantieristica, della ricerca e dell'economia del mare,

impegna il Governo

a valutare l'adozione di misure in favore del territorio dove insistono gli impianti siderurgici ex ILVA nonché, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, a continuare a sostenere il rilancio economico e occupazionale dell'area di Taranto attraverso misure dedicate allo sviluppo della cantieristica, dell'economia del mare, della ricerca, dell'innovazione e delle infrastrutture strategiche, con particolare attenzione ai collegamenti con l'aeroporto di Grottaglie e alle opere funzionali allo svolgimento dei Giochi del Mediterraneo 2026.

9/2962/**14**. (Testo modificato nel corso della seduta) L'Abbate, Donno.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1, ai commi da 1 a 4, del provvedimento ridetermina le aliquote di accisa sulla benzina, sul gasolio, sui gas di petrolio liquefatti e sul gas naturale usati come carburanti, al fine di contenere gli effetti dell'aumento dei prezzi energetici causati dalla crisi internazionale;

l'articolo 1-*octies*, inoltre reca disposizioni per la prevenzione e il contrasto alle manovre speculative sui carburanti, modificando l'ambito degli accertamenti della Guardia di finanza lungo la filiera petrolifera per riscontrare eventuali anomalie sui costi e sui prezzi giornalieri;

secondo l'analisi pubblicata il 9 maggio 2026 dall'ufficio studi della Cgia di Mestre, basata su elaborazioni effettuate su dati Mase, Eurostat e Gme, i rincari di benzina, gasolio, energia elettrica e gas, determinerebbero nel 2026 un aggravio complessivo per famiglie e imprese italiane pari a quasi 29 miliardi di euro, con un incremento nazionale medio del 20,4 per cento rispetto all'anno precedente;

dai dati regionali elaborati dalla citata Cgia, emerge inoltre che la Basilicata risulterebbe la regione italiana maggiormente colpita in termini percentuali dai rincari dei carburanti, con un aumento del 21,6 per cento, pari a 118 milioni di euro, e una spesa stimata in crescita da 545 milioni di euro nel 2025 a 663 milioni di euro nel 2026;

tale situazione configura un evidente paradosso territoriale, in quanto la regione Basilicata rappresenta uno dei principali poli energetici nazionali, ospitando attività petrolifere estrattive e numerosi impianti di produzione da fonti rinnovabili e contribuendo in misura determinante al fabbisogno energetico complessivo del Paese;

nonostante il contributo fornito alla sicurezza energetica nazionale e la percezione delle *royalties* estrattive, i cittadini e le imprese lucane continuano a sostenere costi per i carburanti tra i più elevati

d'Italia, spesso superiori a quelli registrati nelle regioni confinanti, senza che siano state rese note analisi tecniche sulle cause strutturali di tale squilibrio;

la specifica conformazione geografica della Basilicata, con vaste aree interne, bassa densità abitativa e insufficienza dei collegamenti ferroviari, rende le popolazioni locali fortemente dipendenti dal trasporto su gomma, accrescendo l'incidenza dei costi dei carburanti sulla mobilità quotidiana e sulla competitività economica;

appare necessario approfondire se tali differenziali di prezzo siano riconducibili a ragioni tecniche, logistiche, fiscali o a distorsioni nelle dinamiche di formazione del prezzo lungo la rete distributiva locale e nazionale;

l'efficacia delle misure di trasparenza previste dal decreto-legge in esame dipendono dalla capacità di monitorare i fenomeni distorsivi e di garantire un corretto funzionamento del mercato *retail* dei carburanti, specialmente nei territori più vulnerabili e distanti dai mercati di riferimento,

impegna il Governo

ad accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame con ulteriori iniziative, anche normative, tese ad attivare, per il tramite del Garante per la sorveglianza dei prezzi e in coordinamento con la Guardia di finanza, uno specifico monitoraggio tecnico sulla filiera di distribuzione dei carburanti in Basilicata, volto a verificare le cause strutturali degli elevati prezzi al consumo registrati nel territorio lucano rispetto alle regioni limitrofe, individuando eventuali manovre speculative o distorsioni della concorrenza che penalizzano i consumatori e le imprese di un'area strategicamente rilevante per la produzione energetica nazionale.

9/2962/**15**. Lomuti, Amendola.

La Camera,

premesso che:

in data 12 maggio 2026 nell'ambito dei lavori di conversione in legge, con mo-

dificazioni, del decreto-legge 18 marzo 2026, n. 33, recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi alle crisi dei mercati internazionali è stato accolto con riformulazione da parte del Governo l'ordine del giorno n. 9/2890/3 a prima firma del sottoscrittore del presente atto;

suddetto ordine del giorno prevedeva l'impegno dell'Esecutivo a continuare a monitorare l'andamento dei prezzi dei carburanti nel territorio della Basilicata, anche al fine di approfondire le cause di eventuali differenziali territoriali e di tenerne conto nell'elaborazione di future iniziative di competenza, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica;

questo è paradossale considerato il contributo dato dal punto di vista energetico al Paese proprio dalla Basilicata in considerazione delle attività estrattive presenti sul territorio e viene considerato incomprensibile dalla opinione pubblica lucana,

impegna il Governo

a valutare l'adozione di idonee misure per continuare a monitorare l'andamento dei prezzi dei carburanti nel territorio della Basilicata, anche al fine di approfondire le cause di eventuali differenziali territoriali e di tenerne conto nell'elaborazione di future iniziative di competenza, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica.

9/2962/**15**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Lomuti, Amendola.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca, all'articolo 1-*duodecies*, misure urgenti in materia di sollecitazioni commerciali telefoniche, intervenendo sull'articolo 51, comma 8-bis, del Codice del consumo, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, ed estendendo l'ambito di applicazione della disciplina vigente, oltre che ai settori dell'energia elettrica e del gas, anche ai servizi di telecomunicazioni;

in particolare, la citata disposizione prevede che i contatti telefonici finalizzati alla proposta o alla conclusione di contratti nei predetti settori siano effettuati mediante numerazioni che consentano l'identificazione del professionista che effettua la comunicazione commerciale;

il mercato *retail* dell'energia elettrica e del gas naturale è caratterizzato da un'ampia diffusione di attività promozionali e di acquisizione della clientela svolte anche attraverso soggetti terzi operanti per conto dei professionisti attivi nel settore;

nell'ambito di tali attività si registrano fenomeni riconducibili a chiamate commerciali non trasparenti o effettuate mediante alterazione dell'identificativo del chiamante (*spoofing*), suscettibili di compromettere la riconoscibilità del soggetto proponente e la corretta formazione del consenso del consumatore;

il Codice delle comunicazioni elettroniche, di cui al decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, attribuisce all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni specifiche competenze in materia di sicurezza delle reti e dei servizi di comunicazione elettronica, nonché poteri di regolazione e intervento a tutela degli utenti finali; mentre l'AGCM vigila sulla repressione delle pratiche commerciali scorrette;

ad oggi permane l'esigenza di rafforzare gli strumenti di prevenzione e contrasto delle pratiche di *telemarketing* non trasparente nei settori dell'energia elettrica, del gas naturale e dei servizi di telecomunicazioni, anche attraverso il miglioramento dei meccanismi di tracciabilità delle comunicazioni commerciali e della responsabilizzazione dei soggetti coinvolti nella filiera della vendita;

al fine di garantire la piena efficacia delle misure introdotte dall'articolo 1-*duodecies*, appare opportuno promuovere il rafforzamento dei sistemi di verifica e tracciabilità delle chiamate commerciali, nonché dei presidi tecnici volti a prevenire

fenomeni di alterazione dell'identificativo del chiamante,

impegna il Governo

ad accompagnare le disposizioni di cui all'articolo 1-*duodecies* del provvedimento in esame con ulteriori iniziative, anche di carattere normativo, volte a:

contrastare i fenomeni di *spoofing* e di alterazione dell'identificativo del chiamante nelle comunicazioni commerciali telefoniche, anche mediante il rafforzamento dei sistemi di verifica e tracciabilità delle chiamate, al fine di garantire la trasparenza dei contatti commerciali e una più efficace tutela dei consumatori nei settori dell'energia elettrica, del gas naturale e dei servizi di telecomunicazioni;

promuovere il rafforzamento e il coordinamento degli strumenti esistenti di raccolta delle segnalazioni relative a pratiche di *telemarketing* e *teleselling* non conformi alla normativa vigente, anche attraverso la realizzazione di un punto unico di accesso informativo e di smistamento delle segnalazioni, in regime di interoperabilità tra le Autorità competenti, al fine di migliorare l'efficacia delle attività di vigilanza e la tutela dei consumatori nei settori interessati.

9/2962/**16**. Pavanelli, Iaria.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge in esame reca la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 aprile 2026, n. 63, recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi al protrarsi della crisi dei mercati internazionali;

l'analisi del provvedimento evidenzia come la copertura finanziaria degli oneri derivanti dal calmieramento temporaneo dei prezzi dei prodotti petroliferi di fondi su riduzioni lineari e orizzontali di capitoli di spesa strategici, configurando interventi privi di una coerente programmazione macroeconomica e basata sul definanzia-

mento di misure strutturali di medio e lungo termine;

appare particolarmente critica la scelta di attingere alle risorse preordinate alla transizione energetica, nello specifico riducendo il fondo istituito nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico ai sensi dell'articolo 22, comma 1, del decreto-legge n. 17 del 2022, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 34 del 2022, che reca una dotazione di 700 milioni di euro per l'anno 2022 e 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2030, finalizzato a favorire la transizione verde, la ricerca, gli investimenti nella filiera del settore automotive verso forme produttive innovative, nonché la concessione di incentivi all'acquisto di veicoli non inquinanti;

il provvedimento dispone, altresì, un'ulteriore contrazione delle risorse a danno del « Fondo unico per il potenziamento delle reti metropolitane e del trasporto rapido di massa », di cui all'articolo 3 del decreto-legge n. 95 del 2025, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 118 del 2025, deprimendo comparti caratterizzati da elevati moltiplicatori macroeconomici (pari a circa 1,6 nel medio periodo e fino a 2,5 sul lungo periodo in termini di valore socio-economico), con la conseguenza di generare rilevanti costi-opportunità, valutabili in perdite potenziali sul prodotto interno lordo e in un incremento della congestione urbana e delle emissioni inquinanti;

a fronte di tale compressione degli investimenti pubblici nella mobilità sostenibile e nella riconversione industriale, l'analisi dello scenario energetico globale e nazionale evidenzia una marcata asimmetria nella distribuzione della ricchezza d'impresa, certificata dal fatto che le sole prime cinque multinazionali dell'industria dei combustibili fossili (quali Eni, ExxonMobil, Shell, Chevron e TotalEnergies) hanno accumulato, nel biennio successivo all'insorgere della crisi energetica, extraprofitti record stimati a livello globale in oltre 281 miliardi di dollari (pari a circa 261 miliardi di euro);

la predetta dinamica speculativa trova riscontro anche sul territorio nazionale, dove l'assenza di un prelievo fiscale solidaristico adeguato ha consentito il consolidamento di tali margini eccezionali in capo ai grandi operatori fossili, laddove l'introduzione di una tassazione straordinaria e mirata sull'intera filiera del carbone, del petrolio e del gas consentirebbe di mobilitare risorse finanziarie stimate in circa 35 miliardi di euro all'anno su scala europea, da destinare a politiche pubbliche di compensazione e sviluppo;

L'attuale impostazione della politica energetica, rinunciando ad applicare criteri di equità fiscale e redistribuzione progressiva sui predetti extraprofitti estrattivi e commerciali, determina una traslazione indiretta dei costi della transizione ecologica e del caro-energia sui bilanci delle famiglie e delle imprese nazionali, privati di adeguate coperture strutturali e di piani d'investimento sistemici a tutela del potere d'acquisto e della competitività del sistema produttivo,

impegna il Governo:

ad adottare tempestive iniziative di carattere normativo volte a ridefinire il sistema di copertura finanziaria dei provvedimenti di mitigazione dei prezzi energetici, escludendo ogni ulteriore riduzione lineare a carico dei fondi destinati al trasporto rapido di massa e alla riconversione della filiera automotive, al fine di evitare che i costi economici e ambientali delle politiche di settore ricadano direttamente sul tessuto sociale di famiglie e imprese;

ad adottare ulteriori iniziative normative volte a introdurre un quadro stabile e strutturato di tassazione straordinaria sui margini di profitto eccezionali (cosiddetti extraprofitti) conseguiti dalle multinazionali e dai grandi operatori del comparto dei combustibili fossili — prendendo come riferimento i parametri dei profitti eccedenti i massimali storici del settore —, vincolandone integralmente il gettito al finanziamento e al potenziamento delle misure per la transizione energetica, per l'efficien-

tamento delle reti di mobilità pubblica sostenibile e per il sostegno diretto ai consumatori finali.

9/2962/17. Alifano.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge di conversione del decreto-legge 30 aprile 2026, n. 63, recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi al protrarsi della crisi dei mercati internazionali in esame, dispone all'articolo 1-*septies*, comma 1, lettera d), una significativa decurtazione di risorse a danno del «Fondo unico per il potenziamento delle reti metropolitane e del trasporto rapido di massa», istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

la richiamata disposizione prevede, in particolare, una riduzione lineare dell'autorizzazione di spesa pari a 65 milioni di euro per l'anno 2026 e a 80 milioni di euro per l'anno 2027, sottraendo in tal modo risorse in conto capitale precedentemente stanziare e destinate a interventi infrastrutturali strategici e pluriennali, al fine di finanziare coperture finanziarie di carattere congiunturale e di spesa corrente;

la citata riduzione di risorse colpisce in modo sensibile il nodo infrastrutturale di Roma Capitale, incidendo su stanziamenti storici confluiti nel citato Fondo unico e originariamente finalizzati al potenziamento della rete metropolitana e ferroviaria urbana, con particolare riferimento ai prolungamenti e all'efficientamento delle linee della metropolitana di Roma;

l'applicazione indiscriminata del definanziamento — motivata surrettiziamente dal mancato perfezionamento delle obbligazioni giuridiche entro i termini rigidi stabiliti dall'articolo 3, comma 1, del decreto-legge n. 95 del 2025 — non tiene in adeguata considerazione la complessità tecnico-giuridica che caratterizza l'iter approvativo delle grandi opere ferroviarie urbane in un contesto monumentale e archeologico unico

quale quello di Roma, sottoposto a prolungate fasi di progettazione, conferenze dei servizi e verifiche della Soprintendenza;

la sottrazione di tali risorse finanziarie incide negativamente sulla certezza e sulla stabilità dei flussi di cassa necessari ai soggetti attuatori, rischiando di determinare lo slittamento dei cronoprogrammi approvati, il blocco delle procedure di affidamento mediante gara e l'interruzione delle fasi progettuali già avviate per le linee metropolitane romane, in palese contrasto con gli obiettivi di mobilità urbana sostenibile e di riduzione dei livelli di congestione e inquinamento atmosferico nella Capitale;

sotto il profilo metodologico e della trasparenza amministrativa, il provvedimento in esame omette di specificare quali interventi ed opere relative alla rete di trasporto rapido di massa del comune di Roma siano stati concretamente oggetto di definanziamento, ingenerando una grave incertezza programmatica in ordine alla sostenibilità finanziaria complessiva del piano delle opere pubbliche urbane,

impegna il Governo:

a valutare gli effetti applicativi delle disposizioni finanziarie di cui all'articolo 1-septies, comma 1, lettera d), al fine di ripristinare integralmente, nell'ambito del primo provvedimento utile, le risorse del « Fondo unico per il potenziamento delle reti metropolitane e del trasporto rapido di massa » decurtate dall'articolo 1-septies, comma 1, lettera d), del disegno di legge in esame, escludendo da ogni forma di definanziamento lineare o rimodulazione i progetti e le opere relativi alle linee della metropolitana e della rete di trasporto rapido di massa di Roma Capitale;

a desistere dall'utilizzo delle risorse affluite nel citato « Fondo unico » quale copertura finanziaria per provvedimenti aventi finalità estranee agli investimenti del settore, in considerazione del fatto che la realizzazione di grandi opere di trasporto rapido di massa richiede complessi cicli di programmazione pluriennale, verifiche ar-

cheologiche, approvazioni ambientali, conferenze dei servizi, aggiornamenti economici e procedure autorizzative eccezionalmente prolungate, evitando che il surrettizio recupero forzoso di tali flussi finanziari penalizzi i contesti urbani che registrano un maggiore fabbisogno di investimenti in mobilità sostenibile, in spregio ai livelli minimi di trasparenza previsti dalle norme istitutive del fondo medesimo.

9/2962/18. Francesco Silvestri, Alfonso Colucci, Alifano.

La Camera,

premessi che:

l'articolo 1-bis del provvedimento in esame reca disposizioni urgenti relative al complesso industriale ex ILVA, intervenendo attraverso lo stanziamento di ingenti risorse finanziarie pubbliche e la previsione di ulteriori prestiti volti ad assicurare la funzionalità o la continuità produttiva dei relativi complessi aziendali;

la gestione strategica dell'impianto siderurgico di Taranto necessita di un radicale mutamento di paradigma economico e giuridico, che sappia coniugare indissolubilmente il mantenimento dei livelli occupazionali con l'assoluta e inderogabile tutela del diritto alla salute, all'ambiente e al territorio circostante;

gli emendamenti presentati nel corso dell'esame presso la Commissione di merito dal firmatario del presente atto testimoniano la pressante urgenza di subordinare qualsivoglia esborso di fondi pubblici a una stringente *due diligence* contabile ed ecologica, che veda nella nazionalizzazione temporanea e nell'avvio della transizione verde dello stabilimento — mediante l'utilizzo dell'idrogeno verde — l'unico sbocco industriale sostenibile;

desta profonda preoccupazione il perdurare nell'ordinamento nazionale di regimi di favore amministrativo e penale, comunemente noti come « scudo penale », originariamente introdotti dall'articolo 7 e 8 del decreto-legge n. 2 del 2023 e successivamente estesi alle attività di decarboniz-

zazione, i quali comprimono inaccettabilmente le prerogative di controllo dell'autorità giudiziaria e deresponsabilizzano gli attori industriali operanti sul sito;

altrettanto critica appare l'assenza di trasparenza e rendicontazione analitica in merito all'impiego dei flussi miliardari di cassa erogati a vario titolo negli ultimi anni (il prestito ponte da 320 milioni nel 2024, i finanziamenti onerosi del 2025 per circa 600 milioni e i 400 milioni di patrimonio destinato al ripristino ambientale e invece dirottati sulla produzione), sui quali i Commissari straordinari hanno l'obbligo di fare immediata chiarezza di fronte alle Camere;

la tutela e la salvaguardia dei lavoratori non possono limitarsi a misure assistenziali, ma devono tradursi, da un lato, nell'esplicito vincolo del mantenimento dei livelli occupazionali come clausola di sbarramento per il completamento dei programmi di cessione aziendale e, dall'altro, nell'istituzione di appositi fondi di riqualificazione per il personale in cassa integrazione, al fine di reimpiegarlo attivamente nei futuri cantieri di bonifica e ripristino ambientale,

impegna il Governo

ad adottare ogni opportuna iniziativa, anche di carattere normativo, volta a:

subordinare la prosecuzione dell'attività degli impianti ex ILVA e l'efficacia dei relativi programmi di cessione aziendale all'assoluto mantenimento dei livelli occupazionali, nonché a promuovere la costituzione di una nuova società a totale o prevalente partecipazione pubblica che acquisisca i beni e le attività dei complessi in amministrazione straordinaria per gestirne direttamente la decarbonizzazione tramite idrogeno verde, la tutela della salute e la tempestiva chiusura delle fonti inquinanti;

procedere all'immediata e totale soppressione di qualsiasi forma di esimente o scudo penale applicato agli stabilimenti industriali di interesse strategico nazionale e alle attività connesse alla loro decarbonizzazione, ripristinando la piena applica-

zione del diritto penale comune a tutela della certezza del diritto e della salute pubblica;

disporre che l'utilizzo e il trasferimento delle nuove risorse previste dal decreto sia rigorosamente condizionato alla preventiva presentazione alle Camere da parte dei commissari straordinari, entro termini brevissimi, di una rendicontazione analitica e dettagliata circa l'effettiva destinazione di tutti i finanziamenti pubblici statali e di Invitalia erogati dal 2023 al 2025, istituendo contestualmente un fondo dedicato alla formazione e riqualificazione professionale dei dipendenti in cassa integrazione da impiegare specificamente nel settore delle bonifiche e del ripristino ambientale

9/2962/**19**. Donno, L'Abbate.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti finalizzate a contenere gli effetti economici derivanti dal protrarsi della crisi dei mercati internazionali e dalle conseguenti tensioni sui prezzi dell'energia;

il perdurare di tali dinamiche continua a incidere sulla capacità di spesa delle famiglie e sull'operatività delle imprese, rendendo particolarmente rilevante l'accesso a strumenti di finanziamento sostenibili e coerenti con le esigenze del mercato;

il credito al consumo costituisce uno strumento importante per sostenere la domanda interna e consentire alle famiglie di fronteggiare esigenze di spesa e investimento, soprattutto in una fase caratterizzata da persistenti pressioni sui costi;

tuttavia, il crescente sviluppo del mercato del credito al consumo e la presenza di operatori che operano secondo differenti regimi fiscali rendono opportuno approfondire l'efficacia e l'attualità delle disposizioni applicabili al settore, al fine di assicurare condizioni di concorrenza equi-

librate e coerenti con l'evoluzione del mercato;

infatti, una maggiore correlazione tra l'onere fiscale e l'importo del finanziamento potrebbe contribuire a rendere più proporzionato il prelievo, in particolare con riferimento alle operazioni di importo contenuto, favorendo al contempo una maggiore accessibilità al credito per i consumatori;

eventuali interventi di aggiornamento della disciplina vigente potrebbero, poi, contribuire a rafforzare la competitività degli operatori stabiliti in Italia, promuovendo condizioni di mercato maggiormente equilibrate e sostenendo, nel medio periodo, la crescita della base imponibile e delle entrate erariali,

impegna il Governo

compatibilmente con i saldi di finanza pubblica, al fine di fronteggiare l'incremento dei prezzi derivanti dall'aumento del costo dell'energia, a valutare l'opportunità di accompagnare le misure recate dal provvedimento in esame con ulteriori iniziative normative volte a rendere più proporzionata la disciplina dell'imposta di bollo applicabile ai contratti di credito al consumo, anche in relazione all'importo finanziato, al fine di favorire un maggiore equilibrio competitivo tra gli operatori, sostenere l'accesso al credito per famiglie e consumatori e salvaguardare il gettito nel medio-lungo periodo.

9/2962/**20**. Centemero.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge in esame reca la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 aprile 2026, n. 63, recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi al protrarsi della crisi dei mercati internazionali;

nel corso dell'esame del provvedimento nell'altro ramo del Parlamento, è stata inserita la previsione relativa alla pro-

roga dei termini relativi alla definizione agevolata dei carichi affidati agli agenti della riscossione (cosiddetta «rottamazione-*quinquies*»), differendo al 31 luglio 2026 il termine originariamente concesso agli enti territoriali per deliberare l'applicazione dell'istituto alle entrate di propria spettanza, nell'esercizio della rispettiva potestà regolamentare e autonomia impositiva;

la citata disposizione incide in modo diretto su una disciplina di recentissima approvazione, introdotta con il decreto-legge 2 aprile 2026, n. 38 (cosiddetto «decreto fiscale»), modificando i termini procedurali prima ancora che la normativa previgente abbia potuto consolidarsi o trovare una compiuta e uniforme attuazione da parte delle amministrazioni locali interessate;

l'instabilità del quadro normativo di riferimento e la continua variazione delle scadenze procedurali ingenerano rilevanti difficoltà interpretative e operative in capo agli enti locali, i quali si trovano a dover ridefinire i propri piani di accertamento e riscossione senza disporre del tempo necessario ad adeguare le proprie strutture interne e i relativi sistemi informativi alle nuove tempistiche amministrative;

il differimento dei termini al 31 luglio 2026, pur configurandosi come una misura di parziale flessibilità, risulta particolarmente critico per i Comuni che versano in stato di dissesto finanziario (ai sensi dell'articolo 244 del TUEL) o che abbiano ricorso alla procedura di riequilibrio finanziario pluriennale (articolo 243-bis TUEL), i quali necessitano di tempi istruttori eccezionalmente dilatati e di un rigido coordinamento con l'organo straordinario di liquidazione o con i piani di rientro già approvati dalla Corte dei conti per valutare la sostenibilità e la compatibilità degli abbattimenti sanzionatori sui propri bilanci strutturalmente deficitari;

la mancata definizione di un quadro interpretativo chiaro e coordinato rischia di compromettere l'efficacia della misura agevolativa, determinando il pericolo di un diffuso contenzioso tributario e di

una disparità di trattamento tra i contribuenti in ragione della disomogenea applicazione delle norme da parte delle singole amministrazioni comunali, private di un idoneo supporto tecnico e conoscitivo,

impegna il Governo:

a adottare immediate iniziative di carattere interpretativo e applicativo, per il tramite dell'Agenzia delle entrate-Riscossione (AdE-R) e d'intesa con l'Associazione nazionale comuni italiani (ANCI), mediante l'emanazione di apposite circolari esplicative volte a supportare i comuni nell'adeguamento delle proprie deliberazioni regolamentari e nella gestione delle nuove scadenze procedurali fissate al 31 luglio 2026;

ad attivare un tavolo tecnico specifico volto a definire linee guida dedicate e moduli operativi flessibili per i comuni in stato di dissesto o in piano di rientro finanziario, agevolando l'istruttoria contabile necessaria alla quantificazione degli effetti della definizione agevolata sui flussi di cassa e garantendo che l'adesione alla « rottamazione-*quinquies* » non pregiudichi gli obiettivi di risanamento strutturale e i vincoli di finanza pubblica assunti dagli enti medesimi;

ad assumere ogni opportuna iniziativa volta a garantire, nei successivi provvedimenti di natura fiscale, una maggiore stabilità e certezza del quadro normativo in materia di riscossione degli enti territoriali, salvaguardando l'esercizio dell'autonoma potestà impositiva locale e riducendo gli oneri amministrativi derivanti da repentine modifiche dei termini di adesione.

9/2962/21. Carmina.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca tra le altre misure d'urgenza volte a mitigare gli effetti economici del rialzo dei prezzi dei carburanti, acuito dalle severe tensioni geopolitiche internazionali che hanno determinato la compromissione logistica dello

Stretto di Hormuz e il superamento della soglia dei 100 dollari al barile per il petrolio;

l'intervento normativo dispone l'ennesima del taglio temporaneo e congiunturale delle accise pari a 5 centesimi di euro al litro per la benzina e a 10 centesimi di euro al litro per il gasolio;

sotto il profilo della sostenibilità della finanza pubblica, l'impatto finanziario complessivo della misura per il solo anno 2026 è quantificato in 480 milioni di euro in termini di maggiori spese e in 144,1 milioni di euro in termini di minori entrate, determinando oneri netti valutati in 133,8 milioni di euro per il medesimo esercizio finanziario;

al fine di reperire le necessarie coperture finanziarie a un intervento assistenziale e di breve periodo, l'Esecutivo ha operato una sistematica decurtazione di risorse destinate a comparti nevralgici dello Stato, configurando una strategia economica di natura marcatamente « autofagica » che deprime le prospettive di sviluppo strutturale del Paese a fronte di un beneficio transitorio e volatile;

desta particolare allarme, nell'ambito delle richiamate riduzioni di spesa, il definanziamento per ben 145 milioni di euro del Fondo unico per il potenziamento delle reti metropolitane e del trasporto rapido di massa (TRM), presidio infrastrutturale insostituibile per l'ammodernamento dei contesti urbani, l'abbattimento delle emissioni climalteranti e l'efficientamento della produttività sistemica del Paese;

la consolidata letteratura macroeconomica e i più accreditati modelli scientifici concordano nell'attribuire agli investimenti nel settore del trasporto rapido di massa elevati coefficienti moltiplicativi, stimati in un moltiplicatore centrale pari a circa 1,6 nel medio periodo e in un moltiplicatore economico-sociale complessivo pari a circa 2,5 nel lungo periodo;

in termini di costo-opportunità economico, la contrazione di 145 milioni di euro operata dal provvedimento si tradurrà

in una perdita netta stimabile in circa 232 milioni di euro di PIL nel medio termine e in ben 360 milioni di euro di valore economico-sociale complessivo nel lungo periodo, compromettendo la competitività e la sostenibilità delle principali aree urbane nazionali;

appare evidente la palese irrazionalità allocativa e l'iniquità intrinseca della scelta governativa ove si raffrontino i differenziali di rendimento macroeconomico: a fronte del citato moltiplicatore del trasporto pubblico (pari a 1,6), l'impatto sul PIL generato dalla riduzione delle accise si attesta su valori centrali drammaticamente inferiori, pari ad appena lo 0,25, palesando un'efficacia moltiplicativa di ben sei volte inferiore a vantaggio della misura promossa dall'Esecutivo;

la scelta di penalizzare investimenti infrastrutturali stabili e ad alto rendimento socio-economico per sovvenzionare consumi fossili generalizzati determina una riduzione permanente degli spazi fiscali futuri — segnatamente a decorrere dall'anno 2030 — senza che nel testo del provvedimento sia prevista alcuna clausola di salvaguardia o promessa di ripristino per la mobilità pubblica urbana, configurando un grave nocumento per l'equità intergenerazionale e per il raggiungimento dei target europei di decarbonizzazione,

impegna il Governo:

a verificare gli effetti applicativi della disposizione recata dall'articolo 1-*septies*, comma 1, lettera *d*), a tal fine adottando tempestive iniziative di carattere normativo volte a provvedere al ripristino integrale dei 145 milioni di euro decurtati dal citato Fondo unico per il potenziamento delle reti metropolitane e del trasporto rapido di massa, individuando coperture finanziarie alternative che non vadano a ledere la dotazione di servizi pubblici essenziali e di investimenti infrastrutturali ad alta intensità macroeconomica;

a monitorare analiticamente e a riferire alle Camere in merito agli effetti derivanti dall'applicazione delle misure di ri-

duzione dei prezzi dei carburanti, al fine di verificare che le rimodulazioni contabili applicate non producano ritardi effettivi nei pagamenti o alterazioni dei cronoprogrammi relativi alle reti metropolitane e di trasporto di massa urbane;

ad orientare la futura pianificazione delle misure di contrasto alle crisi energetiche e di finanza pubblica verso l'introduzione di agevolazioni e investimenti mirati e strutturali che privilegino la transizione ecologica e tecnologica, superando la logica dei sussidi lineari e temporanei ai combustibili fossili a scapito della mobilità sostenibile delle imprese e dei cittadini.

9/2962/**22**. Torto.

La Camera,

premesso che:

il disegno di legge in esame reca la conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 aprile 2026, n. 63, recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi al protrarsi della crisi dei mercati internazionali;

l'articolo 1-*quinqüesdecies* del provvedimento introduce disposizioni urgenti relative al servizio elettrico per i clienti finali delle isole minori non interconnesse, introducendo regimi speciali per la fornitura dei medesimi, lo stoccaggio e la distribuzione;

in particolare, il comma 1 del summenzionato articolo inserisce nell'articolo 11 del decreto legislativo n. 210 del 2021 — dedicato ai clienti vulnerabili e in condizioni di povertà energetica — il nuovo comma 2-*septies* che dispone la proroga ventennale, automatica e senza oneri, delle concessioni di distribuzione per le imprese elettriche minori, operando in deroga agli obblighi di investimento e di versamento oneri previsti dall'articolo 1, commi 50-52, della legge n. 207 del 2024 (Legge di bilancio 2025);

tale previsione risulta suscettibile di porsi in potenziale contrasto con l'articolo 9, comma 2, del decreto legislativo n. 79

del 1999 (decreto Bersani), che impone l'affidamento delle concessioni mediante procedure di gara entro il 31 dicembre 2030 nel rispetto della normativa europea sulla concorrenza;

l'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM), con le segnalazioni AS2045 e AS2079, e la Corte Costituzionale, con la sentenza 239/2021, hanno ribadito in termini generali che la proroga automatica delle concessioni costituisce un'anomalia che altera le dinamiche competitive del mercato;

l'articolo 1-*quinquiesdecies*, al comma 2-*novies*, subordina l'efficacia delle norme su tariffe e stoccaggio alla previa autorizzazione della Commissione europea (*ex* articolo 66 della direttiva UE 2019/944), ma omette di estendere tale previsione alla proroga delle concessioni di distribuzione, circostanza che potrebbe richiedere ulteriori valutazioni alla luce degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea;

la mancata previsione di oneri concessori per la durata di venti anni prevista dal nuovo comma 2-*septies* del medesimo articolo 1-*quinquiesdecies*, determina, inoltre, una rinuncia alle entrate per l'erario che rende opportuno un approfondimento degli effetti finanziari derivanti dall'applicazione della disposizione, anche con riferimento ai profili evidenziati nell'ambito dell'istruttoria parlamentare del provvedimento,

gli elevati costi di generazione nelle isole minori, dovuti a impianti alimentati da fonti fossili, gravano sulla generalità dei consumatori nazionali tramite meccanismi di perequazione e che risulta fondamentale far sì che ogni beneficio concesso ai distributori locali sia strettamente condizionato ad investimenti misurabili in termini di decarbonizzazione;

il decreto del Ministro dello sviluppo economico 14 febbraio 2017 ha fissato obiettivi di progressiva integrazione delle fonti energetiche rinnovabili nelle isole minori non interconnesse promuovendo interventi finalizzati alla decarbonizzazione,

alla riduzione dell'impatto ambientale e alla contrazione degli oneri di sistema, obiettivi che richiedono adeguati investimenti infrastrutturali e un efficace coordinamento con i soggetti operanti nelle reti di distribuzione,

impegna il Governo:

ad assumere tempestive iniziative di carattere normativo volte a integrare la disciplina di cui all'articolo 1-*quinquiesdecies*, comma 2-*novies*, del provvedimento in esame, prevedendo espressamente che l'efficacia della proroga ventennale delle concessioni di distribuzione sia subordinata alla preventiva valutazione della Commissione europea, ai sensi degli articoli 107 e 108 del TFUE, al fine di garantire la certezza giuridica del settore;

ad adottare opportune iniziative normative volte a superare il regime di proroga delle concessioni di cui in premessa, prevedendo l'assegnazione delle medesime mediante procedure di affidamento competitive e conformi ai principi europei di concorrenza, nonché a potenziare il monitoraggio tecnico e finanziario sull'attuazione del decreto ministeriale 14 febbraio 2017, affinché le concessioni siano strumentali al raggiungimento degli obiettivi di penetrazione delle fonti rinnovabili, contribuendo alla progressiva riduzione degli extra-costi di generazione a carico della collettività.

9/2962/**23**. Dell'Olio.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi al protrarsi della crisi dei mercati internazionali;

la copertura finanziaria degli oneri derivanti dal calmieramento temporaneo dei prezzi dei prodotti petroliferi si fonda su riduzioni lineari e orizzontali di capitoli di spesa strategici, configurando interventi privi di una coerente programmazione macroeconomica e basata sul definanzia-

mento di misure strutturali di medio e lungo termine;

appare particolarmente critica la scelta di attingere alle risorse preordinate alla transizione energetica, nello specifico riducendo il fondo istituito nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico ai sensi dell'articolo 22, comma 1, del decreto-legge n. 17 del 2022, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 34 del 2022, che reca una dotazione di 700 milioni di euro per l'anno 2022 e 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2030, finalizzato a favorire la transizione verde, la ricerca, gli investimenti nella filiera del settore automotive verso forme produttive innovative, nonché la concessione di incentivi all'acquisto di veicoli non inquinanti;

il provvedimento dispone, altresì, un'ulteriore contrazione delle risorse a danno del « Fondo unico per il potenziamento delle reti metropolitane e del trasporto rapido di massa », di cui all'articolo 3 del decreto-legge n. 95 del 2025, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 118 del 2025, deprimendo comparti caratterizzati da elevati moltiplicatori macroeconomici (pari a circa 1,6 nel medio periodo e fino a 2,5 sul lungo periodo in termini di valore socio-economico), con la conseguenza di generare rilevanti costi-opportunità, valutabili in perdite potenziali sul prodotto interno lordo e in un incremento della congestione urbana e delle emissioni inquinanti;

il provvedimento in esame interviene in un momento di estrema difficoltà per l'economia nazionale e presenta rilevanti criticità di impostazione, apparendo per certi versi tardivo e insufficiente a fronteggiare in modo strutturale le cause dell'esplosione dei costi energetici;

l'aumento del costo dei carburanti incide direttamente sulla struttura dei costi del comparto manifatturiero e del settore dei trasporti, pilastri dell'economia italiana, minacciando la stabilità delle filiere industriali e logistiche e, in ultima analisi, le prospettive di crescita del Prodotto Interno Lordo;

i dati tecnici evidenziano come il parallelismo dei prezzi nel mercato dei carburanti e i rischi di manovre speculative necessitino di un regime di trasparenza rafforzato e di un monitoraggio costante lungo tutta la filiera di approvvigionamento, per evitare che la crisi internazionale si traduca in oneri impropri per i consumatori finali;

l'impegno finanziario richiesto per la difesa nazionale in ambito NATO, nonché la corsa al riarmo dettata dall'Unione europea, rischia di sottrarre risorse vitali alle politiche economiche a supporto del tessuto sociale e produttivo del Paese;

quanto deciso nel vertice dell'Aja dello scorso giugno, ossia un nuovo obiettivo di spesa pari al 5 per cento del PIL entro il 2035 e la spesa ulteriore per la difesa dettata dal Piano di riarmo europeo, rappresenterebbero per l'economia nazionale italiana un impegno finanziario potenzialmente catastrofico, in un contesto sociale e imprenditoriale fortemente provato dalle crisi in atto,

tra i tagli ai Ministeri definiti ai sensi dell'articolo 1-septies, comma 1, lettera l), del decreto-legge in esame emerge come il Ministero della difesa sia interessato da una riduzione di risorse di appena due milioni di euro,

impegna il Governo

ad adottare urgentemente le opportune iniziative, anche di carattere normativo, volte a una graduale diminuzione delle spese per i sistemi di armamento, che insistono sul bilancio dello Stato, al fine di impegnare i conseguenti risparmi in politiche tese a ridurre in modo strutturale i prezzi dei carburanti, per le imprese e per le famiglie.

9/2962/24. Gubitosa.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 1-undecies, introdotto al Senato, reca misure per la promozione della filiera del biogas e del biometano;

la disposizione individua i criteri di ammissibilità dei residui dei processi di produzione dell'industria agroalimentare e delle biomasse in ingresso agli impianti di biogas e biometano, al fine di valorizzare tali residui per la produzione di energia da fonti rinnovabili e conseguire gli obiettivi stabiliti dal Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC);

l'articolo 1-undecies stabilisce, *inter alia*, i criteri per l'utilizzazione agronomica del digestato prodotto dagli impianti, che viene qualificato come sottoprodotto ai sensi del richiamato articolo 184-*bis* del decreto legislativo n. 152 del 2006, ove il produttore dimostri il rispetto dei relativi requisiti;

l'utilizzazione agronomica del digestato di cui al citato articolo è consentita, previa presentazione della comunicazione prevista dall'articolo 4 del decreto del Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali 25 febbraio 2016;

la norma ha l'ambizioso obiettivo di contribuire alla massimizzazione del recupero dei rifiuti e della produzione di energia da fonti non fossili;

la filiera del biogas e del biometano è in forte crescita, come riportato nel « Rapporto Rifiuti Urbani Edizione 2025 » dell'ISPRA che evidenzia un aumento del 38,6 per cento tra il 2023 e il 2024 del biogas complessivamente generato dagli impianti di digestione anaerobica e un aumento della produzione di biometano di circa 21 milioni di Nm³, attestandosi, nel 2024, ad oltre 37 milioni di Nm³;

ad un *trend* in crescita della filiera del biogas e biometano consegue un aumento della produzione di « digestato ». La succitata pubblicazione ISPRA rileva che « Il digestato prodotto dagli impianti di digestione anaerobica è pari a circa 351 mila tonnellate e costituisce il 72,8 per cento dei rifiuti prodotti; (...) circa 242 mila tonnellate (68,9 per cento) vengono impiegate dai medesimi impianti di produzione, in operazioni di trattamento in ambiente terrestre a beneficio dell'agricoltura o dell'ecologia (operazione R10 dell'allegato C

alla parte IV del d.lgs. 152/2006), mentre circa 72 mila tonnellate (20,5 per cento) sono avviate a compostaggio (R3) presso impianti esterni. La rimanente quota è destinata a depurazione (D8, 9,4 per cento) e in misura minore a smaltimento in discarica (D1, 1,2 per cento) »;

a fronte di tali dati, la disposizione in esame, seppur condivisibile negli intenti, rischia di diventare una « scappatoia » per evitare i più onerosi costi di smaltimento di questa tipologia di rifiuti che, come rappresentato dall'ISPRA, vede per il digestato un considerevole incremento dovuto a semplificazioni autorizzative ed incentivi economici per la realizzazione degli impianti di digestione anaerobica;

la Corte di Cassazione, in una recente sentenza (Cass. Sez. III n. 11792 del 30 marzo 2026), ha rilevato che il digestato « mantiene la natura tecnica di "rifiuto" e non di "sottoprodotto", salvo la prova positiva — gravante sull'imputato — del rispetto di tutte le condizioni di cui all'art. 184-*bis* d.lgs. 152/2006 e delle norme tecniche di settore. Integra il delitto di attività organizzate per il traffico illecito di rifiuti (art. 260 d.lgs. 152/2006, ora art. 452-*quaterdecies* c.p.) la condotta di smaltimento di ingenti quantità di tale digestato presso un'azienda agricola per fini di concimazione in assenza di autorizzazione, qualora attuata attraverso una struttura operativa complessa e coordinata tra produttore, trasportatore e utilizzatore. L'ignoranza della normativa tecnica e dei profili giuridici della gestione non costituisce errore scusabile *ex* art. 5 c.p. per soggetti dotati di specifica competenza professionale nel settore ambientale »;

il decreto ministeriale 25 febbraio 2016 richiamato dall'articolo 1-*undecies* del provvedimento in esame si limita a prevedere che « Le imprese che producono o utilizzano digestato sono tenute a presentare all'autorità competente la comunicazione di cui all'art. 4 del presente decreto, secondo le modalità ivi indicate ». In base al citato decreto, le imprese possono, pertanto, procedere allo spandimento agronomico del digestato trenta giorni dopo la

comunicazione (con allegato Piano di Utilizzazione Agronomica) all'autorità competente. La disposizione in questione non prevede di fatto alcuna autorizzazione da parte dell'autorità competente, con il rischio che eventuali controlli a spandimento ormai avvenuto, in presenza di materiale non conforme, siano intempestivi rispetto al prodursi di ingenti danni a carico del suolo, del sottosuolo e dei corpi idrici, in evidente violazione del principio di precauzione,

impegna il Governo

ad accompagnare le misure recate dall'articolo 1-*undecies* del provvedimento in esame con ulteriori iniziative normative volte a prevedere, senza alcun rinvio ad ulteriori fonti, che l'uso agronomico del digestato sia vincolato alla preventiva autorizzazione rilasciata dall'autorità competente, previo nulla osta vincolante dell'ARPA territorialmente competente che potrà avvalersi, altresì, del Comando Carabinieri Forestali per i controlli di competenza.

9/2962/**25**. Ilaria Fontana, Sergio Costa.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti tese a mitigare l'impatto economico derivante dalla volatilità dei prezzi dei prodotti energetici e dal perdurante rincaro dei carburanti, le cui fluttuazioni continuano a esercitare una pressione asfittica sul tessuto produttivo nazionale, compromettendone la competitività strutturale e gravando pesantemente sui bilanci familiari;

in particolare, l'articolo 1-*quiesdecies* introduce disposizioni urgenti relative al servizio elettrico per i clienti finali delle isole minori non interconnesse, introducendo regimi speciali per la fornitura dei medesimi, lo stoccaggio e la distribuzione;

la condizione di insularità, solennemente riconosciuta dall'articolo 119, sesto

comma, della Costituzione, impone alla Repubblica l'obbligo di rimuovere gli ostacoli che impediscono l'effettiva parità di diritti tra i cittadini; in tale ottica, la garanzia della continuità territoriale non rappresenta una mera agevolazione economica, bensì la precondizione per la realizzazione piena ed effettiva del diritto di cittadinanza e per l'esercizio delle libertà di movimento, impresa e salute;

tale quadro di emergenza economica assume contorni di drammatica capillarità nei territori insulari minori, ove la peculiare condizione di perifericità e l'assoluta dipendenza dai vettori marittimi per l'approvvigionamento di merci e per la mobilità delle persone amplificano esponenzialmente gli effetti distorsivi del cd. « caro-carburante », determinando una insostenibile alterazione dei costi di esercizio per le imprese di trasporto merci operanti in detti bacini;

come documentato da recenti analisi e dai rilievi tecnici delle associazioni di categoria regionali (quali Confesercenti Sicilia), gli adeguamenti tariffari applicati dalle principali compagnie di navigazione concessionarie dei collegamenti marittimi con gli arcipelaghi minori hanno registrato incrementi unilaterali compresi in una forbice critica tra il 30 per cento e il 50 per cento, scaricando integralmente l'onere dell'impennata dei costi energetici globali sulle tariffe finali e, per riflesso simmetrico, sui prezzi al consumo dei beni di prima necessità per le comunità insulari;

la genesi di siffatta crisi tariffaria, lungi dal configurarsi quale fenomeno meramente congiunturale, affonda le proprie radici in un decennio di gravi ritardi programmatori e di disfunzioni amministrative, ascrivibili in massima parte all'obsolescenza della convenzione statale sottoscritta originariamente nel lontano 2016. Tale strumento, parametrato su un ciclo macroeconomico radicalmente difforme e rimasto privo di coerenti ed equi aggiornamenti per l'adeguamento dei corrispettivi pubblici all'effettivo andamento dei costi reali di esercizio, ha cagionato il progressivo e radicale cedimento dell'equilibrio

economico-finanziario dei contratti di servizio e delle relative compensazioni pubbliche, generando una severa disparità di trattamento normativo e operativo tra i diversi contesti arcipelagici;

a decorrere dal 1° gennaio 2024, il trasporto marittimo è stato progressivamente incluso nel sistema europeo di scambio delle quote di emissione di gas a effetto serra (denominato EU Emissions Trading System – ETS), secondo un meccanismo di *phase-in* vincolante che impone la copertura del 40 per cento delle emissioni verificate per l'anno 2024, del 70 per cento per il 2025, sino a raggiungere la soglia di tassazione integrale del 100 per cento a decorrere dall'anno in corso, il 2026;

l'introduzione dei nuovi costi regolatori derivanti dall'applicazione della normativa EU-ETS – in assenza di idonee misure compensative di livello nazionale volte a salvaguardare il principio di continuità territoriale marittima – si è tradotta in un ulteriore, gravoso onere fisso a carico degli armatori, destinato a tradursi inevitabilmente nel definitivo collasso delle condizioni di accessibilità economica ai collegamenti marittimi, penalizzando le imprese dell'autotrasporto e compromettendo in radice la sussistenza economica, la competitività turistica e commerciale, nonché l'esercizio stesso dei diritti fondamentali delle popolazioni residenti nelle isole minori;

è pertanto assoluta e indifferibile la necessità di apprestare un quadro di tutele pubbliche straordinarie e mirate, sul modello del credito d'imposta aggiuntivo per le imprese di trasporto merci operanti nelle isole minori, al fine di sterilizzare l'effetto combinato del caro-carburante e dei costi di conformità ambientale europei, impedendo che i costi dell'isolamento geografico e della transizione ecologica vengano indebitamente scaricati sugli anelli più deboli della catena economica e sociale dei territori insulari,

impegna il Governo

in linea con la finalità dichiarata del provvedimento in esame di mitigare l'impatto

economico derivante dalla volatilità dei prezzi dei prodotti energetici e dal perdurante rincaro dei carburanti, a adottare tempestive iniziative, anche di carattere normativo, volte a introdurre, d'intesa con le amministrazioni regionali e locali interessate, un credito d'imposta straordinario e aggiuntivo destinato specificamente alle imprese esercenti l'attività di trasporto merci su gomma e marittimo operanti da e verso le isole minori, parametrato all'effettivo incremento del costo dei carburanti e agli oneri finanziari derivanti dall'applicazione della normativa europea in materia di quote di emissione (EU-ETS) per l'anno 2026, assicurando lo stanziamento di congrue risorse di copertura e il contestuale aggiornamento dei criteri delle compensazioni pubbliche nazionali, al fine di salvaguardare la sostenibilità economica delle imprese e garantire la effettiva continuità territoriale ed economica dei territori insulari, scongiurando aumenti speculativi o insostenibili delle tariffe di trasporto a carico di residenti e operatori economici locali.

9/2962/**26**. Raffa.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca disposizioni urgenti tese a mitigare l'impatto economico derivante dalla volatilità dei prezzi dei prodotti energetici e dal perdurante rincaro dei carburanti, le cui fluttuazioni continuano a esercitare una pressione asfittica sul tessuto produttivo nazionale, compromettendone la competitività strutturale e gravando pesantemente sui bilanci familiari;

in particolare, l'articolo 1-*quinquiesdecies* introduce disposizioni urgenti relative al servizio elettrico per i clienti finali delle isole minori non interconnesse, introducendo regimi speciali per la fornitura dei medesimi, lo stoccaggio e la distribuzione;

la condizione di insularità, solennemente riconosciuta dall'articolo 119, sesto

comma, della Costituzione, impone alla Repubblica l'obbligo di rimuovere gli ostacoli che impediscono l'effettiva parità di diritti tra i cittadini; in tale ottica, la garanzia della continuità territoriale non rappresenta una mera agevolazione economica, bensì la preconditione per la realizzazione piena ed effettiva del diritto di cittadinanza e per l'esercizio delle libertà di movimento, impresa e salute;

tale quadro di emergenza economica assume contorni di drammatica capillarità nei territori insulari minori, ove la peculiare condizione di perifericità e l'assoluta dipendenza dai vettori marittimi per l'approvvigionamento di merci e per la mobilità delle persone amplificano esponenzialmente gli effetti distorsivi del cd. « caro-carburante », determinando una insostenibile alterazione dei costi di esercizio per le imprese di trasporto merci operanti in detti bacini;

come documentato da recenti analisi e dai rilievi tecnici delle associazioni di categoria regionali (quali Confesercenti Sicilia), gli adeguamenti tariffari applicati dalle principali compagnie di navigazione concessionarie dei collegamenti marittimi con gli arcipelaghi minori hanno registrato incrementi unilaterali compresi in una forbice critica tra il 30 per cento e il 50 per cento, scaricando integralmente l'onere dell'impennata dei costi energetici globali sulle tariffe finali e, per riflesso simmetrico, sui prezzi al consumo dei beni di prima necessità per le comunità insulari;

la genesi di siffatta crisi tariffaria, lungi dal configurarsi quale fenomeno meramente congiunturale, affonda le proprie radici in un decennio di gravi ritardi programmatori e di disfunzioni amministrative, ascrivibili in massima parte all'obsolescenza della convenzione statale sottoscritta originariamente nel lontano 2016. Tale strumento, parametrato su un ciclo macroeconomico radicalmente difforme e rimasto privo di coerenti ed equi aggiornamenti per l'adeguamento dei corrispettivi pubblici all'effettivo andamento dei costi reali di esercizio, ha cagionato il progressivo e radicale cedimento dell'equilibrio

economico-finanziario dei contratti di servizio e delle relative compensazioni pubbliche, generando una severa disparità di trattamento normativo e operativo tra i diversi contesti arcipelagici;

a decorrere dal 1° gennaio 2024, il trasporto marittimo è stato progressivamente incluso nel sistema europeo di scambio delle quote di emissione di gas a effetto serra (denominato EU Emissions Trading System – ETS), secondo un meccanismo di *phase-in* vincolante che impone la copertura del 40 per cento delle emissioni verificate per l'anno 2024, del 70 per cento per il 2025, sino a raggiungere la soglia di tassazione integrale del 100 per cento a decorrere dall'anno in corso, il 2026,

impegna il Governo

compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica ad integrare le risorse a favore delle imprese esercenti l'attività di trasporto merci su gomma e marittimo operanti da e verso le isole minori.

9/2962/26. (Testo modificato nel corso della seduta) Raffa.

La Camera,

premesso che:

gli aumenti dei prezzi dei carburanti e dell'energia incidono in modo particolarmente gravoso sulle regioni insulari, dove il costo dei trasporti di persone e merci è strutturalmente più elevato;

l'articolo 1-*quinquiesdecies* del provvedimento in esame introduce disposizioni urgenti relative al servizio elettrico per i clienti finali delle isole minori non interconnesse, introducendo regimi speciali per la fornitura dei medesimi, lo stoccaggio e la distribuzione;

l'articolo 119 della Costituzione riconosce la necessità di promuovere le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità;

Sardegna, Sicilia e isole minori subiscono un doppio svantaggio: da un lato il

rincarare dei carburanti e dell'energia; dall'altro i maggiori costi di trasporto marittimo e aereo, che incidono su famiglie, imprese, turismo e approvvigionamento delle merci;

l'applicazione del sistema ETS al settore marittimo può generare ulteriori ricadute sui costi dei collegamenti da e per le regioni insulari;

tali oneri rischiano di essere trasferiti integralmente su cittadini, imprese e utenti finali;

occorre rafforzare gli strumenti di compensazione e di trasparenza tariffaria in favore delle regioni insulari,

impegna il Governo:

ad adottare, nel primo provvedimento utile, ulteriori iniziative normative volte a:

prevedere misure agevolative specifiche per le regioni insulari, finalizzate alla riduzione del costo dei carburanti, dell'energia e dei trasporti per cittadini, imprese e filiere produttive locali;

istituire un Fondo stabile per la compensazione dei maggiori costi di trasporto merci e passeggeri da e per le regioni insulari, anche mediante destinazione di una quota dei proventi ETS del settore marittimo;

prevedere obblighi di trasparenza sulle componenti tariffarie riconducibili all'ETS e ai maggiori costi energetici nei titoli di viaggio e nei documenti di trasporto merci, nonché forme di controllo volte a evitare il trasferimento improprio degli oneri sugli utenti finali.

9/2962/**27**. Barbagallo, Lai, Morfino, Carmina.

La Camera,

premesso che:

il ripetersi di interventi emergenziali sulle accise dimostra la persistente esposizione del sistema economico nazio-

nale alla volatilità dei mercati internazionali degli idrocarburi;

gli interventi temporanei di riduzione fiscale possono attenuare nell'immediato gli effetti del caro carburanti, ma non rimuovono le cause strutturali della vulnerabilità energetica nazionale;

la dipendenza da petrolio e gas fossile espone famiglie, imprese e pubbliche amministrazioni a shock ricorrenti sui prezzi dell'energia e dei carburanti;

la riduzione della dipendenza dagli idrocarburi richiede un piano organico fondato su rinnovabili, accumuli, reti, efficienza energetica, elettrificazione dei consumi, trasporto pubblico, trasporto ferroviario e logistica su rotaia;

la transizione energetica costituisce non soltanto una politica ambientale, ma anche una politica industriale, sociale e di sicurezza economica;

è necessario offrire certezza agli operatori, semplificare i procedimenti autorizzativi e accelerare gli investimenti in impianti da fonti rinnovabili, reti elettriche, sistemi di accumulo e infrastrutture di ricarica,

impegna il Governo:

ad adottare ogni ulteriore iniziativa atta a rafforzare gli strumenti di semplificazione e accelerazione autorizzativa per la realizzazione di impianti da fonti rinnovabili, sistemi di accumulo e infrastrutture energetiche strategiche, assicurando certezza agli operatori e pieno coinvolgimento degli enti territoriali

ad adottare, entro novanta giorni dall'entrata in vigore del presente provvedimento, un piano pluriennale per la riduzione progressiva della dipendenza nazionale dagli idrocarburi, indicando obiettivi, risorse, cronoprogramma e strumenti attuativi;

a incrementare nel prossimo disegno di legge di bilancio gli investimenti in fonti rinnovabili, accumuli, reti elettriche, comunità energetiche, autoproduzione, autocon-

sumo, mobilità elettrica e infrastrutture di ricarica alimentate da fonti rinnovabili.

9/2962/**28**. D'Alfonso.

La Camera

impegna il Governo

a continuare ad adottare, in relazione alle esigenze delineate dal Decreto in esame, misure a favore delle famiglie e delle imprese nel caso in cui la crisi energetica dovesse perdurare.

9/2962/**28**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) D'Alfonso.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento introduce un nuovo finanziamento oneroso fino a 100 milioni di euro per il 2026 in favore di Acciaierie d'Italia, nell'ambito delle misure dirette a garantire la continuità operativa degli stabilimenti ex ILVA;

la siderurgia rappresenta un settore strategico per il sistema industriale nazionale, per l'autonomia produttiva del Paese e per numerose filiere manifatturiere;

la vicenda ex ILVA riguarda congiuntamente lavoro, salute, ambiente, sicurezza degli impianti, bonifiche, decarbonizzazione, indotto e prospettive produttive dei territori coinvolti;

considerato che:

la continuità produttiva degli impianti ex ILVA non può essere assicurata soltanto attraverso prestiti ponte e misure emergenziali, in assenza di un chiaro piano industriale;

ogni intervento pubblico deve essere collegato a obiettivi verificabili di tutela occupazionale, sicurezza degli impianti, risanamento ambientale e rilancio produttivo;

le imprese dell'indotto e le PMI fornitrici subiscono gravi difficoltà finanziarie

a causa dei ritardi nei pagamenti e dell'incertezza sulla prospettiva industriale,

impegna il Governo:

a subordinare ogni eventuale cessione degli impianti ex ILVA alla presentazione di un dettagliato piano industriale, sostenibile sul piano economico-finanziario, occupazionale e ambientale, che garantisca livelli occupazionali, decarbonizzazione, bonifiche, sicurezza del lavoro e tutela della salute;

ad adottare ulteriori iniziative normative volte a:

destinare risorse specifiche alla messa in sicurezza degli altoforni, alla prevenzione degli incidenti e agli interventi di bonifica, ambientalizzazione e riqualificazione del SIN di Taranto;

prevedere strumenti di sostegno alla liquidità delle PMI dell'indotto, anche attraverso garanzie pubbliche, contributi per l'abbattimento degli oneri finanziari, accelerazione dei pagamenti e un piano di diversificazione industriale nei territori interessati dagli stabilimenti ex ILVA.

9/2962/**29**. Stefanazzi.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento introduce un nuovo finanziamento oneroso fino a 100 milioni di euro per il 2026 in favore di Acciaierie d'Italia, nell'ambito delle misure dirette a garantire la continuità operativa degli stabilimenti ex ILVA;

la siderurgia rappresenta un settore strategico per il sistema industriale nazionale, per l'autonomia produttiva del Paese e per numerose filiere manifatturiere;

la vicenda ex ILVA riguarda congiuntamente lavoro, salute, ambiente, sicurezza degli impianti, bonifiche, decarbonizzazione, indotto e prospettive produttive dei territori coinvolti,

impegna il Governo

a valutare l'adozione di misure in favore del territorio dove insistono gli impianti

siderurgici ex ILVA ivi incluse misure volte al mantenimento dei livelli occupazionali.

9/2962/29. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Stefanazzi.

La Camera,

premesso che:

con verbale d'intesa del 21 gennaio 2026 tra le associazioni datoriali del trasporto pubblico locale Agens, Anav e Asstra e il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi, il Governo si è impegnato a individuare le risorse necessarie ad assicurare a tutte le aziende del settore, comprese quelle operanti nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome, la copertura integrale dei maggiori oneri derivanti dal rinnovo del CCNL autoferrotranvieri-internavigatori per il triennio 2024-2026;

la copertura integrale del costo del rinnovo contrattuale è stata quantificata in circa 270 milioni di euro per il 2025, 370 milioni di euro per il 2026 e 510 milioni di euro annui dal 2027;

con il decreto-legge 22 maggio 2026, n. 89, il Governo ha previsto un incremento del Fondo nazionale trasporti pari a 80 milioni di euro a decorrere dal 2026, finalizzato anche al finanziamento del rinnovo contrattuale del trasporto pubblico locale; la citata disposizione è confluita nell'articolo 1-*quater* del provvedimento in esame;

secondo le rilevazioni dell'Osservatorio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il costo effettivo del rinnovo contrattuale risulterebbe pari a circa 225 milioni di euro per il 2025, 307 milioni di euro per il 2026 e 423 milioni di euro annui dal 2027;

secondo le medesime elaborazioni, per le aziende operanti nelle regioni a statuto ordinario le risorse ad oggi disponibili garantirebbero una copertura pari a circa il 72,3 per cento del costo effettivo nel 2025, al 76 per cento nel 2026 e al 55 per cento dal 2027, evidenziando una signifi-

cativa distanza rispetto all'obiettivo della copertura integrale degli oneri derivanti dal rinnovo contrattuale;

il trasporto pubblico locale rappresenta un servizio essenziale per milioni di cittadini, lavoratori, studenti e pendolari, nonché uno strumento decisivo per ridurre congestione, inquinamento urbano e consumo di carburanti;

il rinnovo del CCNL autoferrotranvieri-internavigatori non può restare affidato a coperture parziali, temporanee o differite, pena l'aggravamento delle difficoltà economico-finanziarie delle aziende e il rischio di ripercussioni sulla qualità del servizio,

impegna il Governo:

ad assicurare, nel primo provvedimento utile e comunque nell'ambito della prossima manovra di bilancio, il completo reperimento delle risorse ancora mancanti per garantire la copertura integrale e stabile del rinnovo contrattuale per tutte le aziende del settore, comprese quelle operanti nelle regioni a statuto speciale, nelle province autonome e nelle gestioni commissariali governative;

ad incrementare le risorse destinate al Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, regionale e locale, al fine di sostenere le aziende del settore nell'assorbimento dei maggiori costi derivanti dall'incremento dei prezzi dei carburanti e dell'energia, garantendo la continuità e la qualità dei servizi erogati ai cittadini ed evitando ricadute negative sulle tariffe a carico degli utenti;

a incrementare stabilmente il Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale in misura coerente con il fabbisogno effettivo del rinnovo contrattuale, assicurando parità di trattamento tra tutti i territori;

a evitare che la copertura del rinnovo del CCNL sia realizzata mediante riduzione delle risorse destinate agli investimenti per metropolitane, trasporto rapido di massa, rinnovo del materiale rotabile e potenzia-

mento del servizio di trasporto pubblico locale.

9/2962/**30**. Casu.

La Camera,

premesso che:

con Verbale d'intesa del 21 gennaio 2026 tra le associazioni datoriali del trasporto pubblico locale Agens, Anav e Asstra e il Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Edoardo Rixi, il Governo si è impegnato a individuare le risorse necessarie ad assicurare a tutte le aziende del settore, comprese quelle operanti nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome, la copertura integrale dei maggiori oneri derivanti dal rinnovo del CCNL autoferrotranvieri-internavigatori per il triennio 2024-2026;

la copertura integrale del costo del rinnovo contrattuale è stata quantificata in circa 270 milioni di euro per il 2025, 370 milioni di euro per il 2026 e 510 milioni di euro annui dal 2027;

con il decreto-legge 22 maggio 2026, n. 89, il Governo ha previsto un incremento del Fondo nazionale trasporti pari a 80 milioni di euro a decorrere dal 2026, finalizzato anche al finanziamento del rinnovo contrattuale del trasporto pubblico locale; la citata disposizione è confluita nell'articolo 1-*quater* del provvedimento in esame;

secondo le rilevazioni dell'Osservatorio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il costo effettivo del rinnovo contrattuale risulterebbe pari a circa 225 milioni di euro per il 2025, 307 milioni di euro per il 2026 e 423 milioni di euro annui dal 2027;

secondo le medesime elaborazioni, per le aziende operanti nelle regioni a statuto ordinario le risorse ad oggi disponibili garantirebbero una copertura pari a circa il 72,3 per cento del costo effettivo nel 2025, al 76 per cento nel 2026 e al 55 per cento dal 2027, evidenziando una significativa distanza rispetto all'obiettivo della

copertura integrale degli oneri derivanti dal rinnovo contrattuale;

il trasporto pubblico locale rappresenta un servizio essenziale per milioni di cittadini, lavoratori, studenti e pendolari, nonché uno strumento decisivo per ridurre congestione, inquinamento urbano e consumo di carburanti;

il rinnovo del CCNL autoferrotranvieri-internavigatori non può restare affidato a coperture parziali, temporanee o differite, pena l'aggravamento delle difficoltà economico-finanziarie delle aziende e il rischio di ripercussioni sulla qualità del servizio,

impegna il Governo

compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, ad integrare ulteriormente le risorse a favore del trasporto pubblico locale.

9/2962/**30**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Casu.

La Camera,

premesso che:

dal mese di marzo 2026 si sono succeduti numerosi interventi normativi e amministrativi di riduzione temporanea delle accise sui carburanti;

in poco più di tre mesi si sono alternati decreti-legge, decreti ministeriali, proroghe e confluenze normative, generando un quadro regolatorio instabile;

la riduzione delle accise è stata progressivamente rimodulata: per il gasolio si è passati da 20 centesimi al litro a 10 e poi a 5 centesimi; per la benzina lo sconto si è ridotto a 5 centesimi già da maggio;

questa successione di interventi « a singhiozzo » non offre certezza a famiglie, imprese, autotrasportatori, agricoltori, operatori della logistica e filiere produttive;

chi deve programmare contratti, costi, investimenti e tariffe non può dipen-

dere da misure di brevissima durata e da continue rimodulazioni delle aliquote;

è necessario superare la logica delle proroghe ravvicinate e costruire un quadro più stabile di contenimento dei prezzi dei carburanti,

impegna il Governo:

a garantire, nel primo provvedimento utile, la continuità della riduzione delle accise sui carburanti almeno fino al 30 settembre 2026, evitando ulteriori interventi frammentari e ravvicinati;

ad adottare iniziative normative volte a definire un meccanismo stabile, automatico e trasparente di accisa mobile, collegato all'andamento dei prezzi internazionali del petrolio e del maggior gettito IVA, in modo da offrire certezza agli operatori e ridurre la discrezionalità degli interventi;

a rafforzare i controlli sull'effettivo trasferimento ai prezzi finali dei benefici derivanti dalla riduzione delle accise, al fine di evitare che le agevolazioni siano assorbite lungo la filiera.

9/2962/**31**. Merola.

La Camera,

premesso che:

dal mese di marzo 2026 si sono succeduti numerosi interventi normativi e amministrativi di riduzione temporanea delle accise sui carburanti;

la riduzione delle accise è stata progressivamente rimodulata: per il gasolio si è passati da 20 centesimi al litro a 10 e poi a 5 centesimi; per la benzina lo sconto si è ridotto a 5 centesimi già da maggio,

impegna il Governo

a continuare ad adottare, in relazione alle esigenze delineate dal Decreto in esame, misure a favore delle famiglie e delle imprese nel caso in cui la crisi energetica dovesse perdurare.

9/2962/**31**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Merola.

La Camera,

premesso che:

il presente provvedimento è stato trasmesso alla Camera dei deputati dopo l'esame del Senato in tempi tali da comprimere significativamente la possibilità di un esame pieno e approfondito da parte del secondo ramo del Parlamento;

nel corso dell'esame al Senato il testo originario del decreto-legge è stato profondamente modificato e ampliato, anche mediante la confluenza di disposizioni contenute in altro decreto-legge;

la prassi per cui i decreti-legge restano per settimane in un ramo del Parlamento e giungono all'altro ramo a ridosso della scadenza del termine costituzionale di conversione determina un monocameralismo di fatto;

tale prassi comprime il ruolo delle Commissioni parlamentari, riduce la possibilità di intervento emendativo e trasforma l'esame del secondo ramo in una sostanziale ratifica delle modifiche approvate dal primo;

la qualità della legislazione e la piena funzionalità del procedimento parlamentare richiedono che entrambi i rami del Parlamento dispongano di tempi effettivi e congrui per l'esame dei decreti-legge;

la reiterata confluenza di decreti-legge in altri decreti-legge o nei relativi disegni di legge di conversione produce incertezza normativa, scarsa leggibilità delle disposizioni e compressione del confronto parlamentare,

impegna il Governo:

con riferimento all'esame dei disegni di legge di conversione dei decreti-legge, ad adottare ogni iniziativa di competenza per garantire il rispetto dei tempi e delle prerogative parlamentari per entrambi i rami del Parlamento, affinché si eviti che il secondo ramo sia posto nella condizione di procedere a una mera ratifica;

ad adottare criteri di maggiore omogeneità e coerenza nei decreti-legge, evi-

tando, per quanto di competenza, l'inserimento di disposizioni eterogenee e non strettamente riconducibili all'oggetto originario del provvedimento;

a scongiurare, pertanto, per quanto di competenza e salve circostanze di assoluta eccezionalità adeguatamente motivate alle Camere, la confluenza di decreti-legge in altri provvedimenti d'urgenza.

9/2962/**32**. Toni Ricciardi, Tabacci.

La Camera,

premesso che:

il presente provvedimento è stato trasmesso alla Camera dei deputati dopo l'esame del Senato in tempi tali da comprimere significativamente la possibilità di un esame pieno e approfondito da parte del secondo ramo del Parlamento;

nel corso dell'esame al Senato il testo originario del decreto-legge è stato profondamente modificato e ampliato, anche mediante la confluenza di disposizioni contenute in altro decreto-legge;

la prassi per cui i decreti-legge restano per settimane in un ramo del Parlamento e giungono all'altro ramo a ridosso della scadenza del termine costituzionale di conversione determina un monocameralismo di fatto;

tale prassi comprime il ruolo delle Commissioni parlamentari, riduce la possibilità di intervento emendativo e trasforma l'esame del secondo ramo in una sostanziale ratifica delle modifiche approvate dal primo;

la qualità della legislazione e la piena funzionalità del procedimento parlamen-

tare richiedono che entrambi i rami del Parlamento dispongano di tempi effettivi e congrui per l'esame dei decreti-legge;

la reiterata confluenza di decreti-legge in altri decreti-legge o nei relativi disegni di legge di conversione produce incertezza normativa, scarsa leggibilità delle disposizioni e compressione del confronto parlamentare,

impegna il Governo:

in un'ottica di collaborazione istituzionale con i competenti organi delle Camere, sia in materia di programmazione dei lavori, sia di verifica dell'attinenza, con riferimento all'esame dei disegni di legge di conversione dei decreti-legge, ad adottare ogni iniziativa di competenza per garantire il rispetto dei tempi e delle prerogative parlamentari per entrambi i rami del Parlamento, affinché si eviti che il secondo ramo sia posto nella condizione di procedere a una mera ratifica;

in un'ottica di collaborazione istituzionale con i competenti organi delle Camere, sia in materia di programmazione dei lavori, sia di verifica dell'attinenza, ad adottare criteri di maggiore omogeneità e coerenza nei decreti-legge, evitando, per quanto di competenza, l'inserimento di disposizioni eterogenee e non strettamente riconducibili all'oggetto originario del provvedimento;

a scongiurare, pertanto, per quanto di competenza e salve circostanze di assoluta eccezionalità adeguatamente motivate alle Camere, la confluenza di decreti-legge in altri provvedimenti d'urgenza.

9/2962/**32**. (*Testo modificato nel corso della seduta*) Toni Ricciardi, Tabacci.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Iniziative di competenza per la ratifica dell'accordo economico e commerciale tra l'Unione europea e il Canada (CETA) – 3-02736

MARATTIN. — *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* — Per sapere – premesso che:

il Ceta (*Comprehensive economic and trade agreement*) tra l'Unione europea e il Canada è uno dei più importanti trattati di libero scambio negoziati negli ultimi anni;

iniziato nel 2007, è stato firmato nel 2016 e ratificato l'anno successivo dal Parlamento europeo;

il 21 settembre 2017 è entrato in vigore in forma provvisoria, nell'attesa della ratifica degli Stati;

diciassette hanno già ratificato (Austria, Croazia, Repubblica ceca, Danimarca, Estonia, Finlandia, Germania, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Portogallo, Romania, Slovacchia, Spagna e Svezia), uno solo ha votato contro (Cipro); i rimanenti – tra cui l'Italia – devono ancora esprimersi;

il Ceta eliminerà i dazi su circa il 99 per cento dei prodotti, di cui il 98 per cento già sospesi;

garantisce il riconoscimento e la protezione delle indicazioni geografiche europee;

nel periodo di applicazione provvisoria, il commercio tra Unione europea e Canada è cresciuto del 75 per cento per i beni e del 97 per cento per i servizi;

l'interscambio tra Unione europea e Canada valeva 130 miliardi di euro nel 2025 (contro 81,5 miliardi nel 2016);

nello stesso periodo, le esportazioni europee sono cresciute del 62 per cento, da 29,6 a 48,8 miliardi di euro;

nel 2025, l'Unione europea ha registrato un attivo di bilancia commerciale di 16 miliardi di euro per i beni e 10 per i servizi;

anche l'Italia ha una bilancia commerciale in attivo col Canada, grazie alla crescita delle esportazioni (13,6 miliardi di euro nel 2025, +9,4 per cento rispetto al 2024), a fronte di importazioni per 3,9 miliardi e un interscambio totale di 17,4 miliardi (+11 per cento);

le categorie dei prodotti esportati verso il Canada riguardano i settori dei macchinari, farmaceutico e agroalimentare;

l'attuale maggioranza di centro-destra ha sempre avuto un atteggiamento ostile verso i trattati di libero scambio;

tale atteggiamento sembra essere mutato, anche in risposta ai dazi di Donald Trump che hanno obbligato i Paesi esportatori, come l'Italia, a cercare altri mercati;

tale evoluzione è particolarmente evidente nella posizione sul trattato di libero scambio con Mercosur, entrato in vigore in via provvisoria dal 1° maggio 2026, su cui l'Italia – inizialmente contraria – ha fatto cadere le pregiudiziali;

i Paesi del Mercosur, importanti *partner* dell'Italia, hanno una rilevanza inferiore al Canada: infatti, il valore complessivo dell'interscambio è di circa 14,7 miliardi di euro, di cui 7,6 miliardi di esportazioni e un saldo netto positivo per l'Italia di circa 0,5 miliardi –;

alla luce di quanto esposto in premessa, quali iniziative di competenza il Governo in-

tenda assumere per promuovere la ratifica del Ceta. (3-02736)

Ulteriori iniziative volte a sostenere la competitività delle imprese italiane sui mercati internazionali e a rafforzare la diversificazione geografica dell'export italiano – 3-02737

ORSINI, DEBORAH BERGAMINI, MARROCCO, ENRICO COSTA, ARRUZZOLO, BAGNASCO, BATTELOCCHIO, BATTISTONI, BELLOMO, BENIGNI, BICCHIELLI, BOSCAINI, CALDERONE, CANNIZZARO, CAPPELLACCI, CAROPPO, CASASCO, CASTIGLIONE, CATTANEO, CORTELAZZO, D'ATTIS, DALLA CHIESA, DE MONTE, DE PALMA, FASCINA, GATTA, GENTILE, LOVECCHIO, MANGIALAVORI, MAZZETTI, MINARDO, MULÈ, NEVI, PAGANO, PATRIARCA, PELLA, PITTALIS, POLIDORI, ROSSELLO, RUBANO, PAOLO EMILIO RUSSO, SACCANI JOTTI, SALA, SORTE, SQUERI, TASSINARI e TENERINI. — *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* — Per sapere — premesso che:

le esportazioni rappresentano un pilastro della crescita economica nazionale e, in un contesto internazionale segnato da tensioni geopolitiche e dalla trasformazione degli equilibri commerciali, il sostegno alle imprese nei processi di internazionalizzazione e di apertura verso nuovi mercati assume una valenza sempre più strategica;

con il Piano d'azione per l'*export*, il Ministro interrogato ha posto la « diplomazia della crescita » al centro della propria azione di politica estera, puntando sulla diversificazione dei mercati di sbocco del *made in Italy* e sul rafforzamento del dialogo diretto con il tessuto produttivo nazionale;

nell'ambito di tale strategia, il Ministro interrogato ha promosso di recente importanti iniziative di diplomazia economica, come i *business forum* con Paesi strategici come Giappone, Repubblica di Corea e Norvegia, con l'obiettivo di creare nuove opportunità per le imprese italiane nei settori del-

l'alta tecnologia, dell'energia, delle infrastrutture, della difesa, della sostenibilità e dell'innovazione;

il Piano per l'*export* continua a produrre risultati significativi: dopo la crescita del 3,3 per cento registrata nel 2025, nonostante il difficile quadro commerciale internazionale, i dati Istat più recenti confermano la dinamica positiva anche nel 2026; particolarmente significativo è il dato del Mezzogiorno, che nel primo trimestre del 2026 ha fatto registrare un incremento del 7,1 per cento, superiore alla media nazionale;

in questo quadro si colloca anche la Conferenza « Obiettivo *export* – Imprese e territori del Sud Italia verso la Conferenza nazionale dell'*export* 2026 », svoltasi ieri a Bari su iniziativa del Ministro interrogato quale seconda tappa del percorso di avvicinamento alla Conferenza nazionale dell'*export* in programma a Milano nel mese di dicembre 2026, dopo l'appuntamento di Torino dedicato alle regioni del Nord Italia e prima della successiva tappa prevista a Roma —:

quali ulteriori iniziative il Ministro interrogato intenda assumere per consolidare i risultati conseguiti dalla « diplomazia della crescita », sostenere la competitività delle imprese italiane sui mercati internazionali e rafforzare la diversificazione geografica dell'*export* italiano. (3-02737)

Iniziative a sostegno del raggiungimento di un accordo complessivo di pace nell'area del Medio Oriente – 3-02738

BIGNAMI, ANTONIOZZI, GARDINI, MAULLU, MONTARULI, RUSPANDINI, CALOVINI, TREMONTI, CAIATA, DELMASTRO DELLE VEDOVE, DI GIUSEPPE, GRUPPIONI, LOPERFIDO e MURA. — *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* — Per sapere — premesso che:

è di queste ore la notizia, attesa da tempo, dell'accordo raggiunto tra Stati Uniti

e Iran per porre fine al conflitto iniziato il 26 febbraio 2026;

è prevista, infatti, per venerdì 19 giugno 2026 a Ginevra la cerimonia ufficiale per la firma del *memorandum* d'intesa che stabilisce i principi per la fine dei combattimenti su tutti i fronti, estendendosi esplicitamente anche al teatro bellico del Libano;

secondo quanto si apprende da fonti di stampa, tra i punti dell'accordo ci sarebbero anche la revoca del blocco marittimo entro 30 giorni e la riapertura dello Stretto di Hormuz;

al punto 9 figura anche l'impegno dell'Iran nell'ambito del Trattato di non proliferazione nucleare a non produrre armi nucleari, con la precisazione che l'accordo finale sarà approvato da una risoluzione del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite;

inoltre, le modalità di gestione dell'uranio arricchito già in possesso di Teheran saranno definite nei prossimi 60 giorni, dopo un accordo iniziale, con l'ipotesi che la diluizione del materiale avvenga direttamente sul territorio iraniano;

la bozza prevedrebbe, inoltre, una sospensione temporanea delle sanzioni statunitensi sulle esportazioni di petrolio iraniano, il possibile sblocco di circa 25 miliardi di dollari di *asset* congelati e la riapertura dello Stretto di Hormuz senza pagamenti di pedaggi;

il Presidente del Consiglio dei ministri, Giorgia Meloni, nel commentare la notizia dell'accordo raggiunto, ha ribadito come l'Italia sia pronta a sostenere il processo diplomatico verso un accordo complessivo, che preveda il divieto dell'Iran a possedere armi nucleari e la garanzia della libertà di navigazione;

L'Italia si dichiara pronta, insieme ai Paesi alleati, a contribuire ad una presenza navale internazionale per accompagnare la piena riapertura dello Stretto di Hormuz, previo apposito passaggio parlamentare, oltre che a sostenere la piena sovranità libanese sul proprio territorio, sul quale le ostilità devono cessare;

l'intesa raggiunta, pur con tutte le cautele del caso, rappresenta una potenziale svolta macroeconomica con ricadute positive anche per l'Italia, sia sul fronte degli approvvigionamenti energetici, sia della spinta inflazionistica —:

quali iniziative di competenza il Governo intenda intraprendere al fine di proseguire con il sostegno al processo diplomatico verso un accordo complessivo di pace che possa portare ad una completa pacificazione dell'area mediorientale, con conseguenti ricadute positive anche in termini economici ed energetici. (3-02738)

Iniziative per l'adozione a livello nazionale di sanzioni nei confronti di alcuni Ministri del Governo israeliano — 3-02739

PROVENZANO, AMENDOLA, BOLDRINI, PORTA, QUARTAPELLE PROCOPIO, BAKKALI, BERRUTO, SCOTTO, GHIO, FERRARI, CASU e FORNARO. — *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* — Per sapere — premesso che:

il 15 giugno 2026 l'Unione europea non ha raggiunto l'unanimità necessaria per approvare le sanzioni europee nei confronti dei Ministri israeliani Ben Gvir e Smotrich, nonostante un ampio fronte di Stati — tra cui l'Italia — abbia espresso sostegno all'iniziativa;

l'ipotesi di sanzioni è all'esame dell'Unione europea dal settembre 2025, ma il provvedimento rimane bloccato dalle divisioni tra gli Stati. L'Italia ha sostenuto l'iniziativa soltanto in questa ultima fase, modificando il proprio orientamento solo dopo le vicende legate alla « *Flotilla* », con i maltrattamenti e la pubblica derisione degli attivisti da parte di Ben Gvir e della sua polizia e l'utilizzo di espressioni offensive e provocatorie nei confronti dell'Italia, che hanno suscitato una forte reazione a livello politico e di opinione pubblica;

solo tali comportamenti hanno reso politicamente insostenibile il mantenimento delle posizioni di totale inerzia da parte del

Governo italiano. La rappresentazione di un Governo promotore dell'iniziativa sanzionatoria appare difficilmente conciliabile col fatto che non sono state assunte misure autonome a livello nazionale, come invece avvenuto in altri Paesi europei, contribuendo così a indebolire la tempestività della risposta europea. Già da tempo, infatti, diversi Paesi dell'Unione europea hanno adottato sanzioni individuali nazionali nei confronti di esponenti del Governo israeliano, confermando la piena compatibilità di tali misure con il diritto internazionale e con il quadro giuridico dell'Unione europea;

non risulta, altresì, che il Governo abbia ancora inteso assumere iniziative coerenti sul piano delle relazioni tra Unione europea e Israele, non avendo sostenuto la sospensione dell'Accordo di associazione Unione europea-Israele, né adottato reali posizioni favorevoli a misure di boicottaggio dei prodotti provenienti dalle colonie illegali. In tale direzione risulta peraltro depositata in Parlamento una proposta di iniziativa delle opposizioni volta a sollecitare il Governo ad adottare un intervento in tal senso —:

se il Governo, preso atto del persistente stallo decisionale in sede europea, non ritenga necessario promuovere con urgenza, per quanto di competenza, l'assunzione di tutte le iniziative necessarie all'adozione di sanzioni individuali a livello nazionale per i Ministri Ben Gvir e Smotrich e altre misure sanzionatorie, nel pieno rispetto del quadro giuridico europeo e internazionale, al fine di assicurare una risposta coerente, concreta e immediata nei confronti di soggetti responsabili di condotte e dichiarazioni in spregio del diritto internazionale, che negano ogni prospettiva di pace e contribuiscono a destabilizzare l'intera regione. (3-02739)

Intendimenti in ordine all'aumento delle spese militari, con particolare riferimento all'adesione allo strumento Safe – 3-02741

ROSATO, RICHETTI, BONETTI, BENZONI, D'ALESSIO, GRIPPO, SOTTANELLI, ONORI, PASTORELLA e RUFFINO. — Al

Ministro della difesa. — Per sapere — premesso che:

secondo quanto si apprende da fonti di stampa, ci sarebbe già stata una firma — digitale — su un accordo tra Stati Uniti e Iran;

per quanto rimangano ancora numerosissimi punti d'ombra sulla reale portata e fattibilità dell'accordo — che presumibilmente verrà finalizzato e reso pubblico nella giornata di venerdì 19 giugno 2026 — la Presidente Meloni — assieme ad altri *leader* europei — si è detta disponibile a garantire la sicurezza della navigazione nello Stretto di Hormuz, quantomeno per la parziale riapertura prevista per i prossimi due mesi, con l'adesione immediata alla missione internazionale — previo accordo delle Camere — e l'invio di due navi cacciamine attualmente impegnate nel Mar Rosso;

in risposta ad un'interrogazione a risposta immediata in Assemblea sul tema *Safe* e spese per la difesa del 20 maggio 2026, il Ministro interrogato sottolineava la centralità e l'assoluta priorità di aderire a tale strumento per « sostenere e favorire iniziative comuni e accelerare lo sviluppo di capacità indispensabili per la difesa », ribadendo come propria responsabilità, soprattutto nell'attuale contesto internazionale, garantire sicurezza strategica e capacità di difesa per l'Unione europea;

tuttavia, a distanza di un mese lo *status quo* parrebbe immutato: secondo indiscrezioni, il Governo — per il tramite del Ministro dell'economia e delle finanze — non avrebbe ancora inviato una lettera ufficiale di adesione al programma, evidenziando frizioni politiche e decisioni che paiono forse avere più a cuore interessi elettorali che non veri obiettivi e obblighi di difesa e deterrenza, oltre che degli interessi commerciali connessi al controllo dei traffici marittimi;

nel frattempo, nel corso del bilaterale dei giorni scorsi con l'omologo statunitense Hegseth, si sarebbe ribadito l'impegno sulle basi Usa in Italia e l'obiettivo tendenziale al 2035 del 5 per cento per le spese militari —:

quali iniziative di competenza stia assumendo — soprattutto in ambito governa-

tivo – per far sì che l'Italia aderisca allo strumento *Safe*. (3-02741)

Chiarimenti in ordine all'aumento delle spese militari in ambito Nato e all'adesione al progetto di acquisto di armamenti a favore dell'Ucraina – 3-02740

LOMUTI, PELLEGRINI e PERANTONI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

il 15 giugno 2026 si è tenuto a Washington un incontro tra il Ministro interrogato e il Segretario della guerra degli Stati Uniti d'America, Pete Hegseth, durante il quale sono stati affrontati vari *dossier* di rilevante impatto strategico, tra i quali il sostegno militare all'Ucraina e la sicurezza dello Stretto di Hormuz, nel contesto di un imminente accordo di pace tra Stati Uniti e Iran previsto per il 19 giugno 2026;

in particolare, nel bilaterale è stata ribadita la centralità dell'Alleanza atlantica per l'Italia anche in un quadro di mutata sensibilità dell'Amministrazione statunitense, definita come « Nato 3.0 », ossia un'alleanza che redistribuisce gli oneri su entrambe le sponde dell'Atlantico e riequilibra le responsabilità senza smantellare il nucleo strategico statunitense;

il Segretario della guerra ha esplicitamente richiesto un maggiore impegno degli alleati europei, inclusa l'Italia, per la costruzione della « Nato 3.0 », specificando che la spesa del 5 per cento del prodotto interno lordo per la difesa deve costituire il « *benchmark* » per i Paesi dell'Alleanza. Richiesta già emersa nelle settimane scorse dal vertice dei Ministri degli esteri Nato a Helsinki, dove il Segretario di Stato americano, Marco Rubio, aveva insistito sulla necessità che l'Alleanza si impegni « senza ambiguità » per rafforzare la base industriale della difesa transatlantica e trasformare gli impegni di spesa in capacità reali;

come appreso da fonti di stampa, recentemente il tema delle spese militari, in particolare l'accesso ai fondi *Safe*, ha provocato tensioni nell'Esecutivo, che si trova in

estrema difficoltà nel conciliare quelle che appaiono agli interroganti le scellerate politiche di riarmo con le urgenti necessità del Paese provato dalla crisi energetica e petrolifera in corso —:

alla luce delle tensioni nel Governo sulle spese militari, se e quali impegni abbia assunto con il Segretario Hegseth al termine dell'incontro di cui in premessa, con particolare riferimento all'aumento delle spese militari nell'ottica della « Nato 3.0 » e all'adesione al *Prioritised Ukraine requirements list* (Purl). (3-02740)

Elementi e iniziative di competenza in relazione alla vicenda della convocazione presso caserme dei carabinieri di pazienti in cura con cannabis terapeutica – 3-02742

GRIMALDI, ZANELLA, BONELLI, BORRELLI, DORI, FRATOIANNI, GHIRRA, MARI, PICCOLOTTI e ZARATTI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che:

numerose testimonianze, riportate anche da organi di stampa e associazioni, riferiscono che pazienti in cura con *cannabis* terapeutica sarebbero stati convocati presso caserme dei carabinieri, in qualità di persone informate sui fatti, in diverse città italiane, tra cui Roma, Milano, Napoli, Bologna, Verona e Rimini;

secondo quanto segnalato, tali convocazioni avrebbero coinvolto soggetti affetti da patologie anche gravi, tra cui malati oncologici, persone con dolore cronico e disturbi neurologici, per i quali la *cannabis* terapeutica è regolarmente prescrivibile;

ai pazienti sarebbero state rivolte domande dettagliate sulla terapia, sui medici prescrittori e sulle modalità di approvvigionamento del farmaco, con richieste, in alcuni casi, di esibizione di comunicazioni private, quali *email* e messaggi;

in diverse circostanze non sarebbe stata rilasciata copia dei verbali sottoscritti, sollevando dubbi sul rispetto delle garanzie procedurali;

la *cannabis* a uso terapeutico è legale in Italia ed è disciplinata da normativa specifica che ne regola prescrizione e distribuzione, configurandola come farmaco a tutti gli effetti;

permangono tuttavia criticità nella distribuzione, legate anche al numero limitato di farmacie autorizzate e alle difficoltà di accesso, che possono incidere sulla continuità terapeutica;

le modalità descritte rischiano di generare un clima di incertezza e sfiducia nei confronti delle istituzioni, incidendo sulla dignità e sulla serenità dei pazienti;

appare inoltre necessario chiarire attraverso quali modalità siano stati acquisiti eventuali dati sanitari dei pazienti coinvolti, trattandosi di informazioni particolarmente tutelate dalla normativa vigente in materia di protezione dei dati personali —

se il Ministro interrogato sia a conoscenza dei fatti descritti e quali iniziative intenda adottare, per quanto di competenza, in ordine alle procedure seguite dalle forze dell'ordine, affinché venga scongiurato il rischio che l'individuazione e convocazione dei pazienti possa ledere il loro diritto alla *privacy* ed evitare che gli stessi pazienti in terapia siano sottoposti a controlli sproporzionati e lesivi della dignità personale.

(3-02742)

Iniziative urgenti per un piano industriale volto alla risoluzione delle crisi industriali e alla garanzia degli investimenti in ricerca e innovazione — 3-02743

BOSCHI, GADDA, FARAONE, DEL BARBA, BONIFAZI, GIACHETTI e MADIA. — *Al Ministro delle imprese e del made in Italy.* — Per sapere — premesso che:

il sistema industriale italiano risulta sempre più vulnerabile, con migliaia di esuberanti annunciati e decine di stabilimenti avviati verso la chiusura, alla luce della costante perdita di volumi e quote di mercato;

dal comparto degli elettrodomestici all'*automotive*, passando per il settore siderur-

gico e le centinaia di migliaia di imprese dell'indotto pregiudicate da questo costante declino, la mancanza di una strategia di politica industriale da parte del Governo ha collocato l'Italia su un percorso di progressivo smarrimento della sovranità industriale;

gli effetti della fattiva deindustrializzazione avviata dal Governo si traducono in dequalificazione professionale, licenziamenti, delocalizzazione, perdita di competitività e chiusure: solo quest'anno le richieste di accesso alla cassa integrazione straordinaria sono aumentate più del 25 per cento rispetto all'anno scorso, così come sono aumentati i contratti di solidarietà e il numero di stabilimenti coinvolti;

sul piano degli investimenti strategici, l'Italia risulta terzultima in Europa per attività di capitale di rischio in nuove imprese tecnologiche, così come gli investimenti in *venture capital* risultano pari a un sesto di quelli di Germania e Francia: quest'ultima, in particolare, ha avviato un programma strategico di attrazione degli investimenti (« *Choose France* ») che nella sola ultima edizione, grazie all'azione del Governo, ha portato al Paese 93 miliardi di euro e 15.000 posti di lavoro, concentrati soprattutto sul *tech* e lo sviluppo dell'intelligenza artificiale —

quali iniziative urgenti intende adottare per elaborare un piano industriale che offra strumenti concreti per la risoluzione delle crisi industriali che attraversano il Paese e per garantire maggiori investimenti in ricerca e innovazione, nonché favorire attrattività per investimenti strategici che possano garantire competitività al sistema produttivo italiano. (3-02743)

Iniziative a sostegno delle startup innovative, con particolare riferimento agli incentivi fiscali per gli investimenti — 3-02744

CENTEMERO, MOLINARI, ANDREUZZA, ANGELUCCI, BAGNAI, BARBOTTI, BENVENUTO, BILLI, BISA, BORDONALI, BRUZZONE, CANDIANI, CAPARVI, CARLONI, CARRÀ, CATTOI, CA-

VANDOLI, CECCHETTI, CENTENARO, COIN, COMAROLI, CRIPPA, DARA, DE BERTOLDI, DI MATTINA, DI RUBBA, FORMENTINI, FRASSINI, GIACCONE, GIAGONI, GIGLIO VIGNA, GUSMEROLI, IEZZI, LATINI, LAZZARINI, LOIZZO, MACCANTI, MAFFIOLI, MARCHETTI, MATONE, MIELE, MONTEMAGNI, MORRONE, NISINI, OTTAVIANI, PANIZZUT, PIZZIMENTI, SUDANO, TOCCALINI, ZINZI e ZOFFILI. — *Al Ministro delle imprese e del made in Italy.* — Per sapere — premesso che:

in Italia le *start-up* innovative rappresentano un segmento sempre più importante del tessuto imprenditoriale, unendo ricerca, tecnologia e capacità di creare nuovi modelli di *business* e favorendo occupazione qualificata, attrazione di investimenti e diffusione dell'innovazione in settori strategici;

l'articolo 29 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, ha introdotto agevolazioni fiscali per gli investimenti in *start-up* innovative, prevedendo una detrazione del 30 per cento;

la disciplina degli incentivi fiscali destinati alle *start-up* innovative, poi integrata dalla legge n. 162 del 2024, costituisce uno strumento essenziale per favorire l'afflusso di capitali privati nelle fasi iniziali di sviluppo delle imprese innovative;

dal 1° gennaio 2026 la detrazione ordinaria del 30 per cento non risulta più fruibile, considerato che l'autorizzazione della Commissione europea al regime agevolativo per investimenti in *start-up* innovative ha previsto come termine di scadenza il 31 dicembre 2025, salvo notifica di richiesta di proroga che, da quanto si apprende, risulterebbe in una fase di stallo da diversi mesi;

la mancata proroga della detrazione al 30 per cento per gli investimenti in *start-up* innovative determina ormai da mesi un quadro di incertezza normativa, con conseguenze negative sulla programmazione degli investimenti e sulla capacità di attrarre risorse private;

secondo recenti stime elaborate dalle associazioni di settore, confrontando il primo

trimestre del 2026 con il primo trimestre 2025, emerge una netta contrazione sulle operazioni *early stage*, tale per cui i *round pre-seed* e *seed* risultano quasi dimezzati in termini di numero di operazioni e ridotti di quasi l'80 per cento in termini di volume d'investimenti, passando da 60 operazioni, per un totale di 99 milioni di euro nello stesso periodo del 2025, a 31 operazioni per 21 milioni di euro nel primo trimestre 2026 —:

se ed in che termini il Ministro interrogato intenda garantire la continuità del sostegno agli investimenti in imprese emergenti, anche adottando iniziative normative volte a riconsiderare la detrazione al 30 per cento per gli investimenti in *start-up* innovative.

(3-02744)

Prospettive per gli stabilimenti ex Ilva, nell'ottica del mantenimento dei livelli occupazionali e del rilancio della produzione
— 3-02745

LUPI, CAVO, BRAMBILLA, CARFAGNA, ALESSANDRO COLUCCI, ROMANO, SEMENZATO e TIRELLI. — *Al Ministro delle imprese e del made in Italy.* — Per sapere — premesso che:

Acciaierie d'Italia s.p.a. è un'azienda partecipata dallo Stato attraverso Invitalia, che attualmente gestisce gli impianti siderurgici « *ex Ilva* »;

il decreto del Ministro interrogato del 20 febbraio 2024 ha ammesso *Acciaierie d'Italia s.p.a.* alla procedura di amministrazione straordinaria ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 febbraio 2004, n. 39, nominando commissario straordinario l'ingegner Giancarlo Quaranta, affiancato dal 1° marzo 2024 anche dal professor Giovanni Fiori e dal professor Davide Tabarelli;

il 17 aprile 2024, su istanza dei commissari straordinari di *Acciaierie d'Italia s.p.a.*, il Ministro interrogato ha esteso la procedura di amministrazione straordinaria anche ad *Acciaierie d'Italia holding s.p.a.*, per consen-

tire ai commissari di gestire in modo unitario e coordinato tutte le attività del gruppo;

il 12 giugno 2026, nell'udienza davanti alla quarta sezione, la Corte di cassazione ha respinto il ricorso di *Acciaierie d'Italia s.p.a.*, ex *Ilva*, per il dissequestro dell'altoforno 1 dello stabilimento di Taranto;

il 15 giugno 2026 il Ministro interrogato ha dichiarato ai rappresentanti dei sindacati: « Quella dell'ex *Ilva* è una sfida difficile, su cui serve un'azione sinergica e la massima responsabilità da parte di tutti gli at-

tori, nel rispetto degli sforzi fatti in questi anni proprio dai lavoratori dell'*Ilva*. Noi siamo impegnati con voi a garantire la continuità produttiva, nella prospettiva della piena decarbonizzazione, anche e soprattutto a Taranto. (...) Il Governo è impegnato a tenere aperta una prospettiva industriale per Taranto (...) » —:

quali prospettive preveda per gli stabilimenti di *Acciaierie d'Italia s.p.a.* per assicurare il mantenimento dei livelli occupazionali e il rilancio della produzione in tutti gli stabilimenti presenti nel Paese. (3-02745)

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



19ALA0201360