

RESOCONTO STENOGRAFICO

708

SEDUTA DI LUNEDÌ 14 SETTEMBRE 2026

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE SERGIO COSTA

I N D I C E

RESOCONTO STENOGRAFICO 1 - 36

Missioni.....1	(Discussione sulle linee generali - A.C. 3045-A).....1
PRESIDENTE.....1	PRESIDENTE..... 1, 3, 6, 10, 12, 15
Disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 luglio 2026, n. 133, recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi alla ulteriore crisi dei mercati internazionali e disposizioni in materia di ILVA S.p.A. in amministrazione straordinaria (A.C. 3045-A) (Discussione)..... 1	BICCHIELLI Pino (FI-PPE).....6
PRESIDENTE.....1	CANDIANI Stefano, Vicepresidente della VI Commissione..... 1
	CONGEDO Saverio (FDI).....12
	RAFFA Angela (M5S).....3
	RICCIARDI Toni (PD-IDP).....10
	(Repliche - A.C. 3045-A)..... 15

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

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

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

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

PRESIDENTE.....	15
Proposta di legge: Deborah Bergamini ed altri: “Istituzione del Museo per la memoria del disastro ferroviario di Viareggio” (A.C. 2225-A) e delle abbinate proposte di legge: Simiani ed altri; Montemagni (A.C. 1253-2712) (Discussione).....	15
PRESIDENTE.....	15
<i>(Discussione sulle linee generali - A.C. 2225-A e abbinate).....</i>	<i>15</i>
PRESIDENTE.....	15, 16, 19, 21, 24
BICCHIELLI Pino (FI-PPE).....	19
CASU Andrea (PD-IDP).....	21
QUARTINI Andrea (M5S).....	16
TASSINARI Rosaria, <i>Relatrice</i>	15
<i>(Repliche - A.C. 2225-A e abbinate).....</i>	<i>24</i>
PRESIDENTE.....	24
Disegno di legge: Proroga del termine per l'esercizio della delega prevista dall'articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177 (Approvato dalla Camera e modificato dal Senato) (A.C. 2713-B) (Discussione).....	24
PRESIDENTE.....	24
<i>(Discussione sulle linee generali - A.C. 2713-B).....</i>	<i>24</i>
PRESIDENTE.....	24, 25, 30, 33
AMICH Enzo (FDI).....	30
CASU Andrea (PD-IDP).....	25
FRIJIA Maria Grazia, <i>Relatrice</i>	24
<i>(Repliche - A.C. 2713-B).....</i>	<i>33</i>
PRESIDENTE.....	33
Ordine del giorno della prossima seduta.....	33
PRESIDENTE.....	33
TESTI DEGLI INTERVENTI DI CUI È STATA AUTORIZZATA LA PUBBLICAZIONE IN CALCE AL RESOCONTO STENOGRAFICO DELLA SEDUTA ODIERNA: STEFANO CANDIANI (A.C. 3045-A).....	34
CANDIANI Stefano, <i>Vicepresidente della VI Commissione</i>	34

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL
VICEPRESIDENTE SERGIO COSTA

La seduta comincia alle 15.

PRESIDENTE. La seduta è aperta.

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

ROBERTO GIACHETTI, *Segretario*, legge il processo verbale del 27 luglio 2026.

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

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati in missione a decorrere dalla seduta odierna sono complessivamente 72, come risulta dall'elenco consultabile presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto stenografico della seduta in corso (*Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato A al resoconto della seduta odierna*).

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 luglio 2026, n. 133, recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi alla ulteriore crisi dei mercati internazionali e disposizioni in materia di ILVA S.p.A. in

amministrazione straordinaria (A.C. 3045-A) (ore 15,05).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 3045-A: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 luglio 2026, n. 133, recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi alla ulteriore crisi dei mercati internazionali e disposizioni in materia di ILVA Spa in amministrazione straordinaria.

(Discussione sulle linee generali - A.C. 3045-A)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

La VI Commissione (Finanze) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Ha facoltà di intervenire, in sostituzione del relatore, l'onorevole Stefano Candiani, vice presidente della Commissione.

STEFANO CANDIANI, *Vicepresidente della VI Commissione*. La ringrazio, Presidente. Onorevoli colleghi, oggi la Commissione finanze presenta all'Assemblea il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 133 del 2026, recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi alla ulteriore crisi dei mercati internazionali e disposizioni in materia di Ilva Spa in amministrazione straordinaria.

Evidenzio che, nel corso dell'esame in sede referente, sono confluiti, nel testo del provvedimento, i contenuti di due ulteriori provvedimenti d'urgenza, cioè dei decreti-legge

n. 139 e n. 153 del 2026, emanati nel mese di agosto in ragione del perdurare dei rincari dei prodotti energetici. La Commissione finanze ha concluso i propri lavori con il conferimento del mandato al relatore nella seduta di mercoledì 9 settembre.

A seguito delle modifiche apportate nel corso dell'esame in Commissione, il provvedimento si compone di 6 articoli.

L'articolo 1, ai commi da 1 a 3, dispone la temporanea riduzione delle aliquote di accisa applicate al gasolio e al biodiesel impiegati come carburanti. In particolare, l'accisa su tali prodotti viene fissata nella misura di 532,90 euro per mille litri, dal 30 luglio fino al 6 agosto 2026. Nel corso dell'esame in sede referente, il periodo di riduzione delle aliquote di accisa per il gasolio e il biodiesel impiegati come carburanti è stato rimodulato, estendendolo fino al 24 agosto e, successivamente, per il periodo dal 27 agosto al 5 settembre, in modo da recepire così il disposto dei richiami dei decreti-legge, già richiamati, n. 139 e n. 153 del 2026. L'articolo 1, comma 4, conferma la proroga, per i mesi di luglio e agosto 2026, del credito d'imposta riconosciuto in favore delle imprese operanti nel settore dell'autotrasporto delle merci, delle imprese operanti nel settore dell'autotrasporto di persone e delle imprese di noleggio di autobus con conducente, che utilizzano veicoli di classe ambientale euro V e VI, prevedendo l'incremento del relativo limite massimo di spesa. Il comma 5 dispone in ordine alla copertura finanziaria. Evidenzio che anche i commi 4 e 5 sono stati modificati dalla Commissione per recepire la disposizione dei richiamati decreti-legge n. 139 e n. 153.

L'articolo 2 autorizza un nuovo stanziamento a finanziamento oneroso fino a 100,5 milioni di euro per l'anno 2026 a favore di Acciaierie d'Italia Spa in amministrazione straordinaria, da trasferire direttamente dal Ministero delle Imprese e del *made in Italy*, su richiesta dell'organo commissariale e in unica soluzione, nelle more della procedura di vendita in corso. Il finanziamento è concesso conformemente alla disciplina europea in

materia di aiuti di Stato ed è restituito entro 6 mesi dalla scadenza del contratto di affitto stipulato con Ilva Spa in amministrazione straordinaria o, se più breve, entro 6 mesi dalla vendita dei compendi aziendali.

Nel corso dell'esame della Commissione, all'articolo 2 sono stati aggiunti due nuovi commi: 2-*bis* e 2-*ter*. Le disposizioni introdotte innanzitutto assoggettano ad autorizzazione integrata ambientale in sede statale gli impianti dichiarati di interesse strategico nazionale, tra i quali rientrano appunto gli impianti siderurgici di Ilva Spa. Inoltre, per effetto delle modifiche apportate in Commissione, è innovata la disciplina relativa al pagamento prioritario dei debiti prededucibili sorti nel corso dell'amministrazione straordinaria del gruppo Ilva. In particolare, viene attribuita priorità, rispetto ad ogni altro credito, alla restituzione dei finanziamenti pubblici, rendendo tale disciplina applicabile anche al gruppo Acciaierie d'Italia. Si estende, poi, ad Acciaierie d'Italia Spa il regime di esonero da responsabilità degli organi commissariali e dei soggetti delegati in relazione ai pagamenti effettuati in attuazione di tale disciplina. L'articolo 2-*bis*, inserito in sede referente, conferma l'obbligo del versamento anticipato del 39 per cento delle ritenute e delle imposte sostitutive su utili deliberati dalle società residenti capogruppo di grandi gruppi energetici, già introdotto nel decreto-legge n. 153 del 2026. L'articolo 2-*ter*, anch'esso introdotto nel corso dell'esame in sede referente in Commissione, conferma quanto stabilito dal decreto-legge n. 153 del 2026 in ordine alla qualifica fiscale ai fini Ires.

Infine, Presidente, evidenzio inoltre che, a seguito dell'esame in sede referente, è stato modificato anche l'articolo 1 del disegno di legge di conversione, abrogando, a decorrere dall'entrata in vigore della legge di conversione, i due decreti-legge nn. 139 e 153 già menzionati, con salvezza degli effetti nel frattempo prodottisi.

Presidente, se la Presidenza consente, consegnerei il resto dell'intervento.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Candiani. Ovviamente è autorizzato.

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

È iscritta a parlare la deputata Angela Raffa. Ne ha facoltà.

ANGELA RAFFA (M5S). Grazie, Presidente. Onorevoli colleghi e colleghe, ma soprattutto cittadine e cittadini che ci ascoltano da casa in questo momento. Oggi parliamo dell'ennesimo decreto Carburanti che ha presentato questo Governo.

Inizio da un numero solo ovvero l'ultima rilevazione dell'Osservatorio Prezzi del Ministero delle Imprese, quella del 12 settembre, secondo la quale il gasolio in Italia costa 2 euro e 20 centesimi al litro al *self-service*; in autostrada costa 2,28 euro, mentre la benzina 2,10 euro. Ora, tenete a mente questo numero, perché è l'unico giudice del provvedimento di cui stiamo discutendo: non le relazioni tecniche, non i comunicati stampa di Palazzo Chigi, ma solo il *display* della pompa di benzina. E il *display* dice che questo Governo ha fallito su questa emergenza.

Cosa fa davvero questo decreto? Vediamolo, perché ai cittadini va detta la verità: il decreto -legge n. 133 riduce l'accisa sul gasolio da 672,90 euro a 532,90 euro per mille litri. Quattordici centesimi al litro: su un pieno da 50 litri, fanno 7 euro. Con l'effetto di trascinamento sull'IVA calcolato dal Governo, si arriva a 17 centesimi. E per quanto tempo il Governo aveva deciso di garantire questi 14 centesimi? Bene, nel testo che è arrivato in quest'Aula, erano soltanto 8 giorni: dal 30 luglio al 6 agosto. Otto giorni, ripeto. Colleghi, si affronta così una crisi energetica che dura da mesi? Con un provvedimento che nasce già scaduto? Il Governo ha scritto un decreto d'urgenza che copriva poco più di una settimana e poi ha dovuto rincorrere se stesso.

Guardiamo la sequenza: è il ritratto classico di un Governo che naviga a vista. Decreto ministeriale del 27 luglio: 2 giorni, il 28 e il

29 luglio. Decreto-legge n. 133: otto giorni, dal 30 luglio al 6 agosto. Decreto-legge n. 139: diciotto giorni, dal 7 agosto al 24 agosto. Decreto ministeriale del 20 agosto: due giorni, il 25 e il 26 agosto. Decreto-legge n. 153: dieci giorni, dal 27 agosto al 5 settembre. Decreto ministeriale del 4 settembre: cinque giorni, dal 6 al 10 settembre. Decreto-legge n. 157, pubblicato in *Gazzetta Ufficiale* il 10 settembre: altri sette giorni, dall'11 al 17 settembre. Sette provvedimenti in 50 giorni. E, badate, sono tutti provvedimenti d'urgenza, adottati ai sensi dell'articolo 77 della Costituzione che richiede testualmente casi straordinari di necessità e d'urgenza.

Qui non c'è nulla di straordinario: c'è una crisi strutturale gestita a rate, di settimana in settimana, e il Governo ha trasformato la decretazione d'urgenza in abbonamento mensile. E dal 18 settembre, ovvero tra quattro giorni, che cosa succede? Questo non lo sa nessuno. Non lo sa un camionista che deve fare un preventivo, non lo sa un tassista, non lo sa un artigiano che deve fare il preventivo al cliente per quanto gli costerà il trasporto, non lo sa una famiglia che sta programmando il rientro a scuola. Il Paese vive di proroghe di sette giorni. Questa non è politica economica, Sottosegretario Freni: è navigazione a vista travestita da decreto.

E ora veniamo ai soldi, perché è qui che la denuncia diventa impietosa. Nel *dossier* del Servizio Studi della Camera, a pagina 13, c'è una tabella che dovrebbe essere letta ad alta voce in ogni telegiornale, e riepiloga il costo di tutte le riduzioni di accisa disposte da marzo a oggi. E cominciamo: 417 milioni, decreto -legge n. 33; 308, decreto-legge n. 42; 146, decreto-legge n. 63; 133, decreto-legge n. 89. Attenzione, sto parlando sempre di milioni di euro. E poi ci sono i decreti ministeriali: 27 milioni, 219 milioni, 191 milioni, 149 milioni. E poi tutti quelli dell'estate. Un totale di 2 miliardi e 74 milioni di euro. Due miliardi di euro di soldi pubblici e il risultato qual è? Il gasolio a 2,20 euro, cioè abbiamo speso 2 miliardi e il cittadino alla pompa non se n'è neanche

accorto.

Attenzione, non sto dicendo che ridurre l'accisa sia sbagliato; sto dicendo che ridurla 7 giorni alla volta, senza alcun controllo su chi deve trasferire quel ribasso sul prezzo finale, significa buttare 2 miliardi di euro dei contribuenti dentro un imbuto che si chiude prima ancora di arrivare al serbatoio. E perché 14 centesimi di accise in meno, se il prezzo al consumo non scende e se li prende qualcun altro? Il Governo, in 9 mesi, non ha messo un solo strumento di controllo su questo passaggio, nemmeno uno.

L'articolo 2-*bis*, introdotto dal Governo, non è una tassa sugli extraprofitti: è un anticipo di cassa. Qui devo essere ancora più schietta e netta, perché su questo si sta costruendo una narrazione falsa. In Commissione, il Governo ha presentato l'emendamento 1.24, che introduce questo nuovo articolo 2-*bis* e lo ha raccontato al Paese come la tassa sui grandi gruppi energetici, la tassa sugli extraprofitti. Finalmente - hanno detto - paga chi guadagna: non è vero. E non lo dico io, lo dice il testo, perché l'articolo 2-*bis* non istituisce alcuna imposta nuova. Obbliga i grandi gruppi energetici, quelli con ricavi consolidati sopra i 20 miliardi; noi avevamo presentato anche un emendamento, ne parlerò dopo, che prevedeva di far rientrare anche quelli con i ricavi consolidati entro i dieci miliardi, così da avere una platea più ampia. Comunque - dicevo - obbliga i grandi gruppi energetici a versare in anticipo il 39 per cento delle ritenute sui dividendi che hanno già deliberato, ritenute che quelle società in ogni caso avrebbero pagato solo più tardi.

E non basta, perché il comma 7 riconosce a quelle stesse società un credito d'imposta di pari importo, da scomputare quando gli utili verranno effettivamente corrisposti. Quindi, se il credito avanza, è rimborsabile e il comma 9 mette nero su bianco la confessione: il versamento anticipato non modifica il presupposto, la misura delle aliquote e le modalità di applicazione delle ritenute. Tradotto: i grandi gruppi energetici non pagano

un euro in più, pagano soltanto prima quello che avrebbero pagato dopo e lo Stato glielo restituisce sotto forma di credito d'imposta. È insomma una partita di giro; è un prestito che i petroliferi fanno all'Erario e che l'Erario restituirà.

Valore dell'operazione: 130 milioni di euro nel 2026, contro i 2 miliardi di euro di sconto. Questo vuol dire che i colossi dell'energia coprono soltanto il 6 per cento del costo di questa misura: il 94 per cento lo paga qualcun altro. E sapete chi è questo qualcun altro? Andiamo a leggere l'allegato 1 del provvedimento, quello che nessuno legge: 95 milioni e mezzo di euro di tagli lineari agli stanziamenti di Ministeri, più altri 136 milioni di euro prelevati dagli accantonamenti al Fondo speciale. E ve li leggo, perché hanno un nome e un volto: Ministero della Salute, 10 milioni di euro dagli accantonamenti, in un Paese con le liste d'attesa che conosciamo, con il pronto soccorso in affanno, con il personale sanitario allo stremo, tagliamo 10 milioni di euro alla sanità. Ministero dell'Istruzione, 3 milioni, di cui un milione e mezzo dal programma "Reclutamento e aggiornamento dei dirigenti scolastici e del personale scolastico per l'istruzione". Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica, 7 milioni e di questi 6 milioni e mezzo dal programma "Promozione dell'efficienza energetica, delle energie rinnovabili e regolamentazione del mercato energetico". Allora, fermiamoci un attimo su questo: perché è emblematico? Perché per finanziare uno sconto temporaneo su un combustibile fossile si tagliano i fondi per l'efficienza energetica e le rinnovabili, cioè si toglie l'unica cosa che ci farebbe uscire davvero da questa dipendenza. È un po' come spegnere l'incendio con la benzina e poi tagliare i fondi ai Vigili del fuoco. E ancora: Ministero della Cultura, 3,5 milioni di euro; Ministero dell'Interno, 8 milioni; Ministero della Giustizia, un milione; Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali, 11,6 milioni. E questa è la beffa perfetta, invece: 3 milioni e 800.000 euro tagliati dal

programma “Autotrasporto ed intermodalità” del Ministero delle Infrastrutture, perché si taglia l’autotrasporto per finanziare il credito d’imposta all’autotrasporto, giustamente. E questa, colleghi, non è una copertura finanziaria, è una coperta corta, tirata da una parte e dall’altra, sperando che nessuno guardi i piedi scoperti.

E poi c’è chi da questo decreto non prende assolutamente nulla, perché dal 28 luglio in poi la riduzione riguarda soltanto il gasolio: sulla benzina, zero; sul GPL, zero; sul metano per autotrazione, zero. Sono i dati della tabella del Servizio Studi, a pagina 10, per chi non l’avesse vista. Significa che milioni di famiglie italiane che hanno un’auto a benzina - e sono la maggioranza del parco circolante privato - non hanno avuto un centesimo di sconto. Chi ha comprato una macchina a GPL o a metano proprio perché costava meno da mantenere, spesso un pensionato o una famiglia monoreddito, non avrà nulla da questi decreti.

E permettetemi di ricordare un’ultima cosa, perché ha dell’incredibile: l’aliquota ordinaria del gasolio è di 672,90 euro per mille litri, perché è stata questa maggioranza ad alzarla con l’articolo 1, comma 129, della legge di bilancio per il 2026, parificando l’accisa del gasolio a quella della benzina, mentre prima era di 617,40 euro per mille litri. Cioè, a gennaio il Governo ha alzato l’accisa sul gasolio di 5,5 centesimi al litro, a luglio l’ha abbassata di 14 centesimi, per otto giorni alla volta, e adesso ci chiede di ringraziarlo. Insomma, prima ti mettono le mani in tasca, poi restituiscono qualche briciola e vogliono essere chiamati benefattori.

Signor Presidente, mi consenta un passaggio sulla mia terra, la Sicilia, perché qui la misura di questo fallimento si vede meglio che altrove. In Sicilia l’automobile non è una scelta, è una necessità; dove il treno non arriva, dove il trasporto pubblico locale è quello che è, dove per andare dall’entroterra a un ospedale servono anche due ore di macchina, il pieno non è una spesa voluttuaria: è il prezzo del diritto alla salute, del diritto allo studio e del diritto al

lavoro. Ogni centesimo in più sul carburante in Sicilia si moltiplica sul costo della spesa - perché tutto arriva su gomma o via mare -, sui pendolari dello Stretto, sugli agricoltori, sui pescatori, sugli autotrasportatori che tengono in piedi un’economia già fragile.

E c’è un paradosso che a Milazzo, a Priolo, ad Augusta brucia più che altrove. In Sicilia si raffina una parte consistente del petrolio che alimenta questo Paese: ci teniamo gli impianti, ci teniamo le emissioni, ci teniamo i costi sanitari e ambientali e poi i siciliani pagano il carburante tra i più cari d’Italia. Se c’è una ragione per cui una misura contro il caro carburanti deve essere strutturale e non a singhiozzo, quella ragione si chiama insularità e, in questo decreto, dell’insularità, che dal 2022 grazie a noi è stato inserito in Costituzione all’articolo 119, non c’è una riga.

Cosa avevamo proposto e che cosa hanno bocciato il Governo e la maggioranza? Noi non siamo qui soltanto per criticare, ma abbiamo presentato degli emendamenti che sono stati tutti respinti. Avevamo proposto di estendere la riduzione fino al 31 dicembre 2026, finanziandola con un vero contributo di solidarietà sui produttori e sui distributori di energia: respinto. Avevamo proposto di abbassare la soglia da 20 a 10 miliardi di ricavi, perché il perimetro scelto dal Governo è così stretto da lasciare fuori quasi tutti: respinto. Avevamo proposto - e questo emendamento porta la mia firma - di alzare l’aliquota dal 39 al 45 per cento, sempre su quella sorta di tassa sugli extraprofitti che ha presentato il Governo, ed è stato anche questo respinto. È stato proposto dai banchi dell’opposizione di rendere automatico e mensile il meccanismo della cosiddetta accisa mobile, per trasformare quel “può essere adottato” in “è adottato” - perché la restituzione ai cittadini del maggior gettito IVA incassato sui rincari non sia una concessione discrezionale del Governo di turno, ma un diritto che scatta da solo -, ma anche questo è stato respinto. È stato proposto di dare al Garante per la sorveglianza dei prezzi il compito di verificare

settimana per settimana che il taglio dell'accisa arrivi davvero alla pompa, con segnalazione all'Antitrust e alla Guardia di finanza in caso di anomalie: respinto. Avevamo proposto di destinare le eventuali maggiori entrate alla riduzione strutturale delle accise su benzina e gasolio, ma ovviamente anche questo è stato respinto. E sono stati presentati emendamenti che chiedevano di non tagliare la sanità, la cultura, la scuola, il Ministero dell'Interno, indicando ogni volta una copertura alternativa a valere sui grandi gruppi energetici: respinti uno per uno. Sono stati approvati quattro emendamenti su oltre 60: due del relatore, uno del Governo e uno della maggioranza; zero dell'opposizione, nemmeno quelli che chiedevano soltanto trasparenza, nemmeno quelli a costo zero.

Allora, le nostre proposte le riassumo qui, davanti ai cittadini, così restano agli atti e ognuno si assume la sua responsabilità: primo, basta proroghe di sette giorni, ma una misura certa fino alla fine dell'anno dentro la manovra di bilancio, così le famiglie e le imprese possano programmare. Secondo, un meccanismo automatico: se il prezzo internazionale sale e lo Stato incassa più IVA, quell'IVA torna ai cittadini per decreto obbligato ogni mese, senza che serva un Consiglio dei ministri e i titoli dei giornali. Terzo, una vera tassazione degli extraprofiti energetici, non un anticipo di cassa restituito con credito d'imposta: soglia più bassa, aliquota più alta, gettito vincolato alla riduzione delle accise. Quarto, controlli veri sulla filiera: il Garante dei prezzi con poteri e con obblighi di pubblicazione settimanale, perché, se lo sconto non arriva alla pompa, il problema non è il mercato, è che nessuno sta guardando. Quinto, benzina, GPL e metano dentro la misura e con un intervento specifico per i territori insulari e interni dove l'auto non è un lusso, ma l'unico mezzo per raggiungere un ospedale o una scuola. Sesto, fuori i tagli dalla sanità, dalla scuola e dalle rinnovabili, perché non si paga il caro carburante con le liste d'attesa o con il futuro del nostro Paese.

Signor Presidente, adesso concludo dicendo al Governo questo: voi potete continuare a firmare un decreto dopo l'altro, ogni sette giorni, e chiamarlo risposta all'emergenza, ma un'emergenza che dura da nove mesi non è più un'emergenza, è una politica e la vostra politica in nove mesi è costata 2 miliardi di euro ai contribuenti italiani e ha lasciato il gasolio a 2,20 euro. Ai cittadini dico invece una cosa sola e la dico con rispetto: quando sentirete raccontare che il Governo ha tassato i petrolieri per abbassarvi il costo del pieno, andate a leggere il comma 9 dell'articolo 2-bis: c'è scritto, in italiano, che nessuna aliquota è stata modificata.

Noi continueremo a chiedere che chi ha guadagnato da questa crisi paghi davvero e che chi la subisce smetta di essere trattato come un questuante a cui si concedono sette giorni di sconto per volta.

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

PINO BICCHIELLI (FI-PPE). Grazie, signor Presidente. Onorevoli colleghi, signor Sottosegretario Freni, intervenire su questo provvedimento significa, prima di tutto, riconoscere una realtà che famiglie, imprese e territori vivono ogni giorno. Quando i mercati energetici internazionali si muovono, il Paese non può limitarsi a registrare il colpo, deve governarlo con misura, con responsabilità e con una visione che tenga insieme tre fattori che per Forza Italia non sono mai stati in contraddizione: lo sviluppo, il benessere delle persone e la tutela dell'ambiente. Non è un approccio ideologico: è il metodo con cui questa maggioranza sta cercando di affrontare una fase di instabilità che si protrae da troppo tempo. Il decreto e le modifiche introdotte in Commissione finanze vanno letti in questa chiave: non come un insieme di norme eterogenee, ma come un intervento di contenimento e di tenuta, di tenuta del potere d'acquisto, tenuta del sistema produttivo, tenuta di un *asset* strategico come la siderurgia, tenuta

delle regole ambientali su impianti di interesse nazionale.

Il primo asse è quello più immediatamente percepibile dai cittadini. La riduzione delle accise sul gasolio e sul biodiesel impiegati come carburante e la conferma del credito d'imposta per l'autotrasporto di merci e di persone, nonché per le imprese di noleggio autobus con conducente che utilizzano i veicoli euro 5 ed euro 6, non sono un favore di parte, sono una scelta di giustizia concreta. Quando il gasolio sale, non sale soltanto un indicatore di mercato: sale il costo della spesa alimentare, del trasporto scolastico, della logistica agricola, della filiera turistica, del lavoro di chi ogni mattina parte con un mezzo pesante o con un autobus. L'autotrasporto non è sicuramente un settore di nicchia, è infrastruttura viva dell'economia reale. Togliere 14 centesimi al litro sull'accisa del gasolio, rispetto ai valori di inizio anno, e 8,45 centesimi sul biodiesel significa restituire ossigeno a chi produce e a chi si muove.

Nessuno - dico nessuno - può promettere di azzerare la volatilità dei mercati internazionali. Quello che uno Stato serio può fare - e questo Governo, signor Presidente, lo sta facendo con una sequenza di interventi tempestivi - è evitare che quella volatilità si scarichi interamente sulle spalle delle famiglie e delle imprese. È la differenza tra subire la crisi e governarne gli effetti ed è anche la differenza tra una politica che parla di transizione energetica e una politica che la rende compatibile con la vita quotidiana delle persone. Non esiste transizione credibile se nel frattempo si spegne il motore di chi lavora, non esiste sostenibilità se il trasporto pubblico locale e il trasporto merci diventano insostenibili, non esiste benessere ambientale se per arrivare a un obiettivo lontano si impoverisce il presente.

Forza Italia lo ha detto più volte in quest'Aula e in Europa: la transizione non può essere ideologica; deve essere governata, deve essere equilibrata e coerente con la competitività e con la tutela sociale. Abbiamo imparato negli ultimi anni che l'energia non

è semplicemente una materia economica: è una questione di sicurezza nazionale, di competitività e di libertà economica. Un Paese manifatturiero come l'Italia non può permettersi di avere un costo dell'energia strutturalmente più alto dei propri concorrenti europei e internazionali. Questo vale per la grande industria, ma vale ancora di più per le piccole e medie imprese. Vale per i territori nei quali la manifattura rappresenta non soltanto una fonte di reddito, ma una vera infrastruttura sociale. Per questo, la politica energetica deve perseguire tre obiettivi insieme: sicurezza degli approvvigionamenti, sostenibilità ambientale e competitività dei costi. E non possiamo accettare che questi tre obiettivi vengano messi in contrapposizione. La transizione energetica sarà tanto più forte quanto più sarà, anche, una transizione economicamente sostenibile. Dovrà essere una transizione nella quale l'industria italiana non venga soltanto chiamata a sostenere costi, ma venga messa nelle condizioni di investire, di innovare e di competere.

Il secondo asse di questo provvedimento, signor Presidente, riguarda Acciaierie d'Italia e il compendio ex Ilva. Ecco, l'ex Ilva non è, come sappiamo, una vicenda aziendale come le altre. La siderurgia è infrastruttura industriale essenziale: l'acciaio è nelle automobili, nelle infrastrutture, negli impianti energetici, nelle macchine industriali, nella cantieristica, nella difesa, nella meccanica. Un Paese che rinuncia a produrre acciaio rinuncia, almeno in parte, alla propria capacità industriale e un'Europa che dipende interamente da fornitori esterni per una materia prima strategica diventa inevitabilmente più debole, diventa vulnerabile.

Il provvedimento interviene con un ulteriore finanziamento oneroso - fino a 100,5 milioni di euro - destinato ad assicurare la continuità operativa degli impianti, nelle more della procedura di vendita, da trasferire in un'unica soluzione, su richiesta dell'organo commissariale. Non è un sussidio a fondo perduto: è un finanziamento da restituire, concesso nel rispetto della disciplina europea sugli aiuti di

Stato e collocato entro il massimale autorizzato dalla Commissione europea. Quegli impianti sono lavoro, filiera, capacità industriale e sicurezza degli approvvigionamenti in un mondo in cui l'acciaio è tornato a essere una questione geopolitica. Lasciarli senza continuità operativa, in una fase di cessione ancora aperta, sarebbe una scelta di debolezza e non di rigore. Al tempo stesso, i finanziamenti pubblici vanno restituiti in prededuzione con un grado di priorità rafforzato. Lo Stato può e deve intervenire per non far spegnere un *asset* strategico, non può accettare che l'intervento pubblico si risolva in una coda di crediti deboli. Responsabilità degli organi commissariali e certezza del recupero delle risorse stanno, e devono stare, insieme. È il contrario dell'assistenzialismo, è politica industriale.

Dietro la parola Ilva non ci sono soltanto impianti, bilanci, procedure; ci sono lavoratori, famiglie, migliaia di imprese dell'indotto, professionisti, trasportatori, artigiani, fornitori. E c'è un territorio, il territorio di Taranto, che da decenni vive una delle contraddizioni più difficili della storia industriale italiana: la necessità di avere lavoro e sviluppo e, contemporaneamente, il diritto alla salute, alla sicurezza e alla qualità dell'ambiente. Questa contraddizione non si risolve scegliendo una delle due parti. Non possiamo dire che viene prima l'uno e poi l'altro; non possiamo dire che viene prima l'ambiente e dopo il lavoro, o viceversa. Ma non possiamo neppure dire che il lavoro giustifica qualsiasi costo ambientale.

L'obiettivo deve essere un altro ed è un altro: costruire un modello industriale nel quale lavoro, produzione, salute e ambiente siano compatibili.

Sicuramente è una sfida difficile, ma è l'unica che abbia futuro. E vi è un passaggio che merita di essere letto senza pregiudizi: la sottoposizione ad autorizzazione integrata ambientale, in sede statale, dei progetti relativi agli impianti dichiarati di interesse strategico nazionale. Lo dico da presidente della Commissione parlamentare di inchiesta

sul rischio idrogeologico e sismico: so quanto sia fragile il territorio italiano e so quanto sia sbagliato contrapporre, per principio, tutela ambientale e attività produttiva. Portare in sede statale l'autorizzazione per gli impianti di interesse strategico nazionale è una scelta chiara di governo del territorio. Significa evitare che procedimenti frammentati, lunghi e contraddittori producano il peggior risultato possibile: impianti fermi, comunità senza lavoro e ambiente, comunque, non protetto.

L'autorizzazione unica su materie di rilievo nazionale - se rigorosa e statale - è uno strumento di tutela, non sicuramente di deroga; e la tutela vera è quella che si esercita con regole chiare e controlli effettivi, non quella che si esercita con il rinvio infinito. Lo abbiamo visto proprio come Commissione sul dissesto idrogeologico. La frammentazione normativa è una delle cause principali dell'inerzia dell'azione amministrativa: divide competenze, allunga i tempi, confonde le responsabilità e rende più difficile la manutenzione, la prevenzione, il controllo del territorio e la capacità di fronteggiare gli effetti del dissesto, delle calamità e dei cambiamenti climatici. Ecco, quindi, semplificare non significa indebolire le tutele: significa rendere più chiaro chi decide, con quali tempi e sulla base di quali responsabilità.

Tutto questo si traduce in certezza anche a livello industriale: una grande impresa industriale deve sapere quali standard ambientali deve rispettare, quali investimenti sono necessari, entro quali tempi può ottenere le autorizzazioni, e deve essere sottoposta a controlli rigorosi. Quello che non possiamo permetterci è un sistema in cui l'incertezza amministrativa diventa essa stessa un ostacolo agli investimenti, perché l'ambiente si tutela anche attraverso la tecnologia, con impianti nuovi, processi più efficienti, decarbonizzazione, sostituzione progressiva delle tecnologie più inquinanti; si tutela creando condizioni economiche affinché le imprese possano fare questi investimenti. Politiche industriali e politica ambientale, se

sono serie, non si elidono, anzi si rafforzano. E l'industria che investe è lo strumento più concreto per rendere più pulita la produzione; l'ambiente protetto con regole certe è la condizione perché quegli investimenti possano arrivare.

Il benessere non nasce sicuramente dalla distribuzione di sussidi: nasce quando un Paese riesce a creare condizioni in cui un'impresa può investire, un lavoratore può trovare un lavoro stabile, una famiglia può programmare il proprio futuro, un territorio può tornare ad avere fiducia nella propria capacità di crescere. È questa la sfida che abbiamo davanti. Proprio per questo, nel sostenere le misure contenute in questo provvedimento, dobbiamo avere ben chiaro che l'emergenza non può diventare la nostra politica industriale: l'emergenza è il momento in cui lo Stato interviene per impedire che un problema diventi irreversibile. La politica industriale è, al tempo stesso, avere sempre chiari gli obiettivi di lungo periodo e trasformare le crisi in una occasione di rilancio.

Nella stessa logica di equilibrio si colloca il meccanismo straordinario di versamento anticipato del 39 per cento delle ritenute e delle imposte sostitutive sugli utili deliberati da grandi gruppi energetici individuati con un requisito dimensionale chiaro: ricavi consolidati superiori a 20 miliardi di euro e attività nella filiera energetica. Non è una patrimoniale, non è una tassa punitiva: è una anticipazione con riconoscimento di un credito d'imposta di pari importo al momento dell'effettiva corresponsione degli utili. Ecco, in una fase in cui lo Stato chiede alle famiglie di resistere all'aumento dei carburanti e alle imprese di trasporto di non fermarsi, è ragionevole chiedere ai grandi gruppi del comparto energetico un contributo di tesoreria tempestivo. La copertura del provvedimento utilizza anche queste maggiori entrate: è un equilibrio, senza stravolgere la disciplina ordinaria della tassazione dei dividendi e senza inventare una nuova ideologia fiscale.

Nella stessa logica di sobrietà si colloca la qualificazione come "spese di rappresentanza"

di determinati investimenti dei concessionari di giochi pubblici e l'indeducibilità delle spese che remunerano sponsorizzazioni vietate. Il fisco non deve premiare comunicazioni che alimentano il gioco patologico. Il benessere delle persone, soprattutto delle più vulnerabili, non è un tema laterale: è parte della stessa idea di sviluppo che non misura la crescita solo in punti di PIL.

Onorevoli colleghi, so che su questi decreti si è discusso anche del metodo, della confluenza di più provvedimenti di urgenza, della necessità di omogeneità, della chiarezza delle norme. Sono richiami che il Parlamento ha il dovere di fare, e che Forza Italia sicuramente non sottovaluta: la qualità della legislazione è un bene costituzionale. L'urgenza in questo caso non è un alibi, l'urgenza è un fatto: i prezzi petroliferi, la tenuta della logistica, la continuità degli impianti siderurgici, la certezza autorizzativa su siti strategici sono tutte materie che non attendono i tempi ordinari di una legge di bilancio.

Se nel frattempo si ferma un camion, si spegne un impianto produttivo, si scarica sulle famiglie un aumento che lo Stato poteva almeno in parte assorbire. Il nostro compito, da qui in avanti, è doppio: convertire questo decreto con grande senso di responsabilità e, insieme, lavorare perché le misure contingenti si innestino in una strategia più stabile: politica energetica non ideologica, politica industriale capace di accompagnare le riconversioni, politica del territorio che metta in sicurezza suolo, comunità e imprese.

Signor Presidente, Forza Italia guarda a questo testo con lo stesso criterio con cui ha scelto di stare al Governo: concretezza, equilibrio, attenzione ai territori, difesa delle famiglie e delle imprese, rispetto dell'Europa e rifiuto delle scorciatoie ideologiche. Non è la soluzione definitiva di tutti i nodi aperti - nessun decreto-legge lo è -, però è un atto di governo del presente. E governare il presente senza dimenticare il futuro del territorio e della competitività del Paese resta il compito più alto di quest'Aula.

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

TONI RICCIARDI (PD-IDP). Grazie, Presidente. Presidente, onorevoli colleghe e colleghi, Sottosegretario Freni, a me verrebbe quasi da ragionare rispetto alla donna o all'uomo della strada, il quale giustamente, ove mai fosse affetto da broncopolmonite, si vedrebbe curare per la bellezza di 15 mesi con l'aspirina. Sta ingerendo aspirina, ma questa broncopolmonite non passa. Ora, noi siamo a quota 15 provvedimenti da parte di un Governo che si era presentato quattro anni fa come pronto; un Governo che aveva nella sua raffigurazione massima la Presidente del Consiglio che ha vinto - lo ricordo a me stesso - la campagna elettorale anche grazie a quel video, che è divenuto virale, dinanzi alla pompa di benzina, dicendo che, una volta giunta a Palazzo Chigi, tra le tante cose che avrebbe fatto, avrebbe cancellato le accise.

Ecco, dopo quattro anni, noi siamo dinanzi a un Governo che ha aumentato le accise, un Governo che non è in grado di trovare una soluzione, ma, soprattutto, un Governo che non ha una bussola di orientamento. Questo provvedimento costa 100,2 milioni di euro. È come se voi steste costantemente svuotando il mare con un secchiello, per giunta pure bucato. E, allora, noi stiamo ancora aspettando - perché le notizie di stampa anticipano sempre famigerate, fantomatiche soluzioni - gli aiuti mirati.

Allora, va bene il primo provvedimento, va bene il secondo, va bene il terzo e va bene anche il quarto, ma dopodiché uno straccio di visione, di orientamento, di orizzonte verso il quale voi volete proiettare la politica energetica in questo Paese, qual è? Chi fa politica, care colleghe e cari colleghi, deve avere dinanzi due orizzonti. E quali sono questi orizzonti? La risoluzione immediata del problema emergenziale e la visione a lungo termine. Va bene tutto, ma noi siamo nel bel mezzo di una crisi energetica che si protrae da decenni in questo Paese,

aggravata negli ultimi mesi dagli amici o, se volete, dagli ex amici - ora, qui, andiamo un po' in confusione - di questo Governo, di cui la Presidente del Consiglio si era dichiarata esser ponte in Europa, mentre poi, purtroppo, Trump ci consegna un giorno un dazio e un giorno un aumento alla pompa di benzina. Va bene tutto, ma se la soluzione a tutto questo è immaginare di offrire le fantomatiche centrali nucleari tra 20 anni, io, all'operaio, al macellaio, al piccolo imprenditore, al commerciante, che tutti i giorni devono prendere la propria autovettura e recarsi al lavoro e vedono schizzare il prezzo quotidianamente - ormai, noi siamo fissi sopra i 2 euro -, che gli dico? Che gli risolvo il problema energetico tra 20 anni, forse, con le centrali nucleari?

Allora, la visione dov'è? Perché, guardate, queste emergenze, quando accadono, sono la testimonianza plastica di un Governo che in materia energetica non sa dove mettere le mani, non ha uno straccio di idea, perché questo è il tema vero. E non si può immaginare di fare i provvedimenti raschiando il fondo del barile, perché andare a prendere i fondi speciali nei singoli Ministeri significa - per abbassare di un nulla il costo del litro alla pompa di benzina - tagliare in istruzione, tagliare in sanità, tagliare in giustizia, tagliare in sicurezza, perché i soldi quelli sono. Allora, non ci venite a raccontare le favole. La verità è che voi non avete idea di come si governi un'emergenza del genere e non avete gettato le basi affinché questa emergenza si possa risolvere.

E ancora. Noi siamo in un Paese dove, a tornate di pensiero, le automobili sono a diesel, sono a benzina, sono a GPL e sono pure elettriche. Allora, dico io: è mai possibile che, rispetto al mantenimento del costo, del prezzo, non ci sia stata l'idea, la visione di immaginare di offrire delle soluzioni mirate per le varie tipologie? O immaginate che il parco auto in questo Paese sia solo diesel? E ancora: gli autotrasporti, il commercio, tutto quello che volete.

Allora, scegliete, dovete avere il coraggio di scegliere dove intervenire e in quali ambiti,

perché, se un Governo sceglie - la politica è scelta, è orizzonte -, può tranquillamente dire ai cittadini: guarda, io sto abbattendo il costo del diesel, del carburante per il trasporto pubblico locale, per l'agricoltura, per i TIR che trasportano merci (*Applausi del deputato Casu*). Ma scegliete. Immaginare di fare questo significa, evidentemente, strizzare l'occhio a coloro che determinano i prezzi alla pompa, è inutile che ci giriamo attorno.

Eppure, per l'ennesima volta, in Commissione vi abbiamo fatto, come Partito Democratico, tutta una serie di proposte. La prima: che ci fosse l'applicazione tempestiva delle accise mobili, ovvero quella di prolungare e rafforzare la riduzione delle accise - cosa che avevate detto in campagna elettorale e che vi siete rimangiati, perché questa è la verità -, allargare la misura di intervento su benzina e GPL e soprattutto... ma, guardate, noi in Commissione finanze sono anni che parliamo del monitoraggio dei prezzi, del fatto che, un altro po', dovevamo mettere i cartelloni 6 per 3 davanti alle pompe di benzina per dimostrare, con i cartelli, con le luci, con le lampadine, quale fosse il prezzo reale, però, ogniqualvolta si chiede il monitoraggio - che è una cosa che si fa a costo zero -, ci sentiamo dire "no".

E, allora, il monitoraggio effettivo dei prezzi alla pompa non si può fare. Avevamo chiesto il contributo anticipato da parte dei grandi gruppi energetici. Ma come è possibile? La bomba dell'aereo ancora deve cadere in territorio e i grandi gruppi energetici già aumentano il prezzo. Allora, voi ci dovete spiegare: che ci state a fare? Che ci state a fare?

Non è possibile che un Governo, il Governo dell'Italia, non sia in grado di interloquire con i gruppi energetici e calmierare, monitorare, avvertire e chiedere la collaborazione rispetto alla tenuta dei prezzi. E anche su questo ci avete detto di no. Per non parlare - è stato già accennato - dei fondi dei Ministeri, dei fondi speciali. Per ogni provvedimento, ci dovete fare una cortesia, ma lo dico con il massimo rispetto che vi è dovuto: dovete iniziare a studiare. Infatti, mi sembra di rivedere la follia che avete

compiuto con l'Albania; ce l'avete raccontata, l'avete raccontata al Paese in un modo, per poi scoprire che servivano 760 milioni e, guarda caso, vai a vedere, dove trovate 760 milioni? Grattando i fondi strutturali, i residui attivi dei singoli Ministeri.

Allora, dico: è una politica, questa? È una visione economica? È la risoluzione possibile di un problema? No, è navigare a vista; navigare a vista dove probabilmente la pezza, molte volte, è peggio del buco.

E arriviamo agli ultimi due punti. Lo sentivo anche prima nell'intervento che mi ha preceduto: voi decidete di fare cassa - giustamente, dico io - sui fondi da gioco, mettiamola così, perché poi in tutto questo è straordinario, voi, che siete il Governo dei decreti Sicurezza, il Governo che, come primo atto, ha inasprito le pene per i *rave party*, come se, in Italia si ballasse tutti i giorni nei campi - di *rave party* non se ne sono più fatti -, che cosa fate? Andate a prendere i fondi, gli utili del gioco - benissimo - e non li utilizzate in materia di prevenzione per affrontare le patologie, ma lo Stato prima si fa *croupier* da gioco e poi utilizza quei soldi, guarda caso, per immaginare di far finta di ridurre il prezzo alla pompa. Straordinari! Come siete stati straordinari a festeggiare esattamente il giorno nel quale stavate celebrando la vostra longevità: il Governo più longevo della storia repubblicana. E dove lo andate a celebrare? A Bari il giorno in cui, da Taranto, a qualche chilometro più a sud partono 2.500 lettere di licenziamento. Siete stati straordinari! Avete fatto un capolavoro! Ci avete fatto la lezioncina su ogni problema: era colpa di quelli di prima, era colpa vostra, era colpa della sinistra, era colpa delle scie chimiche. Ora, visto che la legislatura è volta al termine, noi gradiremmo sapere: tra qualche mese di chi sarà la colpa della non gestione, del rincaro, delle difficoltà strutturali che piccole e microimprese, operai, lavoratori e famiglie hanno? La additerete alle questioni geopolitiche internazionali e, quando qualcuno ve ne chiederà conto, chiedendo "ma voi, quando stavate seduti lì, in che maniera

avete immaginato di risolvere il problema”, probabilmente qualcuno di voi si inventerà una storiella, dando forse la colpa a quelli ancora prima.

Allora guardate, è chiaro che abbiamo cercato di migliorare questo provvedimento, ragionandoci sopra e cercando di essere propositivi, perché il Partito Democratico non ha mai fatto l’opposizione per l’opposizione, ma ha criticato la soluzione, cercando di offrire una contro soluzione, che voi avete rispedito, come sempre, al mittente, non risolvendo i problemi.

Allora, per tutte queste ragioni, Presidente, noi non possiamo far altro che dichiarare il nostro voto contrario su questo provvedimento (*Applausi del deputato Casu*).

PRESIDENTE. Passiamo all’ultimo intervento. È iscritto a parlare l’onorevole Congedo. Ne ha facoltà.

SAVERIO CONGEDO (FDI). Grazie, Presidente. Colleghi, Sottosegretario Freni, il provvedimento oggi al nostro esame si compone di 7 articoli e interviene su questioni diverse, ma accomunate da una medesima esigenza: dare risposte tempestive e concrete alle conseguenze economiche di una situazione internazionale che continua a produrre effetti rilevanti sul nostro Paese.

La nuova fase di instabilità determinatasi sui mercati internazionali e, in particolare, le tensioni legate alla guerra in Medio Oriente hanno determinato un nuovo aumento dei prezzi dei prodotti energetici, con inevitabili ripercussioni sui costi sostenuti dalle famiglie e dalle imprese, com’è sotto gli occhi di tutti.

Il Governo - lo dico al collega Ricciardi - ha scelto di intervenire, così come richiede la situazione, e lo ha fatto immediatamente, utilizzando gli strumenti disponibili per contenere l’impatto dell’aumento del prezzo dei carburanti e per sostenere quei comparti produttivi che più direttamente risentono di queste dinamiche. È questo il primo e principale obiettivo dell’articolo 1 del decreto-legge: la

misura centrale, infatti, riguarda la riduzione temporanea delle accise sul gasolio, utilizzato come carburante, portato da 672,90 a 532,90 euro per mille litri. Una riduzione, quindi, di 14 centesimi al litro.

A questo si aggiunge l’effetto derivante dalla conseguente riduzione della base imponibile IVA, che il Governo stima in un ulteriore risparmio di circa 3 centesimi al litro sul prezzo finale. È una misura che, dunque, incide direttamente sul prezzo alla pompa e che va letta nel quadro degli interventi che il Governo ha adottato, nel corso di questi mesi, seguendo l’evoluzione dei mercati energetici.

Non siamo, infatti, davanti a un intervento isolato: da marzo in poi si sono succedute diverse riduzioni delle accise, modulate in relazione all’andamento dei prezzi e alle risorse disponibili. Complessivamente, gli interventi di riduzione delle accise sui carburanti, adottati, nel 2026, fino al 10 settembre, comportano oneri per circa 2 miliardi di euro. È un dato che credo vada sottolineato, perché non è - come ha sostenuto il collega Ricciardi - un’aspirina per affrontare una patologia grave. Il numero degli interventi, infatti, dà la dimensione concreta dell’impegno messo in campo per attenuare gli effetti della crisi energetica.

Il decreto in esame interviene, in particolare, sul periodo compreso tra la fine di luglio e l’inizio di settembre, recependo anche le misure adottate con i successivi decreti-legge n. 139 e n. 153 del 2026.

La riduzione riguarda anche il biodiesel e i gasoli paraffinici, per i quali l’aliquota viene portata a 532,90 euro per mille litri, con una riduzione, rispetto all’inizio dell’anno, di 8,4 centesimi al litro, nel rispetto, naturalmente, dei requisiti europei in materia di sostenibilità ambientale.

E l’azione del Governo non si è fermata qui, anzi: con il decreto-legge n. 157 del 2026, il Governo ha ulteriormente prorogato la riduzione dell’accisa sul gasolio dall’11 al 17 settembre. Questo dimostra la volontà di seguire, giorno per giorno, l’andamento della crisi e di adeguare gli strumenti di intervento

alle esigenze che emergono.

Accanto alla riduzione generalizzata delle accise, il provvedimento presta particolare attenzione a uno dei settori maggiormente esposti all'aumento del prezzo del gasolio: l'autotrasporto. Viene prorogato, infatti, per i mesi di luglio e agosto 2026, il credito d'imposta riconosciuto alle imprese di autotrasporto merci, alle imprese di trasporto di persone e alle imprese di noleggio autobus con conducente che utilizzano veicoli Euro 5 ed Euro 6. Il credito è parametrato alla maggiore spesa sostenuta per il carburante rispetto al prezzo registrato nel mese di febbraio 2026; contestualmente il limite massimo delle risorse destinate a questa misura viene innalzato da 300 a 397,6 milioni di euro, con un maggiore onere di 97,6 milioni per il 2026.

Anche in questo caso si tratta di una scelta importante. L'aumento del costo del carburante per l'autotrasporto non è, infatti, un problema che riguarda esclusivamente le imprese del settore, ma è un costo che rischia inevitabilmente di trasferirsi lungo l'intera catena produttiva e distributiva, fino ad arrivare al consumatore finale.

Sostenere l'autotrasporto significa, quindi, sostenere la competitività delle nostre imprese e, nello stesso tempo, contribuire a contenere possibili ulteriori spinte inflazionistiche.

Il secondo grande capitolo del provvedimento riguarda Acciaierie d'Italia e il complesso industriale dell'ex Ilva. Parliamo di una vicenda estremamente complessa, ma anche di un'infrastruttura produttiva che continua a rivestire un'importanza strategica per il sistema industriale nazionale.

L'articolo 2 autorizza un ulteriore finanziamento oneroso: fino a 100,5 milioni di euro per il 2026 in favore di Acciaierie d'Italia in amministrazione straordinaria. Le risorse possono essere trasferite direttamente dal Ministero delle Imprese e del *made in Italy*, su richiesta dell'organo commissariale, con l'obiettivo di assicurare la funzionalità degli impianti siderurgici nelle more della procedura di vendita. Non si tratta - è

bene precisarlo - di un finanziamento a fondo perduto: è un finanziamento oneroso, inserito nel quadro della disciplina europea sugli aiuti di Stato e soggetto a restituzione. L'intervento si colloca, inoltre, all'interno del massimale autorizzato dalla Commissione europea: considerando i diversi interventi, l'importo cumulato raggiunge 349,5 milioni di euro, rispetto al massimale autorizzato di 390 milioni.

La finalità è chiara: evitare che nel delicatissimo periodo che precede la definizione della procedura di cessione venga compromessa la continuità degli impianti. E credo che, su questo punto, occorra tenere insieme almeno tre esigenze, che non possono essere considerate alternative: la tutela dell'occupazione - sia quella diretta che dell'indotto -, la salvaguardia della capacità produttiva nazionale e la tutela dell'ambiente e della salute. Una questione delicata che - lo voglio sottolineare - non ammette posizioni demagogiche come quelle che abbiamo sentito (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

Proprio sul versante ambientale, durante l'esame parlamentare, è stata introdotta una disposizione che assoggetta ad autorizzazione integrata ambientale e statale gli impianti dichiarati di interesse strategico nazionale, categoria nella quale rientrano gli impianti siderurgici dell'Ilva.

Il provvedimento interviene sulla disciplina dei finanziamenti pubblici concessi ai gruppi Ilva e Acciaierie d'Italia in amministrazione straordinaria, attribuendo alla loro restituzione un regime di priorità rispetto agli altri crediti, salvaguardando comunque i crediti dei lavoratori indicati nell'articolo 2751-bis del codice civile.

Un ulteriore capitolo, introdotto durante l'esame in sede referente, riguarda i grandi gruppi del settore energetico. L'articolo 2-bis prevede un meccanismo straordinario di anticipazione delle entrate tributarie relative alle ritenute sugli utili deliberati. La disposizione interessa i grandi gruppi energetici

con ricavi consolidati superiori a 20 miliardi di euro e prevede il versamento anticipato del 39 per cento delle ritenute e delle imposte sostitutive relative agli utili interessati dalla norma.

È importante chiarire la natura di questa misura: non siamo in presenza di una nuova imposta. Lo sottolineo: non siamo in presenza di una nuova imposta. L'importo anticipato genera infatti un corrispondente credito d'imposta che potrà essere utilizzato al momento dell'effettiva corresponsione degli utili. Se le ritenute effettivamente dovute saranno inferiori all'anticipazione, la differenza potrà essere utilizzata immediatamente in compensazione o richiedendola al rimborso. La misura consente, però, di anticipare risorse significative per la finanza pubblica: 130,3 milioni di euro nel 2026, che concorrono alla copertura degli interventi previsti in questo decreto.

L'articolo 2-ter contiene poi alcune disposizioni di carattere fiscale relative al settore dei giochi: una questione delicata che merita di essere approfondita e non - come dire - sviluppata in un intervento di pochi minuti, con un significato e un intento demagogico. In particolare, vengono qualificate fiscalmente come spese di rappresentanza alcune spese sostenute dai concessionari di giochi pubblici per campagne informative e iniziative di comunicazione responsabile, comprese quelle destinate alla prevenzione e al contrasto, come dicevo prima, del gioco patologico.

Parallelamente, viene prevista l'ineducibilità, ai fini Ires e IRAP, delle spese sostenute per sponsorizzazioni di giochi e scommesse vietate dalla legge; ripeto, sponsorizzazione di giochi e scommesse vietate dalla legge. È una disposizione che introduce maggiore certezza nell'applicazione della normativa tributaria e, nello stesso tempo, ribadisce un principio altrettanto chiaro: ciò che è vietato dalla legge non può produrre un vantaggio fiscale.

Signor Presidente, vorrei infine soffermarmi brevemente sull'impianto finanziario del

provvedimento. L'articolo 3 individua puntualmente le coperture; gli oneri relativi all'articolo 1 e all'incremento del fondo per gli interventi strutturali di politica economica ammontano complessivamente a 479,8 milioni di euro per il 2026; 91,2 milioni di euro per il 2027 e 4,1 milioni di euro per il 2028 e a questi si aggiungono i 100,5 milioni, destinati all'intervento su Acciaierie d'Italia.

Certo, la coperta è corta - come ricordava la collega Raffa -, ma non siamo in presenza di aumento di tasse. Il fatto di non aumentare le tasse su famiglie e imprese è la stella polare di questo Governo e di questa maggioranza e anche in questo provvedimento la stiamo seguendo pedissequamente. Le coperture derivano, infatti, da fonti diverse: dalle somme relative alle sanzioni dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato non riassegnate; da riduzione di stanziamenti e fondi; dalle maggiori entrate connesse alla misura delle accise e, per 100,3 milioni, dall'anticipazione delle ritenute sui dividendi dei grandi gruppi energetici.

Nel complesso, quindi, siamo davanti a un provvedimento che interviene su un'emergenza concreta con strumenti altrettanto concreti: ridurre il costo del gasolio significa dare un sollievo immediato a milioni di cittadini e imprese; sostenere l'autotrasporto significa difendere un settore essenziale per il funzionamento dell'economia e impedire che l'aumento dei costi energetici si propaghi ulteriormente sui prezzi; garantire la continuità degli impianti ex Ilva significa tutelare un patrimonio industriale strategico, migliaia di lavoratori e una filiera fondamentale per l'industria italiana, accompagnandone la transizione verso una soluzione stabile; chiedere ai grandi gruppi energetici un'anticipazione di entrate fiscali significa, infine, reperire una parte delle risorse necessarie senza introdurre una nuova imposizione.

Presidente, colleghi, in una fase internazionale caratterizzata da forte instabilità, la politica economica deve essere capace di

adattarsi rapidamente alle circostanze, senza rinunciare alla responsabilità nei conti pubblici. Ed è esattamente la logica che attraversa questo provvedimento: intervenire dove serve, quando serve, nella misura necessaria, utilizzando risorse certe e strumenti mirati. Non misure indistinte, dunque, ma interventi concentrati sui punti nei quali le conseguenze della crisi rischiano di essere più pesanti: il costo dell'energia, il sistema dei trasporti, la competitività delle imprese e la continuità di un grande polo industriale strategico.

È la dimostrazione di un Governo, di una maggioranza, di una forza politica come Fratelli d'Italia che, di fronte a una crisi internazionale e alle sue conseguenze economiche, non rimane ferma ad osservare l'andamento dei mercati, ma utilizza tutti gli strumenti a disposizione per proteggere il potere d'acquisto delle famiglie, sostenere le imprese e difendere il sistema produttivo nazionale.

Concludo, Presidente. È con questa consapevolezza che affrontiamo la discussione e la conversione di questo decreto-legge (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

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

(Repliche - A.C. 3045-A)

PRESIDENTE. Sia il relatore che il rappresentante del Governo non intendono intervenire in sede di replica.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Discussione della proposta di legge: Deborah Bergamini ed altri: “Istituzione del Museo per la memoria del disastro ferroviario di Viareggio” (A.C. 2225-A) e delle abbinate proposte di legge: Simiani ed altri; Montemagni (A.C. 1253-2712) (ore 16,10).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge n. 2225 -A: “Istituzione del Museo per la memoria del disastro ferroviario di Viareggio” e delle abbinate proposte di legge nn. 1253-2712.

Avverto che lo schema recante la ripartizione dei tempi è pubblicato in calce al vigente calendario dei lavori dell'Assemblea (*Vedi calendario*).

**(Discussione sulle linee generali
- A.C. 2225-A e abbinate)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

La VII Commissione (Cultura) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Ha facoltà di intervenire la relatrice, la deputata Tassinari.

ROSARIA TASSINARI, *Relatrice*. Grazie, Presidente. La proposta di legge è stata assegnata in sede referente alla Commissione cultura che ne ha avviato l'esame in data 12 novembre 2025, congiuntamente alla proposta di legge n. 1253 vertente su identica materia. Nella seduta del 18 novembre 2025, la Commissione ha adottato il testo della proposta di legge n. 2225 quale testo base per il seguito dell'esame. Dopo aver disposto, nella seduta del 13 maggio 2026, l'abbinamento, ai sensi dell'articolo 77, comma 1, del Regolamento, della proposta di legge n. 2712, la Commissione ha esaminato le proposte emendative presentate, approvandone alcune nella seduta del 27 maggio 2026. Infine, nella seduta di giovedì scorso, 10 settembre 2026, la Commissione ha conferito ai relatori il mandato a riferire favorevolmente in Assemblea.

La proposta di legge si compone di un articolo suddiviso in sei commi.

Il comma 1 prevede l'istituzione del Museo per la memoria del disastro ferroviario di Viareggio, con sede in Viareggio, al fine di conservare la memoria del disastro prodotto a seguito dell'incidente ferroviario verificatosi il 29 giugno 2009 nella medesima cittadina,

di farne conoscere le cause e le conseguenze, anche mediante lo svolgimento di attività, laboratori, progetti e iniziative rivolte alle istituzioni scolastiche del sistema nazionale di istruzione nel rispetto della loro autonomia, nonché al fine di rendere omaggio alle vittime e alle loro famiglie.

Il successivo comma 2 stabilisce che alla gestione del Museo provvede la Fondazione del Museo per la memoria del disastro ferroviario di Viareggio, ente di diritto privato, costituito dal Ministero della Cultura. Alla Fondazione possono partecipare, oltre al Ministero della Cultura, il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, la regione Toscana, la provincia di Lucca, il comune di Viareggio e l'associazione delle vittime del disastro ferroviario di Viareggio.

Il comma 3 dispone che il patrimonio della Fondazione è costituito da apporti del Ministero della Cultura, e può essere incrementato da ulteriori apporti dello Stato, nonché dalle risorse provenienti da soggetti pubblici e privati.

Quanto invece alle attività di fondazione, esse sono finanziate con le risorse di cui al successivo comma 6, che possono essere integrate anche tramite le risorse facenti parte del patrimonio di cui al primo periodo e con ulteriori contributi di enti pubblici e soggetti privati.

Il comma 4 stabilisce che, con decreto del Ministero della Cultura, sono approvati: l'atto costitutivo e lo statuto della Fondazione del Museo per la memoria del disastro ferroviario di Viareggio.

Il comma 5 prevede che la Fondazione è sottoposta alla vigilanza del Ministero della Cultura, secondo le modalità previste dalla normativa vigente. All'attività di vigilanza il Ministero provvede nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

Il comma 6 reca le disposizioni di carattere finanziario e stabilisce che per la realizzazione del Museo è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2027, di cui 200.000

euro da destinare alla dotazione iniziale della Fondazione di cui al comma 2, di un milione di euro per l'anno 2028 e di un milione di euro per l'anno 2029. Per il funzionamento del Museo è autorizzata la spesa di 50.000 euro annui a decorrere dall'anno 2029.

Alla copertura dei relativi oneri si provvede: quanto ai 2 milioni di euro per l'anno 2027 e a 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2028 e 2029, finalizzati alle spese necessarie alla realizzazione del Museo, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni dello stanziamento del Fondo speciale di conto capitale 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 l'accantonamento relativo al Ministero della Cultura; quanto a 50.000 euro annui a decorrere dall'anno 2029, finalizzati al sostegno delle spese necessarie per il funzionamento del Museo, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni 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 l'accantonamento relativo al Ministero della Cultura.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire il Sottosegretario Freni, che si riserva. È iscritto a parlare l'onorevole Quartini.

ANDREA QUARTINI (M5S). Grazie, Presidente. Colleghe e colleghi, siamo ad approvare una proposta di legge *bipartisan* che ha a che fare con la memoria: la memoria come dovere civile, la memoria come elemento importante della nostra storia. A 17 anni dal tragico 29 giugno 2009, quando l'esplosione di un treno merci carico di GPL alla stazione di Viareggio causò la morte di 32 persone

e oltre 100 feriti, l'esigenza di un luogo stabile dedicato alla memoria delle vittime non è più rinviabile. Non si tratta di un semplice monumento, ma di uno spazio vivo di educazione civile e di prevenzione sul modello di altre esperienze italiane che hanno saputo trasformare il dolore in patrimonio collettivo e di consapevolezza. L'Italia ha già maturato esperienze dei musei memoriali dedicati a vittime di stragi e disastri. Tre esempi sono particolarmente significativi: il Museo per la memoria di Ustica, a Bologna, ospitato dal 2007 nell'ex deposito tranviario della Zucca, che custodisce i resti del DC-9 Itavia abbattuto il 27 giugno 1980 con 81 vittime. Questo museo nasce dalla determinazione dell'associazione dei parenti delle vittime e dall'installazione permanente dell'artista Boltanski che intreccia i resti del velivolo con 81 specchi neri e altrettante lampadine che pulsano al ritmo del battito cardiaco e frasi sussurrate. È un luogo che scuote la coscienza e mantiene aperta la domanda di verità.

Poi abbiamo il Memoriale delle vittime del terrorismo e della violenza politica di Brescia, realizzato fra il 2013 e il 2023. È un museo urbano a cielo aperto che collega piazza della Loggia al castello di Brescia attraverso 441 pietre d'inciampo. Ogni formella incisa nel selciato ricorda una vittima delle stragi politiche in Italia e nel mondo, con un nucleo centrale dedicato agli anni della strategia della tensione. Il percorso è percorribile tutti i giorni e trasforma la città stessa in un archivio vivente.

Poi abbiamo il Museo storico della resistenza di Sant'Anna di Stazzema, allestito nella vecchia scuola elementare del paese, che ripercorre la strage del 12 agosto 1944 con le sue 560 vittime della furia nazifascista e l'intera storia della Resistenza in Toscana.

A questi vorrei aggiungere altri esempi che, per ragioni di tempo a disposizione, mi limiterò a ricordare. Abbiamo il Museo Longarone Vajont - Attimi di storia, collocato a Longarone, per raccontare e mantenere viva la memoria di quanto accaduto nell'immane tragedia che ha segnato in modo indelebile un

intero territorio, strappando alla vita, la notte del 9 ottobre 1963, 1.910 vittime. Abbiamo il museo di documentazione di Stava, nella provincia di Trento, che ricorda la catastrofe del 19 luglio 1985, uno dei più gravi disastri al mondo dovuti al crollo di discariche a servizio di miniere che con 268 morti ed ingenti distruzioni rimane a tutt'oggi una delle più gravi catastrofi industriali e ambientali mai verificatisi in Italia. Abbiamo il museo minerario situato a Charleroi, Marcinelle, che ospita, appunto, lo "Spazio 8 agosto 1956" in ricordo delle 262 vittime morte per le ustioni, il fumo e i gas tossici, la cui orribile fine è vicina per vari aspetti a quella delle vittime di Viareggio. Abbiamo il Museo nazionale ucraino "Cernobyl", non lontano da Kiev, legato all'incidente nucleare avvenuto nella centrale 40 anni fa, il 26 aprile 1986.

Questi numeri e questi musei dimostrano che la memoria istituzionalizzata non è un esercizio retorico, ma uno strumento concreto di educazione civile, ricerca storica e prevenzione. Oggi vogliamo che anche la strage di Viareggio abbia il suo museo. La regione Toscana ha già riconosciuto il valore della memoria delle stragi. Nel novembre 2019, presso la biblioteca Pietro Leopoldo di Palazzo Cerretani, a Firenze, è stato inaugurato l'Armadio della Memoria, un archivio che raccoglie i materiali disponibili su tre tragedie che hanno ferito la Toscana: il disastro provocato dalla *Moby Prince*, il 10 aprile 1991; la strage di Viareggio, il 29 giugno 2009 e il naufragio della Costa Concordia, il 13 gennaio 2012. L'iniziativa, nata all'unanimità nel consiglio regionale nell'aprile 2017, ha promosso un coordinamento regionale tra istituzioni e associazioni dei familiari delle vittime.

L'archivio serve a mantenere perennemente acceso il ricordo delle tre stragi avvenute in Toscana e a prevenire nuove situazioni così drammatiche attraverso lo studio di documenti. Certamente, questo precedente è da sottolineare, perché Viareggio è una delle ferite aperte del proprio territorio - e non solo del proprio territorio, anche dell'intero Paese - e

perché l'esistenza di un archivio non sostituisce un museo; l'archivio conserva documenti per gli studiosi, il museo li rende accessibili alla cittadinanza, li trasforma in esperienza educativa e in un monito permanente. Come non raccontare, non rammentare e non ricordare, in questa sede, il lavoro straordinario dell'associazione dei familiari delle vittime, Il Mondo che Vorrei ONLUS, che non ha mai smesso di cercare la verità sulla strage e che non ha mai mollato di un centimetro; a loro va tutta la nostra gratitudine.

Inoltre, vorrei fare una menzione speciale per la Casina dei Ricordi, simbolo civico e spirituale della memoria della strage ferroviaria del 29 giugno 2009, nata ufficialmente nel giugno 2012, a tre anni esatti dal disastro, per dare una casa fisica agli oggetti superstiti della tragedia e per non dimenticare le 32 vittime. La struttura, una piccola casetta in legno edificata in via Ponchielli, la strada più colpita dall'esplosione, è nata dall'iniziativa dell'associazione motociclistica dei *biker* locali, il motogruppo "Tartarughe Lente". Nella Casina dei Ricordi sono stati raccolti, dalle macerie delle case distrutte, piccoli frammenti di vita quotidiana rimasti intatti: giocattoli dei bambini, sciarpe, un telefono fuso dalle fiamme e persino una formaggiera. Questi oggetti, insieme a disegni, poesie e pensieri, sono custoditi all'interno come un piccolo tempio laico. C'era anche un gilet di pelle trafugato forse da un balordo a fine agosto. Come ha ben riportato il giornale *La Nazione*: "Chi ha strappato quel pezzo di pelle dal muro deve sapere che la memoria di Viareggio vive nel soffio del mare, nell'eco di quelle campane e nell'indomabile dignità di chi continua a custodirla".

L'istituzione del Museo non è solo un atto dovuto, ma anche il coronamento di un percorso di giustizia mai abbandonato da parte dell'Associazione dei familiari delle vittime che si è concluso dopo 17 anni, dopo oltre 200 tra udienze e verbali e sei processi. La prescrizione aveva, in passato, cancellato i reati di incendio e di lesioni colpose gravi e

gravissime, mentre successivamente erano stati dichiarati prescritti anche gli omicidi colposi a seguito dell'esclusione dell'aggravante della violazione delle norme sulla sicurezza del lavoro. A distanza di 17 anni è rimasto in piedi solo il reato di disastro ferroviario colposo.

La vicenda giudiziaria ha attraversato fasi complesse: il 27 maggio la corte d'appello di Firenze, nel cosiddetto appello *ter*, ha confermato le condanne per tutti e 12 gli imputati, respingendo le richieste di riduzione massima delle pene. Tra le condanne confermate vogliamo ricordare quella dell'ex amministratore delegato di Ferrovie dello Stato e di Rete Ferroviaria Italiana, a 5 anni di reclusione, e quella dell'ex amministratore delegato di RFI, a 4 anni, 2 mesi e 20 giorni. Il 25 giugno 2026 la Corte di cassazione ha reso definitive queste condanne, rigettando i ricorsi degli imputati. Mauro Moretti si è costituito in carcere.

Le condanne - ripeto - riguardano il reato di disastro ferroviario colposo, l'unico non caduto in prescrizione dopo che la Cassazione aveva escluso l'aggravante della violazione delle norme sulla sicurezza sul lavoro. È un fatto storico, perché per la prima volta nel nostro Paese sono stati ritenuti definitivamente responsabili i vertici delle grandi società ferroviarie. La conclusione del processo ha un significato che va oltre l'esito giudiziario. Il Museo, quindi, non va interpretato come un'appendice della sentenza, è la sua traduzione in impegno civile permanente. Le condanne hanno accertato le responsabilità: il Museo deve custodire quella verità e trasformarla in cultura della sicurezza.

Il percorso per l'istituzione del Museo è già avviato. La proposta di legge, presentata nel febbraio 2025, prevede l'istituzione di una fondazione con il compito di realizzare una struttura viva dedicata alla memoria, alla consapevolezza civile, alla sensibilizzazione sul tema della sicurezza ferroviaria. Il Ministero della Cultura ha garantito un finanziamento di 4 milioni di euro fra il 2027 e il 2029. Il sostegno è *bipartisan*: un museo per Viareggio,

per la Toscana, per l'Italia. Viareggio ha atteso 17 anni per la verità giudiziaria, ora attende un luogo che quella verità la renda visibile, visitabile, trasmissibile. I modelli di Ustica, Brescia e Sant'Anna di Stazzema dimostrano che i musei della memoria non sono cimiteri della storia, ma laboratori di cittadinanza. L'archivio della memoria della regione Toscana dimostra che le istituzioni toscane hanno già riconosciuto Viareggio come una delle proprie ferite. Il percorso processuale, conclusosi con la condanna definitiva dell'ex amministratore delegato di RFI e di altri dirigenti, ha stabilito le responsabilità e indicato con chiarezza le cause del disastro.

Il Museo delle vittime della strage di Viareggio non è un atto dovuto solo alle famiglie delle 32 vittime, è un investimento nella sicurezza ferroviaria, nella cultura della prevenzione e della coscienza civile del Paese. Le risorse sono state stanziare, il consenso politico c'è, la materia documentaria è già raccolta, manca solo la decisione di trasformare tutto questo in un luogo concreto. Come ha detto Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione parenti delle vittime della Strage di Ustica, a proposito del museo bolognese: "Non potevamo pensare che quell'aereo (...) potesse essere rottamato. E allora abbiamo cercato di inventarci un luogo dove poterlo consegnare definitivamente alla storia". Viareggio merita lo stesso: un luogo dove consegnare alla storia non solo i resti di un treno ma la memoria di 32 vite e l'impegno che ciò non accada più.

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

PINO BICCHIELLI (FI-PPE). Grazie, signor Presidente. Onorevoli colleghi, Sottosegretario Freni, ritengo che il provvedimento oggi all'esame dell'Assemblea affronti una questione che va ben oltre l'istituzione di un museo e riguarda più profondamente il modo in cui una comunità nazionale sceglie di custodire la propria memoria, di trasmetterla

alle generazioni future e di trasformare anche le pagine più dolorose della propria storia in occasioni di consapevolezza, conoscenza e responsabilità.

La proposta di legge, d'iniziativa della collega Deborah Bergamini, nasce da un'esigenza tanto semplice quanto importante: fare in modo che il disastro ferroviario di Viareggio del 29 giugno 2009 non rimanga soltanto un fatto consegnato alla cronaca, ma diventi parte stabile della memoria collettiva del nostro Paese. Desidero rivolgere un ringraziamento particolare alla collega Bergamini, prima firmataria del testo base, per avere dato forma parlamentare a un'istanza che Viareggio e i familiari delle vittime avevano già maturato da tempo, e alla relatrice, l'onorevole Rosaria Tassinari, per il lavoro paziente e puntuale svolto in Commissione. È significativo che il Parlamento sia arrivato a questo punto attraverso un lavoro che ha visto convergere proposte di diversa provenienza politica intorno a un obiettivo comune. Su certe ferite la Repubblica non si divide.

Quando parliamo di cultura, troppo spesso rischiamo di limitarci a considerare il patrimonio culturale nella sua dimensione più tradizionale: le opere d'arte, i monumenti, i musei, gli archivi e i luoghi della storia. Ma la cultura è anche la capacità di una società di attribuire un significato condiviso alla propria esperienza, di conservare ciò che non deve essere dimenticato e di mettere quella memoria a disposizione soprattutto di chi non ha vissuto direttamente gli eventi che essa racconta. Un museo della memoria, in questa prospettiva, non è semplicemente un luogo nel quale vengono conservati degli oggetti; è un luogo nel quale una comunità costruisce e trasmette conoscenza, e questo vale ancora di più quando la memoria riguarda una tragedia che ha prodotto vittime, dolore e conseguenze profonde per tante famiglie.

Il 29 giugno del 2009 Viareggio fu colpita da una tragedia ferroviaria di dimensioni drammatiche, che ha lasciato una ferita profonda nella città e nella comunità nazionale.

L'istituzione di un museo dedicato a quella vicenda significa anzitutto riconoscere che la memoria delle vittime non può essere affidata soltanto al trascorrere del tempo, né può dipendere dalla capacità dei singoli di conservarla e trasmetterla. La memoria, quando assume una rilevanza collettiva, diventa una responsabilità pubblica. Il testo che discutiamo lo afferma con chiarezza, individuando tre finalità strettamente connesse tra di loro: conservare la memoria del disastro, far conoscere le cause e le conseguenze dell'incidente e rendere omaggio alle vittime e alle loro famiglie.

A queste finalità si aggiunge, nel testo elaborato dalla Commissione, una particolare attenzione alle istituzioni scolastiche attraverso attività, laboratori, progetti e iniziative, nel rispetto delle autonomie delle scuole. È proprio quest'ultimo aspetto che, da componente della Commissione cultura, considero particolarmente significativo: se la memoria deve essere preservata, non può essere una memoria rivolta soltanto al passato, deve essere una memoria capace di parlare al presente e, soprattutto, al futuro. Per questo il rapporto con la scuola è fondamentale. Le giovani generazioni non possono essere semplicemente chiamate a ricordare qualcosa che non hanno vissuto, devono essere messe nella condizione di comprendere, comprendere che cosa è accaduto, conoscere le conseguenze di quella tragedia, interrogarsi sulle responsabilità, sul valore della sicurezza, sulla tutela della vita umana, sulla prevenzione dei rischi e sulla necessità che le istituzioni e la società siano sempre all'altezza dei propri doveri.

Una comunità che non coltiva la memoria dei propri disastri è una comunità che smette di pretendere sicurezza. La prevenzione è sicuramente tecnica, manutenzione e controllo, ma ancor prima è cultura; può insegnare che la memoria non è nostalgia, non è celebrazione fine a sé stessa, non è una semplice ritualità. La memoria è conoscenza e la conoscenza, quando è costruita attraverso

fonti, testimonianze, documenti e percorsi educativi, può diventare consapevolezza, e questo è un punto sul quale credo che la cultura possa e debba dare un contributo decisivo. Un museo della memoria deve, infatti, avere la capacità di mettere insieme la dimensione storica, la dimensione umana, documentazione, testimonianza, ricerca e divulgazione; deve essere un luogo nel quale la sofferenza delle persone non viene spettacolarizzata, ma viene custodita con rispetto. Lo Stato garantisce la dimensione nazionale di queste iniziative; le istituzioni territoriali portano i luoghi, la storia e le comunità; le famiglie e le associazioni delle vittime portano una testimonianza e una legittimazione che nessuna istituzione può costruire da sola.

È un impianto, come abbiamo visto, sobrio: la gestione viene affidata a una fondazione di diritto privato che è sottoposta alla vigilanza del Ministero della Cultura, il cui atto costitutivo e il cui statuto saranno approvati con decreto del Ministro. Sono delle risorse misurate, che consentono di avviare il progetto e di costruire intorno ad esso la partecipazione degli enti pubblici e dei soggetti privati prevista dalla legge. Ma proprio perché parliamo di cultura, signor Presidente, dobbiamo essere consapevoli che l'istituzione giuridica e il finanziamento rappresentano soltanto il punto di partenza. Un museo contemporaneo può utilizzare linguaggi diversi e tecnologie diverse per rendere accessibile la memoria senza impoverirla: documenti, fotografie, testimonianze, ricostruzioni, strumenti audiovisivi e percorsi interattivi possono permettere a un pubblico molto ampio, e soprattutto ai più giovani, di avvicinarsi a una vicenda così complessa. La sfida sarà, quindi, quella di costruire un museo capace di coniugare rigore storico e capacità comunicativa, autorevolezza scientifica e accessibilità, rispetto delle vittime e capacità educativa.

Una sfida culturale importante e credo che il Parlamento debba accompagnarla, mettendo a disposizione le condizioni necessarie perché

il progetto possa nascere e svilupparsi in modo serio. Un museo vive se ha un progetto scientifico, se ha una *governance* adeguata, professionalità competenti, una programmazione culturale, rapporti con le scuole, con il mondo della ricerca e con le altre istituzioni culturali, capacità di dialogare con il territorio. La legge crea, dunque, solo le condizioni per partire. Il lavoro successivo sarà altrettanto importante. In questo senso, sarà fondamentale la fase di definizione dell'atto costitutivo e dello statuto della Fondazione, nonché la successiva organizzazione dell'attività del Museo.

Un'iniziativa parlamentare, colleghi, nasce da una sensibilità, da una storia, da un'esigenza avvertita sul territorio, ma quando arriva in Aula, attraverso il lavoro delle Commissioni, diventa qualcosa di più: diventa un'assunzione di responsabilità da parte dell'intero Parlamento. Quindi, oggi siamo chiamati a compiere proprio questo passaggio: non siamo chiamati soltanto a istituire un museo, siamo chiamati a dire che una tragedia come quella di Viareggio merita un luogo stabile della memoria, che le vittime e le loro famiglie meritano che quella memoria venga custodita, che le nuove generazioni hanno diritto di conoscere e comprendere ciò che è accaduto e che la cultura può essere uno strumento straordinario per trasformare la memoria in consapevolezza. E siamo chiamati, soprattutto, a farlo con uno sguardo rivolto al futuro, perché il vero significato di un luogo della memoria non sta soltanto nel conservare ciò che è stato, sta nel contribuire a costruire ciò che sarà.

Per queste ragioni, da deputato della Commissione cultura e del gruppo di Forza Italia, considero questa proposta di legge un'iniziativa importante e coerente con una concezione della cultura come strumento per costruire il futuro, una cultura che sa custodire la memoria, che sa rispettare il dolore, che sa educare le nuove generazioni e che sa trasmettere il ricordo in consapevolezza e responsabilità. È questo, in fondo, signor

Presidente, il significato più profondo di un museo della memoria: non soltanto ricordare ciò che è accaduto, ma fare in modo che quella memoria continui a parlarci e contribuisca, attraverso la conoscenza e la cultura, a costruire una società più consapevole.

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

ANDREA CASU (PD-IDP). Grazie, Presidente. Discutiamo oggi di una legge particolarmente importante, che riguarda non solo l'istituzione del Museo per la memoria del disastro ferroviario di Viareggio, ma che riguarda tutte e tutti noi, perché ci sono tragedie che appartengono a una comunità, ma che non possono essere confinate dentro i suoi confini, che diventano parte della memoria nazionale, e la strage ferroviaria di Viareggio è una di queste.

La notte del 29 giugno del 2009 un treno merci partito da Trecate e diretto verso Gricignano-Teverola deragliò nei pressi della stazione di Viareggio. Il cedimento di un assile del primo carro, determinato dal suo stato di corrosione, provocò il deragliamento; una cisterna contenente GPL venne danneggiata, il gas fuoriuscì, si incendiò ed esplose. L'esplosione investì le abitazioni e le persone che vivevano intorno alla ferrovia. Morirono 32 persone, oltre 100 rimasero ferite. Dietro questi numeri ci sono 32 vite spezzate, famiglie distrutte, persone che hanno perso figli, genitori, fratelli e sorelle; ci sono ferite fisiche e psicologiche che non si sono mai rimarginate; c'è una città intera che da quella notte non è stata più la stessa. Per questo Viareggio non ha mai smesso di ricordare, non lo hanno fatto le famiglie delle vittime, non lo ha fatto l'associazione che le rappresenta, non lo ha fatto la città. Ogni anno, nella notte del 29 giugno, Viareggio rinnova una memoria che non è soltanto commemorazione, ma richiesta di giustizia, verità, sicurezza.

Non spetta a noi commentare le sentenze o sovrapporci al lavoro della magistratura,

ma il Parlamento può e deve prendere atto di un percorso giudiziario che, dopo 17 anni, ha finalmente raggiunto un punto definitivo. Stiamo parlando di 17 anni, un tempo lunghissimo per le famiglie delle vittime, un tempo fatto di processi, sentenze, rinvii e nuovi giudizi, un tempo nel quale la richiesta di giustizia non si è mai separata dalla richiesta di verità. Credo che proprio questo debba insegnarci qualcosa: la sicurezza non può essere, non deve essere mai considerata un costo, un adempimento burocratico, un elemento secondario rispetto alla produzione e al profitto. La sicurezza, in particolare quando si parla di trasporti, di infrastrutture, che attraversano le nostre città e i nostri territori, riguarda direttamente la vita delle persone.

È qui che nasce il senso, il significato più profondo di questo Museo, che non è solo un luogo fisico dove custodire fotografie, documenti, testimonianze. Non può essere semplicemente un edificio dedicato alla memoria: deve vivere, essere capace di raccontare ciò che accadde, di conservarne le cause e le conseguenze, di rendere omaggio alle vittime e alle loro famiglie, ma anche di trasformare quella terribile esperienza in conoscenza, ricerca, prevenzione. Questa è stata, fin dall'inizio, l'idea del Partito Democratico. Questa proposta di legge, la proposta di legge n. 1253, a prima firma del collega Marco Simiani e sottoscritta da numerosi deputati del Partito Democratico, è stata infatti presentata il 27 giugno 2023, quasi due anni prima della proposta di legge n. 2225, presentata il 5 febbraio 2025 dall'onorevole Bergamini. Le due proposte sono state poi esaminate congiuntamente, ma i fatti parlamentari hanno una loro cronologia e sarebbe sbagliato, oltre che inutile, provare a riscriverla.

L'idea di istituire un Museo nazionale per la memoria del disastro ferroviario di Viareggio, con una funzione non solo commemorativa, ma anche di studio e di promozione della sicurezza ferroviaria, nasce dunque da una proposta del Partito Democratico, a prima firma

del nostro collega Marco Simiani, capogruppo in Commissione ambiente. E nasce con una struttura precisa: l'istituzione di un Museo, di cui indica in maniera puntuale tutte le funzioni: diffondere la conoscenza, le cause e le conseguenze del disastro; ricordare le vittime e rendere omaggio alle loro famiglie; favorire la conoscenza e le buone pratiche per migliorare la sicurezza ferroviaria; promuovere studi sull'ambiente e sulla sicurezza del sistema ferroviario nazionale; individuare criticità e possibili interventi; organizzare attività didattiche, convegni, mostre e iniziative rivolte alle scuole. Inoltre, si prevede il coinvolgimento di ANSFISA per le attività di ricerca e documentazione scientifica, proprio per legare la memoria alla conoscenza e la conoscenza alla prevenzione.

Una proposta che insomma guardava al passato per intervenire sul futuro, perché la memoria di Viareggio non può e non deve fermarsi al dolore sacrosanto, alla commemorazione doverosa: deve diventare anche uno strumento affinché tragedie come questa non si ripetano mai più. Ecco perché il Museo deve avere una funzione nazionale e non meramente locale. Viareggio deve esserne la sede naturale, perché lì è avvenuta la tragedia, lì vivono la memoria e le famiglie, lì quella ferita è ancora presente. Durante l'esame parlamentare, tuttavia, la maggioranza ha scelto un percorso diverso: attraverso una scelta, che noi non condividiamo, è stata adottata come testo base la proposta presentata successivamente dalla maggioranza, anziché la proposta originaria del Partito Democratico. È un fatto parlamentare evidente, certificato dagli atti dei lavori delle Commissioni. Non siamo qui per rivendicare una medaglia, non vogliamo che una tragedia come quella di Viareggio diventi terreno di competizione politica, ma non accettiamo nemmeno che si cancelli la storia delle iniziative parlamentari: il Partito Democratico ha avanzato questa proposta per primo e continua a difenderla oggi, in quest'Aula; l'abbiamo fatto e lo continueremo a fare, raccogliendo un'esigenza che proviene dal

territorio, dalle famiglie, dalla città di Viareggio e dalla necessità di dare alla memoria della strage una dimensione permanente e nazionale.

Noi ringraziamo la maggioranza, il Governo, la destra per avere ripreso quest'idea. Bene, se un'idea è giusta, il fatto che venga condivisa anche da chi prima la pensava diversamente non può che essere positivo. Non faremo mancare il nostro sostegno all'istituzione del Museo, dicendo con chiarezza che siamo favorevoli, perché è una nostra proposta politica, un obiettivo che condividiamo con tutta la comunità di Viareggio, con tutta la comunità nazionale. Ma, proprio perché crediamo in questo progetto, dobbiamo sollevare una questione che per noi è decisiva: quella delle risorse, perché, nei 588 giorni che sono trascorsi dalla presentazione della proposta Simiani alla presentazione della proposta Bergamini, il numero di risorse messe a disposizione di questo progetto è fortemente cambiato. Infatti, noi siamo passati da un progetto originario di 8 milioni di euro a un progetto che adesso vede 4 milioni di euro per la sede; ma, soprattutto, noi chiedevamo un milione di euro annui per il funzionamento e ora stiamo parlando di 50.000 euro annui per il funzionamento. Sono risorse significative, che corrispondono alla necessità di dare al progetto una base finanziaria seria e stabile. Poi, nel testo adottato come base e modificato durante l'esame parlamentare, il tema della copertura finanziaria è diventato inevitabilmente centrale. Del resto, già il *dossier* parlamentare - per cui ringraziamo gli uffici della Camera dei deputati - segnalava che, essendo trascorso tempo dalla presentazione delle proposte, le annualità finanziarie originariamente previste devono essere aggiornate. I successivi passaggi parlamentari, hanno confermato che il nodo delle risorse resta tuttora tutt'altro che secondario.

Ecco perché noi vogliamo essere molto chiari: noi vogliamo un museo che viva, che sia aperto all'intero Paese, non un museo che nasca solo sulla carta. Noi vogliamo approvare una legge che istituisca una fondazione,

individui obiettivi importanti, definisca finalità ambiziose e, poi, metta il territorio nelle condizioni di realizzarli, senza costringerli a fare i conti con risorse insufficienti per realizzare davvero tutto questo. Un Museo nazionale della memoria con attività di ricerca, documentazione e divulgazione, didattica, iniziative per le scuole, collaborazione con le istituzioni e con il mondo della sicurezza ferroviaria non può vivere soltanto di buone intenzioni: noi chiediamo risorse per la sede, per il funzionamento, per il personale, un impegno finanziario adeguato alla dimensione nazionale. E chiediamo alla maggioranza e al Governo di non limitarsi a costruire un annuncio, ma a costruire una reale opportunità.

Per questo noi, in questa giornata così importante di dibattito, vogliamo portare avanti con chiarezza il nostro sostegno a questo disegno, a questo obiettivo, senza mai dimenticare che ogni 29 giugno, quando Viareggio ricorda quella notte, ricorda i nomi delle vittime, ricorda il boato, il fuoco, il dolore, noi non stiamo semplicemente guardando indietro, ma vogliamo assumerci una responsabilità verso il futuro. Perché la memoria è importante, la coscienza è importante, ma quello che conta ancora di più è la capacità della memoria e della coscienza di produrre scelte per una maggiore sicurezza, controlli più efficaci per il futuro. E il Museo per la memoria del disastro ferroviario di Viareggio deve servire a questo: a dire alle famiglie delle vittime, alla città di Viareggio, alle nuove generazioni cosa è accaduto - perché quella ferita è una ferita dell'intera Repubblica e perché l'intero Paese non dimenticherà mai nessuna di quelle vittime -, ma soprattutto a ricordare che nessuna memoria viene veramente onorata, se non ci si impegna a impedire che ciò possa ripetersi.

Come Partito Democratico, sosteniamo questo provvedimento, continueremo a lavorare per realizzare un museo davvero all'altezza di questa grandissima missione, con le giuste risorse, per non dimenticare mai, per onorare fino in fondo ciò che è stato e per rispetto delle

32 vittime e delle loro famiglie, di una città che in questi anni non ha mai smesso di chiedere verità, giustizia e sicurezza.

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

(Repliche - A.C. 2225-A e abbinate)

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare la relatrice, deputata Tassinari, che rinuncia

Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo, Sottosegretario Freni, che rinuncia.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Proroga del termine per l'esercizio della delega prevista dall'articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177 (Approvato dalla Camera e modificato dal Senato) (A.C. 2713-B) (ore 16,50).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dalla Camera e modificato dal Senato, n. 2713-B: Proroga del termine per l'esercizio della delega prevista dall'articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177.

Avverto che lo schema recante la ripartizione dei tempi è pubblicato in calce al vigente calendario dei lavori dell'Assemblea (*Vedi calendario*).

(Discussione sulle linee generali - A.C. 2713-B)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

La IX Commissione (Trasporti) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Ha facoltà di intervenire la relatrice, deputata Maria Grazia Frija.

MARIA GRAZIA FRIJA, *Relatrice*. Grazie, Presidente. Colleghi e colleghe,

riferisco sui contenuti del disegno di legge n. 2713-B di iniziativa governativa volto a modificare l'articolo 35 della legge del 25 novembre 2024, che reca una delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale approvato dalla Camera dei deputati e modificato dal Senato.

Si tratta di una delega molto ampia, volta all'adozione di un nuovo codice della strada e alla revisione della normativa attuativa, sulla base di un cospicuo numero di criteri direttivi ispirati a principi di tutela della sicurezza stradale, adozione di strategie di prevenzione adeguate, protezione degli utenti vulnerabili della strada, semplificazione delle procedure, adeguamento al processo tecnologico, miglioramento della qualità, della trasparenza e dell'efficacia dell'azione amministrativa e razionalizzazione delle competenze.

L'attuazione della delega costituirà il punto di arrivo del lungo percorso di riforma avviato con la legge n. 177 del 2024. Ricordo che la legge è stata il frutto di un approfondito lavoro svolto dalla Commissione trasporti, dopo un'ampia fase istruttoria che ha visto il coinvolgimento di oltre 90 soggetti auditi tra interlocutori istituzionali, rappresentanti delle Forze dell'ordine e degli enti locali, associazioni di vittime della strada, enti di ricerca ed esperti di sicurezza stradale, associazioni di categoria del mondo dei trasporti, associazioni ambientaliste, cittadini e consumatori. Altrettanto approfondita è stata la fase di esame delle proposte emendative, con oltre 750 proposte esaminate e oltre 160 proposte approvate.

Questo ampio lavoro ha dato i suoi frutti: i dati sulla sicurezza stradale risultano, infatti, incoraggianti. Secondo i dati recentemente diffusi dall'Istat, nel 2025 si è registrato un calo del 5,3 per cento delle vittime di incidenti stradali rispetto all'anno precedente. Per la prima volta dal 2020 - peraltro, anno del *lockdown* - il numero delle vittime è sceso sotto i 3.000, attestandosi a 2.868; ancora troppo,

ovviamente, tant'è vero che il Governo vuole continuare a lavorare nella direzione intrapresa. Secondo uno studio basato sui dati della Polizia stradale, nel 2025 si è inoltre registrata una maggiore attenzione alla guida e una minore incidenza di comportamenti pericolosi. Segnalo, in particolare, una riduzione di oltre il 19 per cento delle violazioni di legge per guida sotto influenza dell'alcol.

Passando all'esame del contenuto del disegno di legge, esso interviene sul termine e sull'oggetto della delega per la riforma del codice della strada, senza toccare i principi e criteri direttivi. Ricordo che, dopo l'approvazione della Camera lo scorso 23 luglio, il provvedimento è stato trasmesso con modificazioni dal Senato di nuovo alla Camera. Il nostro esame risulta pertanto limitato all'unica modifica apportata dal Senato, concernente la proroga del termine per l'esercizio della delega conferita al Governo. Nello specifico, tale termine era stato inizialmente prorogato da dodici a diciotto mesi, decorrenti dalla data di entrata in vigore della legge n. 177 del 2024, passando, quindi, dal 14 dicembre 2025 al 14 giugno 2026. A seguito della modifica apportata nel corso dell'esame presso il Senato, il termine per l'esercizio della delega è stato ulteriormente ampliato a ventidue mesi, fino al 14 ottobre 2026.

In considerazione del termine ravvicinato di scadenza della delega, auspico, quindi, un celere esame da parte dell'Assemblea.

Apprestandomi a concludere, Presidente, facendo presente che la Commissione trasporti continuerà a svolgere un ruolo importante al momento dell'attuazione della delega, voglio però sottolineare il lavoro di ascolto dei cittadini, che dovrà continuare a essere portato avanti, e delle categorie interessate, affinché il nuovo codice della strada assicuri il raggiungimento di nuovi rilevanti risultati per il rafforzamento della sicurezza stradale, la tutela delle categorie deboli, la semplificazione delle procedure e il diritto alla mobilità dei cittadini.

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

È iscritto a parlare l'onorevole Casu. Ne ha facoltà.

ANDREA CASU (PD-IDP). Signor Presidente, rappresentante del Governo, relatrice, onorevoli colleghe, onorevoli colleghi, oggi stiamo discutendo non solamente sulla proroga del termine per l'esercizio della delega prevista, ma anche su un tema centrale per la vita di tutti i cittadini. Infatti, dalle regole per le nostre strade che scriviamo dipende l'esercizio di un diritto fondamentale, che è il diritto alla mobilità. È un riferimento non solo all'articolo 16 della Costituzione, alla libera circolazione delle persone e delle merci, ma anche all'accesso a tutti i diritti. Infatti, misuriamo il nostro accesso al diritto al lavoro, al diritto alla salute e al diritto all'istruzione dal tempo che impieghiamo a raggiungere i luoghi dove possiamo esercitare questi diritti.

È una mobilità insostenibile quella che stiamo conoscendo nel nostro Paese, con dati agghiaccianti: il 68 per cento di italiani - secondo Eurostat, l'Italia è il penultimo Paese, poco dopo Cipro - non utilizza mai il trasporto pubblico locale. Abbiamo solo meno del 10 per cento dei collegamenti che avvengono attraverso una dimensione di trasporto pubblico. Abbiamo un indice di motorizzazione che sta crescendo a dismisura: oltre 70 auto ogni 100 abitanti, un fenomeno legato anche a un bassissimo utilizzo di questi mezzi, che rimangono fermi per il 93-95 per cento del tempo, nonché a un'età di questi mezzi - un'età media di 12 anni - che li rende anche meno sicuri da un punto di vista delle nuove tecnologie.

Questa situazione di mobilità insostenibile è intimamente connessa alla scelta di questo Governo di non affrontare questo tema come priorità. Oggi ne abbiamo la plastica dimostrazione. Infatti, basta leggere la prima pagina della documentazione e ringrazio gli uffici della Camera per averla predisposta: stiamo parlando di una delega prevista il

25 novembre 2024 dall'articolo 35, che è figlio di una lunghissima discussione in Commissione trasporti. Io voglio ringraziare tutti i membri della Commissione trasporti, perché noi abbiamo passato settimane, mesi in Commissione; centinaia di emendamenti, tante questioni erano rimaste sul tavolo ed erano diventate oggetto dell'articolo 35, cioè della necessità di una riscrittura completa attraverso una delega. Ecco, di fronte a tutto questo, a questa urgenza, che veniva da un confronto parlamentare anche su posizioni divergenti, su diverse visioni, c'è stato da parte del Ministero, del Governo, un ritardo intollerabile.

L'ultima pagina si è consumata nelle ultime settimane. Non abbiamo ancora ricevuto formalmente il testo che è stato condiviso - non è ancora stato trasmesso al Parlamento -, ma come è stato fatto il processo di condivisione del Ministero sul lavoro di questa delega? È stato fatto in fretta e furia, all'ultimo. È stato trasmesso tra luglio e agosto - 1.075 pagine di documento, in parte già chiuso - ed è stato mandato in osservazione in tutte le direzioni possibili: agli *stakeholder*, alle associazioni, alle realtà della sicurezza stradale. Noi auspiciamo e speriamo che le tantissime osservazioni che sono arrivate nel mese di agosto e di settembre al Ministero possano essere tutte accolte, ma sono tantissime. Quella condivisione - stiamo parlando di quasi due anni di tempo - non si doveva fare all'ultimo minuto, per portarci oggi in Parlamento a dover approvare una proroga di un mese, perché poi, alla fine, stiamo parlando - oggi è il 14 settembre - di una proroga al 14 di ottobre, con un lavoro che era ancora tutto da fare, da condividere e probabilmente quella condivisione non doveva arrivare nella coda del processo, ma doveva arrivare all'inizio, immediatamente.

L'aspetto, a mio avviso, più preoccupante - su cui veramente mi auguro che il Ministero possa aprire gli occhi rapidamente - riguarda le preoccupazioni dei sindaci, dei primi cittadini e degli assessori ai trasporti, che sono ogni giorno in prima linea per garantire che le

regole che vengono scritte dal Ministero poi funzionino sul territorio. Sono sindaci di tutti i colori politici. Io voglio ringraziare il sindaco di Roma e l'assessore Patanè per il lavoro di studio che hanno fatto su questo testo, per le proposte che hanno inviato all'Associazione nazionale dei comuni italiani e al Ministero, mettendo in evidenza alcuni punti, come questa proposta, queste 1.075 pagine che noi come parlamentari ancora non abbiamo avuto modo di vedere, arretrino rispetto al codice vigente su punti qualificanti, come non siano all'altezza delle sfide della mobilità urbana nei prossimi decenni, sfide che tutte le grandi città europee stanno affrontando con strumenti di moderazione della velocità, regolazione degli accessi e riequilibrio dello spazio pubblico.

Tale proposta resta incentrata totalmente sull'utilizzo dell'automobile privata, facendo prevalere la libertà di circolazione e le esigenze produttive rispetto alla sicurezza, alla salute e all'ambiente, che vengono espunte dalle finalità primarie - ringraziamo però la relatrice per averle citate; la questione è che dovrebbero essere citate anche nel testo che verrà fuori nella riscrittura del codice per rimanere obiettivi prioritari. Riduce strumenti, spazi, diritti e tutele per la mobilità pedonale e ciclabile, introducendo obblighi e responsabilità indifferenziate, che non tengono conto della diversa capacità offensiva degli utenti. Accentra i poteri in capo al Ministero e ai prefetti attraverso una moltiplicazione di direttive, decreti attuativi, autorizzazioni e comunicazioni obbligatorie, comprimendo l'autonomia dei comuni, riducendone i margini di discrezionalità tecnica, agevolando il contenzioso amministrativo contro piani e provvedimenti.

Contrasta la moderazione della velocità, anziché la velocità eccessiva, che resta la prima causa degli scontri mortali, come dimostrano anche i dati. Perché noi abbiamo visto dei dati dell'Istat - che sono stati giustamente citati - che ci dicono che siamo passati, nel 2025, da oltre 3.000 morti sulle strade a 2.868 morti, con una riduzione media percentuale del 5 per

cento; ma non ci dicono fino in fondo che quella media è figlia delle scelte coraggiose di quelle città che, attraverso politiche di riduzione della velocità, sono arrivate addirittura ad azzerare il numero di morti o a ridurlo drasticamente. Noi non avremmo avuto quel miglioramento, se non avessimo avuto questo coraggio. Penso a Bologna Città 30, ma non solo: a Olbia, a Treviso, alle tante Città 30 portate avanti anche da sindaci e da amministrazioni di destra, perché è una scelta - quella di difendere la vita dei cittadini - che non ha colore politico.

Indebolisce inoltre l'efficacia delle ZTL, delle aree pedonali, il sistema dei controlli elettronici, il sistema sanzionatorio; aumenta il rischio di uso improprio dei contrassegni speciali in deroga.

Noi, in questa estate di ascolto, di mobilitazione, di partecipazione sul tema della crisi dei trasporti, al fianco del Coordinamento circoli trasporti, abbiamo organizzato tantissime iniziative con le associazioni. Le abbiamo incontrate: io solo nelle ultime settimane sono stato a Milano con l'assessora Arianna Censi; a Torino con l'assessora Chiara Foglietta; si sta facendo un lavoro straordinario a Bologna con il sindaco Lepore e l'assessore Campaniello, che ringrazio anche per gli ulteriori spunti e stimoli che stanno mettendo in campo in questa discussione - anche in questo pochissimo tempo che è stato dato per poter intervenire -, per provare a mettere in luce alcuni aspetti. Ci sono aspetti, per esempio, decisivi sui limiti di velocità nelle città; su regole che devono essere scritte non per ostacolare i sindaci in prima linea che vogliono difendere la vita dei cittadini, ma che devono essere scritte per mettere nelle condizioni di garantire la vera sicurezza stradale.

Allora, di fronte a tutto questo, noi ci ritroviamo oggi una richiesta di votare questa proroga, ma quello che chiediamo è un'assunzione di responsabilità politica del Governo sull'importanza strategica, decisiva, fondamentale di questo tema. E lo facciamo in un momento che è particolare, perché siamo alla

vigilia - dal 16 al 22 settembre 2026 - della Settimana europea della mobilità, quest'anno dedicata al tema della mobilità per tutti, della sostenibilità sociale del tema della mobilità, dei trasporti che devono essere urbani, inclusivi, sostenibili e accessibili. Ecco, è una prospettiva molto importante e ci saranno tante iniziative: ho visto sul sito del MIT oltre 90 iniziative già lanciate.

Allora, però, su un tema così importante, su cui si fanno le iniziative, non ci può essere solo una settimana: ci deve essere ogni giorno un'attività. E io devo ringraziare l'esperto Andrea Colombo, perché mi ha fatto notare un aspetto, addirittura drammatico: nelle 1.075 pagine del nuovo codice scritto da questo Governo, che la prossima settimana - dal 16 settembre - celebrerà la Settimana europea della mobilità, rilanciando l'importanza di garantire per tutti trasporti urbani inclusivi, sostenibili e accessibili, il riferimento alla mobilità sostenibile non compare mai; non c'è mai questa parola. E come si fa se addirittura un tema che dovrebbe essere prioritario, che è prioritario in tutti gli altri Paesi europei, sparisce completamente dall'agenda politica e sparisce anche dal nuovo codice che viene scritto?

Per quanto riguarda poi il tema della sicurezza stradale, rimane, ma ne viene mutata l'origine. Oggi la sicurezza stradale è l'obiettivo a cui devono tendere tutti gli interventi. In questa nuova proposta di codice che si mette in campo è l'educazione, la promozione, l'aspetto culturale... no, la sicurezza stradale è la differenza tra la vita e la morte delle persone: dovremmo considerarla come un principio prioritario, dovremmo avere il coraggio di fare anche alcune delle cose che abbiamo detto e che abbiamo scritto insieme.

Uno degli aspetti di questo nuovo testo che ancora non abbiamo visto riguarda, per esempio, un tema su cui in Commissione abbiamo lavorato insieme: quello della guida autonoma. Sulla guida autonoma - e ringrazio l'onorevole Raimondo e gli onorevoli di tutta la maggioranza, perché è stato un

lavoro condiviso - si sono fatte risoluzioni di maggioranza e di opposizione. Abbiamo posto il tema di come fare sì che l'Italia sia protagonista e non semplice spettatrice di una rivoluzione, di una trasformazione tecnologica che sta cambiando l'idea della mobilità nel mondo e che avrà un impatto enorme sul lavoro.

Avevamo chiesto, ad esempio, di fare un piano nazionale per la guida autonoma. Poi noi addirittura volevamo che fosse europea la dimensione della sfida e dei finanziamenti, quei grandi campioni europei che possano competere sul piano globale anche con quei grandi soggetti che prima di noi hanno investito su questo tema. Ma di questo piano non c'è traccia: c'è semplicemente un riferimento normativo che prevede una guida autonoma con obbligo di conducente a bordo, che potrebbe rappresentare - è stato denunciato dagli esperti della materia - un passo indietro e non un passo in avanti rispetto alla possibilità di sperimentare quella che è una dimensione che, tecnologicamente, anche nel nostro Paese potrebbe consentire di affrontare bisogni di mobilità pubblici nelle aree a domanda debole, per l'ultimo miglio, per l'accessibilità e per l'integrazione con ferro e trasporto locale.

Ecco, di fronte a tutto questo, noi avevamo chiesto, per esempio, il coinvolgimento dei sindacati. Avevamo chiesto di condividere con i lavoratori e le lavoratrici le preoccupazioni e le trasformazioni, ma per farlo è indispensabile non affrontare semplicemente il tema burocraticamente - scrivendo, tra l'altro, una norma che forse qualcuno considererà migliorativa, ma che invece è peggiorativa addirittura dell'attuale quadro -, ma cercando di leggere anche l'indirizzo che avevamo cercato di dare insieme, con il lavoro in Commissione. E se non ci si vuole fidare del lavoro del Parlamento e della Commissione, allora si guardi alle esperienze internazionali, perché la Germania, la Francia e il Regno Unito - gli importanti Paesi europei - stanno scrivendo delle norme che rendono possibili delle sperimentazioni anche nel nostro Paese, per fare in modo che anche nel nostro

Paese possano crescere i soggetti che potranno creare quelle opportunità, quella ricchezza e quei cambiamenti che sono connessi a questa trasformazione. Se noi, invece, ci voltiamo dall'altra parte, otterremo semplicemente che chi ha voglia, anche nel nostro Paese, di investire su questo tema trasferirà all'estero i propri capitali e non lo dovrà fare nemmeno a livello internazionale, fuori dall'Europa, ma lo potrà fare anche negli altri Paesi europei.

Ecco, questo è un aspetto, insieme a tanti altri che non vedono raccolti i nostri spunti e le nostre richieste. Noi avevamo fatto delle richieste con emendamenti che erano anche passati, perché alcuni dei punti presenti in questo articolo 35 sono figli di emendamenti riformulati che avevamo presentato noi. C'è il tema, per esempio, della disattenzione alla guida, che è un tema importante tanto quanto la riduzione della velocità per diminuire il numero dei morti. C'è il tema in base al quale noi abbiamo soluzioni tecnologiche per inibire la guida a chi sta utilizzando uno *smartphone* o un *device*, ma dobbiamo creare le condizioni per realizzarle.

C'è il tema sacrosanto - per cui ci siamo battuti sempre e che non vede ancora soddisfazione - degli angoli ciechi dei mezzi pesanti: centinaia di persone ogni anno vengono schiacciate sulle nostre strade senza essere nemmeno viste dal conducente, che non si accorge nemmeno della loro presenza nell'angolo visivo. Da questo punto di vista, se esistono tecnologie che possono salvare queste vite, noi dobbiamo metterle in campo e non dobbiamo costringere le lavoratrici e i lavoratori - ogni giorno in prima linea nel trasporto pubblico e nel trasporto merci - a viverle come un costo in più. Dobbiamo considerarle un investimento sulla sicurezza e quindi servono linee guida di investimento, come nella proposta di legge che abbiamo presentato.

Ci sono altre proposte che abbiamo presentato: c'è la proposta di legge a prima firma Morassut sulle Città 30, c'è una proposta di legge a prima firma Ghio sulla

mobilità attiva e sostenibile. Noi, come Partito Democratico, abbiamo messo nero su bianco le proposte. I sindaci e le amministrazioni stanno presentando punto per punto al Ministero, in maniera dettagliata, tutto quello che serve per scrivere regole insieme. Ma perché dobbiamo continuare a dividere il Parlamento di un Paese su un tema per cui ci potrebbero essere, ci saranno e ci sono, nei Paesi che hanno più coraggio di noi, benefici per tutti i cittadini, benefici di natura economico-sociale e di natura ambientale?

I benefici economici sono enormi, noi abbiamo delle cifre che sono pazzesche. Mentre il Governo sta cercando di trovare le risorse per la prossima manovra finanziaria, vogliamo ricordare che, se noi sommiamo le cifre di quanto costa l'insostenibilità dei trasporti nel nostro Paese, noi raggiungiamo tre volte la cifra complessiva dell'ultima manovra finanziaria. Perché tu hai, da un lato, 34 miliardi di euro che bruciamo nel traffico - e sono veramente tanti i costi ambientali e sanitari che sono stati studiati e messi nero su bianco dall'istituto che si occupa proprio di quelli che sono i costi ambientali - e abbiamo, ce lo dice l'Istat, 22-23 miliardi di euro complessivi tra danni a persone e alle cose legati agli scontri stradali. Quindi, 34 più 23 fa 57 miliardi di euro che noi ogni anno bruciamo nel traffico, nel sangue, nelle lamiere degli scontri stradali che vivono le nostre strade.

Noi vi chiediamo di non avere un atteggiamento ideologico contro, ad esempio, la ciclabilità e le scelte che servono a mettere in sicurezza chi sceglie di muoversi sulle due ruote, o contro la micromobilità, che rappresenta un elemento utile per creare quel meccanismo integrato di mobilità sostenibile che poi può rappresentare quella possibilità di evolversi verso un'idea di mobilità come servizio, in cui con mezzi diversi raggiungiamo una destinazione nella maniera più rapida, più ecologica, più sostenibile, più economica, migliore. Quando vi chiediamo di fare tutto questo, noi vi stiamo anche chiedendo di intervenire per una soluzione che avrebbe un beneficio complessivo per i cittadini, perché

intervenire sostenendo il trasporto pubblico e intervenire per garantire la mobilità sostenibile significa anche migliorare la qualità della vita di chi è chiamato o costretto alla necessità di muoversi in macchina, che troverebbe meno macchine sul suo percorso e potrebbe avere una maggiore possibilità di non passare quelle ore, rubate alla nostra vita, nel traffico, così come passano tante ore rubate alla propria vita le donne, gli uomini e i pendolari costretti a vivere con ore di ritardo sistematicamente per i ritardi che il Ministro Salvini finge di non vedere e che noi continuiamo a contare: al 31 luglio di quest'anno siamo arrivati a 8 anni e mezzo di ritardi sulla rete ferroviaria, senza considerare nemmeno le giornate di sciopero, per non andare a strumentalizzare in alcun modo quello che è un legittimo diritto delle lavoratrici e dei lavoratori.

Quindi noi, da questo punto di vista, continueremo in Parlamento a portare la voce di chi si batte per un modello alternativo di mobilità e continueremo politicamente a chiedere di inserire questo tema nell'agenda. Ieri, la nostra segretaria Elly Schlein, a Reggio Emilia, nella nostra festa nazionale, ha posto l'accento sull'importanza di inserire il trasporto pubblico nel piano per la flessibilità UE. Noi chiediamo che 3 miliardi di euro servano proprio per quei finanziamenti che servono alle città per garantire quegli interventi che non sono finanziati. Addirittura, per quanto riguarda i piani per la mobilità delle città, si sono fatte delle richieste: le città si sono attrezzate, hanno mandato progetti, ma non hanno avuto mai risposta su quella che è la possibilità di finanziare nuovi progetti strategici fondamentali.

Al tempo stesso, continueremo le nostre battaglie per potenziare i servizi e la domanda, andando incontro a quelle che sono le necessità degli studenti, degli studenti fuori sede, ma con risorse nazionali, per non mettere ancora una volta i sindaci e chi è in prima linea sul territorio nella condizione poi di trovarsi costretto o a ridurre i chilometri o ad aumentare il costo dei biglietti per la scelta di questo Governo,

di Meloni e di Salvini, di non potenziare adeguatamente risorse che sono fondamentali.

Al tempo stesso cercheremo, al fianco delle associazioni e al fianco dei sindaci che si stanno mobilitando, di far sì che questi pochi giorni che ci separano dal 14 ottobre non vengano sprecati e che quelle regole che servono a garantire veramente per mettere la sicurezza al primo posto, per garantire la mobilità sostenibile - non di farla sparire da 1.075 pagine del codice - diventino protagoniste di questa riscrittura. Se non ci saranno questi elementi noi faremo una battaglia politica durissima, perché voi non potete fare finta che qui, su questo tema, non si stia giocando veramente il futuro della vita dei cittadini italiani e la direzione di futuro che gli vogliamo dare: se una direzione europea, che va verso quella sostenibilità che stanno costruendo gli altri Paesi, o verso una dimensione insostenibile, di cui pagheremo tutti il prezzo.

Noi non vi consentiremo di portarci nella direzione sbagliata e continueremo, al fianco della nostra segretaria e di tutto il Partito Democratico, a batterci insieme alle altre forze progressiste per costruire quell'alternativa di cui oggi il Paese ha dannatamente bisogno.

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

ENZO AMICH (FDI). Grazie, signor Presidente. Sottosegretario Iannone, onorevoli colleghi, prima di iniziare il mio intervento in discussione generale, però, permettetemi una piccola considerazione, che faccio anche insieme alla relatrice, onorevole Frijia. Abbiamo sentito dire decine di volte che il Parlamento ha perso la sua centralità, che non viene ascoltato, che la Camera non è ascoltata, che il Senato non viene ascoltato eccetera. Oggi si discute una proroga per affrontare le tematiche estremamente importanti che abbiamo sentito dall'onorevole Casu - ad esempio, la circolazione stradale, un provvedimento che tocca la Motorizzazione, il modo nel quale milioni di cittadini, ogni

giorno, si muovono nelle nostre strade - e non va bene lo stesso. Ci diamo più tempo per riuscire ad organizzarci e per poter affrontare queste tematiche - proprio da affrontare anche in Commissione, insieme anche all'opposizione - e non va bene. Quindi, in sostanza, non si riesce mai a farvi contenti.

Il provvedimento all'esame, in terza lettura in questa Assemblea, interviene sull'articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177, e proroga il termine per l'esercizio della delega conferita al Governo per la revisione e il riordino della disciplina della Motorizzazione e della circolazione stradale. Il testo che arriva oggi all'esame della Camera, dopo il passaggio al Senato, porta il termine da 18 a 22 mesi e consente quindi di arrivare al 14 ottobre 2026 per l'esercizio della delega. Ricordo che questa modifica è stata introdotta dal Senato attraverso un emendamento nel corso dell'esame in seconda lettura. L'articolo 1, comma 1, lettera a), del disegno di legge, nel testo approvato dalla Camera in prima lettura, aveva infatti già previsto il passaggio da 12 a 18 mesi. Il Senato, successivamente, ha ritenuto necessario un ulteriore differimento, portando il termine a 22 mesi dalla data di entrata in vigore della legge n. 177 del 2024.

Ricordo a tutti che stiamo parlando del codice della strada. Quello che oggi conosciamo è totalmente figlio di un'altra epoca: stiamo parlando di un codice della strada approvato nel 1992. Da allora sono trascorsi più di 30 anni e nel frattempo il mondo della mobilità, ovviamente, è cambiato profondamente: sono cambiate le automobili, sono cambiate le tecnologie, sono cambiate le infrastrutture, sono cambiate le modalità di controllo e sono nate forme di mobilità che nel 1992 semplicemente non facevano parte della nostra vita quotidiana, direi neanche nella fantasia. Oggi abbiamo veicoli elettrici, nuovi strumenti di micromobilità, sistemi di controllo da remoto, procedure sempre più digitalizzate, tecnologie di assistenza alla guida e un rapporto completamente diverso tra cittadino, veicolo e infrastruttura.

E allora dobbiamo avere il coraggio di riconoscere una cosa: non possiamo governare la mobilità del futuro con un impianto normativo pensato per la mobilità del passato. Questo non significa che tutto ciò che è stato fatto in questi anni sia da cancellare, significa piuttosto che è arrivato il momento di mettere ordine. La legge n. 177 del 2024 ha già rappresentato un passaggio importante in questa direzione. È intervenuta sulla sicurezza stradale, sulla guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, sulla patente a punti, sulla sospensione breve della patente, ma anche sulla formazione dei conducenti, sulla micromobilità elettrica, sulla circolazione delle biciclette, sulla sosta e sulle zone a traffico limitato.

Ha, inoltre, previsto misure particolarmente rigorose per le condotte più pericolose: dall'uso del telefono cellulare alla guida alle conseguenze per chi provoca incidenti gravi, rafforzando gli strumenti a tutela della sicurezza stradale. Ricordo, inoltre, che la legge n. 177 del 2024 ha introdotto misure di particolare rigore, come la tolleranza pressoché zero per chi guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, sanzioni fino a mille euro o la sospensione della patente per chi utilizza il telefono cellulare alla guida, oltre all'inasprimento delle pene per l'omicidio stradale. Ma la stessa legge ha fatto qualcosa di ancora più importante: ha previsto una delega per affrontare il problema nel suo complesso. Ed è proprio qui che dobbiamo collocare il provvedimento di oggi, perché l'obiettivo non è semplicemente aggiungere un'altra modifica al codice della strada, ma arrivare a un riordino complessivo della materia.

La documentazione parlamentare parla espressamente della necessità di razionalizzare, riordinare e semplificare la disciplina vigente anche per adeguarla al diritto europeo e ai principi espressi dalla giurisprudenza delle corti superiori. Credo che la parola più importante fra tutte sia proprio semplificare, perché una buona legge non è necessariamente una legge che contiene più disposizioni: una buona legge è una legge che riesce a dare al cittadino

una risposta chiara. Chi si mette alla guida deve sapere quali sono le regole. Chi deve farle rispettare deve poterle applicare senza confrontarsi con un sistema eccessivamente frammentato.

Le amministrazioni devono poter operare con certezza e il legislatore deve riuscire a costruire un quadro normativo capace di durare nel tempo, invece di essere costretto a intervenire continuamente per correggere singole parti di una disciplina diventata progressivamente più complessa. Per troppo tempo, infatti, la disciplina della circolazione stradale è stata oggetto di interventi frammentari, spesso stratificati nel corso degli anni e inseriti in provvedimenti di diversa natura. Il risultato è stato un quadro normativo complesso e difficile da consultare, talvolta esposto a interpretazioni non uniformi da parte dei cittadini, degli enti locali, delle Forze dell'ordine e degli operatori del diritto.

Il lavoro del Governo e della maggioranza ha portato avanti con serietà un'intensa attività legislativa che ha avuto l'obiettivo di affrontare, in modo organico, una delle questioni più importanti per la sicurezza dei cittadini, con una riforma strutturale fondata sul buon senso. La riforma del codice della strada ha posto al centro un obiettivo chiaro: ridurre il numero delle vittime e degli incidenti sulle nostre strade e costruire una mobilità più sicura, ordinata e responsabile. È questa, secondo me, la vera ragione per cui dobbiamo guardare con attenzione alla possibilità, prevista dalla delega, di arrivare anche alla redazione di un nuovo codice della strada. La lettera a), del comma 1, prevede, infatti, che l'attuazione della delega possa avvenire anche mediante la redazione di un nuovo codice della strada. Non è soltanto una questione di riscrivere quelle norme, è la possibilità di ripensare organicamente una materia che negli anni si è stratificata.

La stessa documentazione parlamentare evidenzia l'intento di arrivare a un nuovo codice che possa ricomprendere, in maniera più organica, sia la normativa primaria sia quella disciplina tecnica che oggi è in parte contenuta

nel regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada. Questa è un'operazione assolutamente importante e, proprio perché importante, non può essere fatta in fretta. È questo il punto sul quale, a mio giudizio, dobbiamo essere molto chiari. La proroga che discutiamo oggi non è fine a sé stessa: non serve soltanto a rinviare una decisione; serve a consentire che una decisione complessa venga presa con il necessario approfondimento.

Come ho accennato già all'inizio della mia discussione, il termine originario previsto dalla legge era 12 mesi; la Camera lo aveva già portato a 18 mesi e il Senato, nel corso dell'esame, ha ritenuto necessario arrivare fino a 22 mesi. Possiamo discutere naturalmente dei tempi, ma non credo che qualcuno possa sostenere seriamente che sia preferibile una riforma affrettata ad una riforma costruita con maggiore attenzione. Quando si interviene sulle regole che ogni giorno riguardano milioni di persone, la qualità della legislazione deve venire prima della velocità e questo vale ancor di più quando l'obiettivo è arrivare non semplicemente a modificare il codice esistente, ma a costruire un nuovo quadro organico.

C'è poi un elemento che ritengo particolarmente significativo e che riguarda il ruolo del Parlamento: con il provvedimento in esame, infatti, il termine per l'espressione dei pareri parlamentari sugli schemi dei decreti legislativi passa da 60 a 90 giorni. La lettera *b*) del comma 1 estende, infatti, da 60 a 90 giorni, decorrenti dalla data di trasmissione dello schema, il termine per l'espressione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per profili finanziari. Viene adeguato anche il meccanismo di proroga della delega quando la scadenza del termine per il parere parlamentare si colloca in prossimità della scadenza della delega stessa. La lettera *c*) estende, infatti, da 120 a 150 giorni lo scorrimento del termine per l'esercizio della delega, qualora il termine per l'espressione dei pareri delle Commissioni parlamentari scada nei 40 giorni che precedono il nuovo termine per l'esercizio della delega o successivamente.

Non considero questo un aspetto meramente procedurale. Al contrario, credo sia un segnale importante: una riforma così rilevante deve vedere il Parlamento protagonista. Il Governo avrà la responsabilità di esercitare la delega e di predisporre i decreti legislativi, ma le Camere dovranno avere il tempo necessario per esaminarli, discuterli e formulare i propri pareri, perché la qualità di una riforma dipende anche dalla qualità del confronto istituzionale che l'accompagna.

La delega, infatti, è ampia e ambiziosa e dovrà affrontare questioni importanti: dalla destinazione dei proventi delle sanzioni in materia di *autovelox* alle garanzie per i cittadini nelle procedure di notifica; dalla semplificazione delle procedure per il rinnovo delle patenti alle misure per la sicurezza dei motociclisti fino agli interventi in materia di semafori, *guardrail* e alle revisioni dei mezzi pesanti. E qui arriviamo alla questione che considero centrale: la sicurezza stradale. Quando parliamo di codice della strada non stiamo parlando semplicemente di norme amministrative, stiamo parlando di vite umane. La legge n. 177 del 2024 è nata anche dalla necessità di fronteggiare i livelli ancora elevati di incidentalità stradale e dall'esigenza di intervenire sulle condotte maggiormente pericolose, a partire dalla guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.

Questo deve continuare a essere il nostro punto di riferimento, ma sicurezza non significa soltanto sanzionare. Sicurezza significa innanzitutto prevenire, riformare, avere regole comprensibili, avere controlli efficaci, fare in modo che l'innovazione tecnologica possa essere utilizzata per aumentare la sicurezza e non per rendere ancora più complicato il rapporto tra cittadini e pubblica amministrazione. E significa anche avere la capacità di guardare alla strada non come uno spazio nel quale esistono categorie contrapposte, ma come uno spazio che tutti dobbiamo poter condividere in condizioni di sicurezza. L'automobilista, il motociclista, il

ciclista, il pedone hanno esigenze diverse, ma hanno un interesse comune: tornare a casa. Questa deve essere la prospettiva dalla quale guardare alla riforma.

In questa prospettiva la delega rappresenta uno strumento fondamentale, consentendo di mantenere stabili le norme fondamentali stesse e, al contempo, di aggiornare con maggiore flessibilità gli aspetti operativi e tecnici. Ecco perché considero importante che il Governo abbia il tempo necessario per costruire un nuovo codice che sia moderno senza essere ideologico, rigoroso senza essere inutilmente complicato, attento alla sicurezza, ma anche capace di comprendere come è cambiata la mobilità. Dobbiamo evitare di costruire norme che siano già vecchie nel momento in cui entrano in vigore. Dobbiamo invece costruire un sistema capace di accompagnare i cambiamenti che abbiamo davanti, perché la mobilità continuerà a cambiare: cambieranno i veicoli, cambieranno le tecnologie, cambieranno le modalità di controllo, cambieranno le esigenze della città e cambieranno anche le modalità con cui i cittadini si spostano.

Il legislatore non può fermare questo processo, però può governarlo. E per governarlo servono regole chiare, coordinate e comprensibili e questo è in definitiva il senso del provvedimento che oggi discutiamo. Non stiamo semplicemente spostando una data; stiamo cercando di garantire che una riforma già avviata possa arrivare a compimento nel modo migliore. Signor Presidente, credo che sia proprio questa la responsabilità che abbiamo davanti. Non dobbiamo aver paura di prenderci il tempo necessario quando quel tempo serve a fare una legge migliore, perché un nuovo codice della strada non deve essere soltanto un codice più moderno, deve essere un codice più semplice da comprendere, più efficace da applicare e più capace di proteggere le persone.

Noi di Fratelli d'Italia siamo convinti che la sicurezza stradale meriti attenzione e non propaganda. Per questo consideriamo favorevolmente le modifiche apportate dal Senato in questi mesi aggiuntivi, che devono

servire a perfezionare l'esercizio della delega e a concludere un lavoro di qualità su una riforma che interessa tutti gli italiani. Questo è il risultato al quale dobbiamo tendere e, se la proroga che oggi siamo chiamati ad approvare serve a raggiungere questo obiettivo, allora non rappresenta un rallentamento del percorso, rappresenta anzi la scelta di voler arrivare alla meta con una riforma seria, organica e all'altezza delle esigenze del nostro Paese.

Per queste ragioni, ritengo che il provvedimento meriti il nostro sostegno (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

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

(Repliche - A.C. 2713-B)

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare la relatrice, deputata Frijia, che si riserva.

Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo, Sottosegretario Iannone, che si riserva.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Ordine del giorno della prossima seduta.

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

Martedì 15 settembre 2026 - Ore 11

1. Svolgimento di interrogazioni .

(ore 14)

2. Seguito della discussione del disegno di legge:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 luglio 2026, n. 133, recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi alla ulteriore crisi

dei mercati internazionali e disposizioni in materia di ILVA S.p.A. in amministrazione straordinaria. (C. 3045-A)

— *Relatore: OSNATO.*

3. Seguito della discussione delle mozioni Richetti ed altri n. 1-00582 e Della Vedova ed altri n. 1-00585 in materia di superamento del diritto di veto nelle decisioni delle istituzioni dell'Unione europea .

4. Seguito della discussione della proposta di legge:

DEBORAH BERGAMINI ed altri:
Istituzione del Museo per la memoria del disastro ferroviario di Viareggio. (C. 2225-A)

e delle abbinate proposte di legge: SIMIANI ed altri; MONTEMAGNI. (C. 1253-2712)

Relatrice: TASSINARI

5. Seguito della discussione del disegno di legge:

Proroga del termine per l'esercizio della delega prevista dall'articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177 (*Approvato dalla Camera e modificato dal Senato*). (C. 2713-B)

Relatrice: FRIJIA.

La seduta termina alle 17,25.

**TESTI DEGLI INTERVENTI DI
CUI È STATA AUTORIZZATA LA
PUBBLICAZIONE IN CALCE AL
RESOCONTO STENOGRAFICO
DELLA SEDUTA ODIERNA:
STEFANO CANDIANI (A.C. 3045-A)**

STEFANO CANDIANI, *Vicepresidente della VI Commissione*. (Relazione – A.C. 3045-A). Onorevoli colleghi! Oggi la Commissione

finanze presenta all'Assemblea il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 133 del 2026, recante disposizioni urgenti in materia di prezzi petroliferi connessi alla ulteriore crisi dei mercati internazionali e disposizioni in materia di ILVA Spa in amministrazione straordinaria.

Evidenzio che, nel corso dell'esame in sede referente, sono confluiti nel testo del provvedimento i contenuti di due ulteriori provvedimenti d'urgenza, e cioè dei decreti -legge n. 139 e 153 del 2026, emanati nel mese di agosto in ragione del perdurare dei rincari dei prodotti energetici. La Commissione Finanze ha concluso i propri lavori, con il conferimento del mandato al relatore, nella seduta di mercoledì 9 settembre.

A seguito delle modifiche apportate nel corso dell'esame in Commissione, il provvedimento si compone ora di sei articoli.

L'articolo 1, ai commi da 1 a 3, dispone la temporanea riduzione delle aliquote di accisa applicate al gasolio e ai biodiesel impiegati come carburanti. In particolare, l'accisa su tali prodotti viene fissata nella misura di 532,90 euro per mille litri, dal 30 luglio fino al 6 agosto 2026; nel corso dell'esame in sede referente, il periodo di riduzione delle aliquote di accisa per il gasolio e il biodiesel impiegati come carburanti è stato rimodulato, estendendolo fino al 24 agosto e, successivamente, per il periodo dal 27 agosto al 5 settembre, in modo da recepire così quanto disposto dai richiamati decreti-legge n. 139 e n. 153 del 2026. L'articolo 1, al comma 4, conferma la proroga, per i mesi di luglio e agosto 2026, del credito d'imposta riconosciuto in favore delle imprese operanti nel settore dell'autotrasporto delle merci, delle imprese operanti nel settore dell'autotrasporto di persone e delle imprese di noleggio autobus con conducente che utilizzano veicoli di classe ambientale euro V e VI, prevedendo l'incremento del relativo limite massimo di spesa. Il comma 5 dispone in ordine alla copertura finanziaria. Evidenzio che anche i commi 4 e 5 sono stati modificati dalla Commissione di merito per recepire le

disposizioni dei richiamati decreti-legge n. 139 e n. 153, fatto salvo un ulteriore incremento del limite massimo di spesa (di circa 11,4 milioni di euro) relativo al credito di imposta per l'autotrasporto.

L'articolo 2 autorizza un nuovo finanziamento oneroso, fino a 100,5 milioni di euro per l'anno 2026, in favore di Acciaierie d'Italia Spa in amministrazione straordinaria, da trasferire direttamente dal Ministero delle Imprese e del *made in Italy*, su richiesta dell'organo commissariale e in unica soluzione, nelle more della procedura di vendita in corso. Il finanziamento è concesso conformemente alla disciplina europea in materia di aiuti di Stato ed è restituito entro sei mesi dalla scadenza del contratto di affitto stipulato con Ilva Spa in amministrazione straordinaria o, se più breve, entro sei mesi dalla vendita dei compendi aziendali.

Nel corso dell'esame in Commissione, all'articolo 2 sono stati aggiunti i due nuovi commi 2-*bis* e 2-*ter*. Le disposizioni introdotte anzitutto assoggettano ad autorizzazione integrata ambientale in sede statale gli impianti dichiarati di interesse strategico nazionale, tra i quali rientrano appunto gli impianti siderurgici di Ilva Spa. Inoltre, per effetto delle modifiche apportate in Commissione, è innovata la disciplina relativa al pagamento prioritario dei debiti prededucibili sorti nel corso dell'amministrazione straordinaria del Gruppo Ilva; in particolare viene attribuita priorità, rispetto a ogni altro credito, alla restituzione dei finanziamenti pubblici, rendendo tale disciplina applicabile anche al Gruppo Acciaierie d'Italia. Si estende poi ad Acciaierie d'Italia Spa il regime di esonero da responsabilità degli organi commissariali e dei soggetti delegati in relazione ai pagamenti effettuati in attuazione di tale disciplina.

L'articolo 2-*bis*, inserito in sede referente, conferma l'obbligo di versamento anticipato del 39 per cento delle ritenute e delle imposte sostitutive su utili deliberati dalle società residenti, capogruppo di grandi gruppi energetici, già introdotto dal decreto-legge

n. 153 del 2026. Per individuare i soggetti obbligati, si considerano i ricavi complessivi - superiori a 20 miliardi di euro - riferiti al gruppo di appartenenza e determinati sulla base del bilancio consolidato dell'ultimo esercizio. A fronte del versamento anticipato, viene riconosciuto, per pari importo, un credito d'imposta da utilizzare, al momento dell'effettiva corresponsione degli utili, a scomputo dell'ammontare delle ritenute e delle imposte sostitutive dovute.

L'articolo 2-*ter*, anch'esso introdotto nel corso dell'esame in sede referente in Commissione, conferma quanto stabilito dal decreto-legge n. 153 del 2026, in ordine alla qualifica fiscale - a fini IRES - come spese di rappresentanza degli investimenti sostenuti dai concessionari di giochi pubblici per conto dello Stato, in particolare quelli relativi a campagne informative ovvero in iniziative di comunicazione responsabile e quelli concernenti le campagne di promozione, comunicazione e diffusione di messaggi coerenti con l'esigenza di promuovere la prevenzione e il contrasto del gioco patologico. Si stabilisce che non sono deducibili, ai fini dell'imposta sui redditi e dell'IRAP, le spese che remunerano una sponsorizzazione di giochi e scommesse vietata. Le disposizioni si applicano alle spese sostenute a decorrere dal periodo d'imposta successivo a quello in corso al 31 dicembre 2025. Le relative entrate tributarie sono accertate annualmente, con decreto del MEF, nonché destinate al Fondo per interventi strutturali di politica economica (FISPE).

L'articolo 3, modificato in sede referente, reca le disposizioni di copertura finanziaria, mentre l'articolo 4 dispone in ordine all'entrata in vigore del provvedimento.

Evidenzio inoltre che, a seguito dell'esame in sede referente, è stato modificato anche l'articolo 1 del disegno di legge di conversione abrogando, a decorrere dall'entrata in vigore della legge di conversione, i due decreti-legge n. 139 e n. 153 del 2026, con salvezza degli effetti nel frattempo prodottisi.

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

Dott. Renzo Dickmann

Licenziato per la stampa alle 20,05.

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S. p. A.



19STA0213370