739. **Allegato A**

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA

COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

	PAG.
Comunicazioni	3
Missioni valevoli nella seduta del 5 novembre 2026	3
Progetti di legge (Annunzio; Annunzio di proposte di legge d'iniziativa popolare; Trasmissione dal Senato; Assegnazione a Commissioni in sede referente)	3, 4
Trasmissione dal Presidente del Senato	4
Documenti ministeriali (Trasmissione)	4, 5
Dipartimento per gli affari europei della Presidenza del Consiglio dei ministri (Trasmissione di documenti)	6
Progetti di atti dell'Unione europea (Annunzio)	6
Trasmissione di documenti connessi ad atti dell'Unione europea	6
Regione Piemonte (Trasmissione di un documento)	7
Regione autonoma della Sardegna (Trasmissione di un documento)	7
Atti di controllo e di indirizzo	7
Disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162, recante disposizioni urgenti per il sostegno economico e il contenimento degli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti, nonché in materia fiscale (A.C. 3106-A)	8
Ordini del giorno	8

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

PAGINA BIANCA

COMUNICAZIONI

Missioni valevoli nella seduta del 5 novembre 2026.

Albano, Ascani, Barbagallo, Barelli, Battistoni, Bellucci, Benvenuto, Bicchielli, Bignami, Bonetti, Boschi, Braga, Brambilla, Bruzzone, Caiata, Calderone, Calovini, Casasco, Cavandoli, Cecchetti, Centemero, Cesa, Ciaburro, Cirielli, Colosimo, Alessandro Colucci, Enrico Costa, Sergio Costa, De Corato, Deidda, Della Vedova, Donzelli, Ferrante, Ferro, Foti, Frassinetti, Freni, Gava, Gebhard, Gemmato, Giachetti, Giglio Vigna, Giorgetti, Gribaudo, Gruppioni, Guerini, Gusmeroli, Leo, Lollobrigida, Lucaselli, Lupi, Magi, Mangialavori, Maschio, Mazzi, Meloni, Michelotti, Minardo, Molinari, Mollicone, Molteni, Morrone, Mulè, Nordio, Osnato, Pagano, Pichetto Fratin, Pittalis, Prisco, Rampelli, Riccardo Ricciardi, Richetti, Rixi, Rizzetto, Roccella, Romano, Roscani, Rotelli, Scerra, Schullian, Semenzato, Serracchiani, Siracusano, Sportiello, Tajani, Trancassini, Traversi, Tremonti, Vaccari, Varchi, Vinci, Zanella, Ziello, Zinzi, Zoffili, Zucconi.

Annunzio di proposte di legge.

In data 4 novembre 2026 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

VOLPI: « Modifiche alla legge 2 aprile 1958, n. 339, in materia di tutela del lavoro domestico » (3175);

SCHIANO DI VISCONTI ed altri: « Riconoscimento dell'endometriosi come malattia cronica e invalidante nonché disposizioni per la diagnosi precoce e la cura, la tutela della fertilità e l'assistenza integrata delle donne che ne sono affette » (3176).

Saranno stampate e distribuite.

Annunzio di proposte di legge d'iniziativa popolare.

In data 4 novembre 2026 è stata presentata alla Presidenza la seguente proposta di legge:

PROPOSTA DI LEGGE D'INIZIATIVA POPOLARE: « "Cieli blu". Divieto di modifica delle condizioni meteorologiche (geoingegneria) » (3178).

Sarà stampata, previo accertamento della regolarità delle firme dei presentatori, ai sensi della legge 25 maggio 1970, n. 352, e distribuita.

Trasmissione dal Senato.

In data 4 novembre 2026 il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza la seguente proposta di legge:

S. 1299. – PROPOSTA DI LEGGE COSTITUZIONALE D'INIZIATIVA DEI SENATORI GUIDI ed altri: « Modifica all'articolo 38 della Costituzione in materia di diritti delle persone con disabilità » *(approvata, in prima deliberazione, dal Senato)* (3177).

Sarà stampata e distribuita.

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.

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

VII Commissione (Cultura):

« Modifiche all'articolo 15 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e altre disposizioni in materia di versione digitale stampabile dei libri di testo scolastici e universitari » (*Già articolo 105 del disegno di legge n. 3174 – Stralcio disposto dal Presidente della Camera, ai sensi dell'articolo 120, comma 2, del Regolamento, e comunicato all'Assemblea il 4 novembre 2026*) (3174-*quater*) *Parere delle Commissioni I, V e X;*

VIII Commissione (Ambiente):

« Modifiche alla legge 18 marzo 2025, n. 40, in materia di ricostruzione post-calamità » (*Già articolo 115 del disegno di legge n. 3174 – Stralcio disposto dal Presidente della Camera, ai sensi dell'articolo 120, comma 2, del Regolamento, e comunicato all'Assemblea il 4 novembre 2026*) (3174-*quinquies*) *Parere delle Commissioni I, V, X e XI e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;*

XII Commissione (Affari sociali):

« Disposizioni in materia di documento riepilogativo delle informazioni riguardanti le prestazioni sanitarie eseguite » (*Già articolo 69, comma 8, del disegno di legge n. 3174 – Stralcio disposto dal Presidente della Camera, ai sensi dell'articolo 120, comma 2, del Regolamento, e comunicato all'Assemblea il 4 novembre 2026*) (3174-*ter*) *Parere delle Commissioni I e V e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

Trasmissione dal Presidente del Senato

Il Presidente del Senato, con lettere in data 28 ottobre 2026, ha comunicato che sono state approvate, ai sensi dell'articolo 144, commi 1-*bis* e 6, del Regolamento del Senato, le seguenti risoluzioni:

risoluzione della 4ª Commissione (Politiche dell'Unione europea) del Senato sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per misure negli Stati membri a salvaguardia della disponibilità di alloggi e della loro accessibilità economica (regolamento sugli alloggi a prezzi accessibili) (COM(2026) 599 final) (Doc. XVIII-*bis*, n. 41), che è trasmessa alla VIII Commissione (Ambiente) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea);

risoluzione della 4ª Commissione (Politiche dell'Unione europea) del Senato sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/943 adeguando alle esigenze future le bollette dell'energia elettrica nell'Unione mediante la riduzione dei costi del sistema e la promozione dell'elettrificazione e della digitalizzazione (COM(2026) 600 final) (Doc. XVIII-*bis*, n. 42), che è trasmessa alla X Commissione (Attività produttive) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Trasmissione dal Ministro dell'economia e delle finanze.

Il Ministro dell'economia e delle finanze, con lettera in data 30 ottobre 2026, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 15, comma 2, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, la relazione concernente la procedura d'infrazione n. 2026/2170, avviata, ai sensi dell'articolo 258 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per violazione del diritto dell'Unione europea per la presunta incompatibilità della normativa italiana sui piani individuali di risparmio (PIR) con l'articolo 63 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Questa relazione è trasmessa è trasmessa alla VI Commissione (Finanze) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Il Ministro dell'economia e delle finanze, con lettera in data 30 ottobre 2026, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 15, comma 2, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, la relazione concernente la procedura d'infrazione n. 2026/4015, avviata, ai sensi dell'articolo 258 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per violazione del diritto dell'Unione europea in relazione alla normativa in materia di imposta sostitutiva sugli interessi e altri proventi delle obbligazioni e titoli similari corrisposti a soggetti non residenti (decreto legislativo n. 239/1996).

Questa relazione è trasmessa è trasmessa alla VI Commissione (Finanze) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Trasmissione dal Ministro delle imprese e del *made in Italy*.

Il Ministro delle imprese e del *made in Italy*, con lettera in data 3 novembre 2026, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 15, comma 2, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, la relazione concernente la procedura d'infrazione n. 2026/0603, avviata, ai sensi dell'articolo 258 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per il mancato recepimento della direttiva (UE) 2024/1799 recante norme comuni che promuovono la riparazione dei beni e che modifica il regolamento (UE) 2017/2394 e le direttive (UE) 2019/771 e (UE) 2020/1828 e la procedura d'infrazione n. 2026/0604, avviata, ai sensi dell'articolo 258 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, per il mancato recepimento della direttiva delegata (UE) 2026/0074 della Commissione che modifica l'allegato II della direttiva (UE) 2024/1799 che promuove la riparazione dei beni al fine di includere gli apparecchi per il riscaldamento d'ambiente locale per uso domestico di cui al regolamento (UE) 2024/1103 della Commissione in merito alle specifiche di progettazione ecocompatibile degli apparecchi per il riscaldamento d'ambiente locale e dei dispositivi di controllo separati.

Questa relazione è trasmessa è trasmessa alla X Commissione (Attività produttive) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Trasmissione dal Ministro per i rapporti con il Parlamento.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 4 novembre 2026, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 10, comma 2, del codice dell'ordinamento militare, di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66, la relazione sullo stato della disciplina militare e sullo stato dell'organizzazione delle Forze armate, riferita all'anno 2025 (Doc. XXXVI, n. 5).

Questa relazione è trasmessa alla IV Commissione (Difesa).

Trasmissione dal Ministro del lavoro e delle politiche sociali.

Il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, con lettera in data 4 novembre 2026, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 68, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, la relazione sullo stato della spesa, sull'efficacia nell'allocazione delle risorse e sul grado di efficienza dell'azione amministrativa svolta dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali, riferita all'anno 2025 (Doc. CLXIV, n. 46).

Questa relazione è trasmessa alla I Commissione (Affari costituzionali), alla V Commissione (Bilancio), alla XI (Lavoro) e alla XII Commissione (Affari sociali).

Trasmissione dal Ministro della salute.

Il Ministro della salute, con lettera in data 5 novembre 2026, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1, comma 1075, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, dell'articolo 1, comma 105, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, e dell'articolo 1, comma 25, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, la relazione concernente lo stato di avanzamento degli interventi di competenza del Ministero della salute relativi al settore

dell'edilizia sanitaria e al settore della ricerca finanziati con le risorse del fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, del fondo di cui all'articolo 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, e del fondo di cui all'articolo 1, comma 14, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, aggiornata al mese di settembre 2026 (Doc. XL, n. 21).

Questa relazione è trasmessa alla V Commissione (Bilancio) e alla XII Commissione (Affari sociali).

Trasmissione dal Dipartimento per gli affari europei della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Il Dipartimento per gli affari europei della Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettere in data 4 novembre 2026, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, le seguenti relazioni concernenti progetti di atti dell'Unione europea, che sono trasmesse alle sottoindicate Commissioni:

relazione, predisposta dal Ministero della giustizia, in merito alla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'ordine europeo di indagine penale e all'ordine europeo di partecipazione a distanza (rifusione) (COM(2026) 313 final), accompagnata dalla tabella di corrispondenza tra le disposizioni della proposta e le norme nazionali vigenti – *alla II Commissione (Giustizia) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea)*;

relazione, predisposta dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali, in merito alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla portabilità delle qualifiche e delle competenze e che modifica il regolamento (UE) 2018/1724 (« regolamento sulla portabilità delle competenze ») (COM(2026) 992 final) – *alla VII Commissione (Cultura), alla XI Commissione (Lavoro) e alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea)*.

Annunzio di progetti di atti dell'Unione europea.

La Commissione europea, in data 4 novembre 2026, ha trasmesso, in attuazione del Protocollo sul ruolo dei Parlamenti allegato al Trattato sull'Unione europea, gli allegati della proposta di decisione del Consiglio relativa alla conclusione dell'accordo di libero scambio tra l'Unione europea e la Repubblica dell'India (COM(2026) 482 final – Annex 2 part 1/5, Annex 2 part 2/5, Annex 2 part 3/5, Annex 2 part 4/5, Annex 2 part 5/5), che sono assegnati, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alla III Commissione (Affari esteri), con il parere della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Il Consiglio dell'Unione europea, in data 4 novembre 2026, ha trasmesso, ai sensi del Trattato sull'Unione europea, i seguenti documenti, che sono assegnati, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, alla VI Commissione (Finanze), con il parere della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea):

Posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai servizi di pagamento nel mercato interno, che modifica la direttiva 98/26/CE e il regolamento (UE) 2023/1114 e abroga le direttive 2009/110/CE e (UE) 2015/2366 (8535/1/26 REV 1), corredata della relativa motivazione (8535/1/26 REV 1 ADD 1);

Posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai servizi di pagamento nel mercato interno e che modifica i regolamenti (UE) n. 1093/2010, (UE) n. 260/2012, (UE) 2017/2394 e (UE) 2021/1230 (8543/1/26 REV 1), corredata della relativa motivazione (8543/1/26 REV 1 ADD 1).

Trasmissione di documenti connessi ad atti dell'Unione europea.

Il Dipartimento per gli affari europei della Presidenza del Consiglio dei ministri,

in data 3 novembre 2026, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 4, commi 3 e 6, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, relazioni predisposte dalla Rappresentanza permanente d'Italia presso l'Unione europea, riferite al periodo dal 16 al 31 ottobre 2026.

Questi documenti sono trasmessi alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea) e alle Commissioni competenti per materia.

Trasmissione dalla regione Piemonte.

Il presidente del Consiglio regionale del Piemonte, con lettera in data 2 novembre 2026, ha trasmesso un ordine del giorno, approvato dal medesimo Consiglio regionale il 27 ottobre 2026, volto a condannare le violenze e gli episodi di guerriglia urbana verificatisi a Torino e in altre città italiane, a esprimere solidarietà alle Forze dell'ordine e a chiedere il rafforzamento delle misure di prevenzione e di contrasto della violenza di piazza.

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

Trasmissione dalla regione autonoma della Sardegna.

La Regione autonoma della Sardegna, con lettera in data 4 novembre 2026, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 2, comma 5, della legge regionale 7 ottobre 2005, n. 13, il decreto del Presidente della Regione di scioglimento del consiglio comunale di Quartucciu.

Questa documentazione è depositata presso il Servizio per i Testi normativi a disposizione degli onorevoli deputati.

Atti di controllo e di indirizzo.

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

DISEGNO DI LEGGE: CONVERSIONE IN LEGGE, CON MODIFICAZIONI, DEL DECRETO-LEGGE 17 SETTEMBRE 2026, N. 162, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI PER IL SOSTEGNO ECONOMICO E IL CONTENIMENTO DEGLI EFFETTI DERIVANTI DAL PERDURANTE AUMENTO DEL COSTO DEI CARBURANTI, NONCHÉ IN MATERIA FISCALE (A.C. 3106-A)

A.C. 3106-A – Ordini del giorno

ORDINI DEL GIORNO

La Camera,

premesso che:

tra gli obiettivi di interesse pubblico che meritano particolare attenzione rientra anche il sostegno alle istituzioni scolastiche e alle comunità locali, attraverso il miglioramento delle infrastrutture e degli spazi destinati alla formazione, alla socialità e alla pratica sportiva;

la pratica sportiva e motoria costituisce uno strumento fondamentale per la crescita psicofisica degli studenti, per la promozione di corretti stili di vita, per l'inclusione sociale e per il contrasto alla dispersione scolastica e alle disuguaglianze;

gli impianti sportivi scolastici rappresentano un patrimonio infrastrutturale essenziale, ma in numerosi territori presentano condizioni di inadeguatezza, carenze strutturali, necessità di ammodernamento e criticità sotto il profilo della sicurezza e della piena fruibilità;

risulta pertanto necessario promuovere un piano organico di interventi volto a favorire la realizzazione, la riqualificazione, l'ammodernamento e la messa in sicurezza delle palestre e degli impianti sportivi scolastici esistenti;

al contempo, occorre incrementare la disponibilità di spazi destinati alle attività sportive e motorie attraverso la realizzazione di strutture sportive leggere nelle pertinenze degli edifici scolastici, anche al fine di sopperire alla carenza di palestre e di ampliare le opportunità di svolgimento delle attività motorie;

a tal fine, assumono particolare rilevanza interventi per la realizzazione di tensostrutture, coperture leggere, campi sportivi polivalenti, impianti modulari e altre strutture funzionali alla pratica sportiva, anche mediante l'adeguamento e la riqualificazione delle aree esterne già esistenti;

la realizzazione di tali interventi può essere promossa dagli enti locali proprietari degli immobili scolastici, d'intesa con le istituzioni scolastiche interessate, favorendo altresì forme di collaborazione e accordi con enti pubblici e soggetti privati operanti nel settore sportivo;

appare pertanto opportuno individuare specifiche risorse finanziarie e strumenti di programmazione dedicati, al fine di garantire interventi diffusi sul territorio nazionale, con particolare attenzione alle aree maggiormente carenti di infrastrut-

ture sportive e ai territori caratterizzati da maggiori difficoltà economiche e sociali,

impegna il Governo

a reperire – in fase di approvazione del primo provvedimento utile – risorse adeguate volte al finanziamento di interventi di realizzazione, riqualificazione, ammodernamento e messa in sicurezza degli impianti sportivi scolastici, nonché alla realizzazione di nuove strutture sportive leggere nelle pertinenze degli edifici scolastici, comprese tensostrutture, coperture leggere, campi polivalenti e impianti modulari.

9/3106-A/**1**. Berruto.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 5 del provvedimento in esame dispone il rifinanziamento del Fondo integrativo statale per la concessione delle borse di studio, con uno stanziamento pari a 288 milioni di euro per l'esercizio finanziario 2026;

il diritto allo studio universitario costituisce un principio fondamentale, volto a garantire a tutti gli studenti la possibilità di accedere ai percorsi di istruzione;

le borse di studio rappresentano uno strumento essenziale per sostenere gli studenti appartenenti alle fasce economicamente più fragili e contrastare le disuguaglianze nell'accesso all'università;

il fabbisogno di risorse per il finanziamento delle borse di studio ha carattere strutturale e continuativo e non può essere affrontato esclusivamente attraverso stanziamenti straordinari e rifinanziamenti limitati al singolo esercizio finanziario;

la disponibilità di risorse insufficienti e discontinue rischia di determinare il mancato soddisfacimento delle domande degli studenti aventi diritto, alimentando il fenomeno degli idonei non beneficiari e producendo disparità territoriali nell'effettiva garanzia del diritto allo studio;

risulta pertanto necessario assicurare una programmazione finanziaria pluriennale, capace di garantire stabilità agli interventi, certezza delle risorse per le regioni e piena copertura delle borse di studio per tutti gli studenti idonei,

impegna il Governo

ad adottare ulteriori iniziative, anche normative, nell'ambito del primo provvedimento utile volte a reperire risorse finanziarie adeguate al fine di incrementare la dotazione del Fondo integrativo statale per la concessione delle borse di studio, assicurandone al contempo un finanziamento strutturale e pluriennale, con risorse certe e continuative, al fine di garantire la piena copertura delle borse di studio per tutti gli studenti aventi diritto, superare definitivamente il fenomeno degli idonei non beneficiari e assicurare condizioni effettive di accesso all'istruzione universitaria su tutto il territorio nazionale.

9/3106-A/**2**. Manzi.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 5 del provvedimento in esame dispone il rifinanziamento del Fondo integrativo statale per la concessione delle borse di studio, con uno stanziamento pari a 288 milioni di euro per l'esercizio finanziario 2026;

il diritto allo studio universitario costituisce un principio fondamentale, volto a garantire a tutti gli studenti la possibilità di accedere ai percorsi di istruzione;

le borse di studio rappresentano uno strumento essenziale per sostenere gli studenti appartenenti alle fasce economicamente più fragili e contrastare le disuguaglianze nell'accesso all'università,

impegna il Governo

a proseguire, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, nell'azione di rafforzamento delle politiche di sostegno del di-

ritto allo studio, consolidando i risultati conseguiti attraverso il significativo incremento negli ultimi anni delle risorse finanziarie a ciò destinate, che ha consentito di prevedere per il 2027 uno stanziamento tale da assicurare la copertura di tutti gli studenti idonei alla borsa di studio, al fine di assicurare condizioni effettive di accesso all'istruzione universitaria su tutto il territorio nazionale.

9/3106-A/**2**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Manzi.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame reca disposizioni urgenti per il sostegno economico ed il contenimento degli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti;

il costo dei carburanti rappresenta una voce di spesa fondamentale per milioni di cittadini lavoratori, studenti e per l'intero tessuto produttivo del nostro Paese;

l'impatto del costo dei carburanti sui bilanci delle famiglie e delle imprese rende opportuni una serie di interventi tali da affiancare, alle misure di contenimento dei prezzi dei carburanti di natura emergenziale, una strategia complessiva che possa intervenire in modo strutturale sul costo dei carburanti: Infatti gli interventi di riduzione delle accise, pur determinando un beneficio immediato per i cittadini e le imprese hanno natura temporanea e non incidono in modo strutturale sui costi,

impegna il Governo

ad adottare ogni ulteriore iniziativa, anche normativa, di competenza atta a:

valutare l'introduzione di un meccanismo di riduzione temporanea delle accise, attivabile al superamento di determinate soglie del prezzo medio dei carburanti, individuate sulla base di criteri oggettivi e aggiornati, prevedendo modalità di applicazione trasparenti e verificabili e tenendo conto degli equilibri della finanza pubblica;

predisporre un sistema di monitoraggio della pressione fiscale sui carburanti, valutando interventi che consentano di attenuare il carico fiscale complessivo nei periodi di particolare tensione dei prezzi energetici, evitando che gli aumenti internazionali si traducano integralmente in maggiori oneri per i consumatori;

rafforzare la trasparenza nella formazione dei prezzi alla pompa, potenziando gli strumenti di monitoraggio della filiera e la pubblicazione dei dati relativi ai prezzi, ai margini di distribuzione e alle componenti fiscali, anche attraverso il rafforzamento degli strumenti informativi già esistenti;

intensificare i controlli contro eventuali fenomeni speculativi, rafforzando il coordinamento tra le autorità competenti e assicurando interventi tempestivi nei casi di anomalie ingiustificate nella determinazione dei prezzi;

prevedere misure specifiche di sostegno per le categorie maggiormente esposte agli aumenti, con particolare attenzione, tra gli altri, agli autotrasportatori, agli agricoltori, agli artigiani, ai piccoli operatori economici e alle piccole e medie imprese, valutando strumenti temporanei e mirati di compensazione dei maggiori costi energetici;

valutare misure di tutela per le famiglie e i lavoratori, con particolare riferimento a coloro che, per ragioni professionali, territoriali o familiari, dipendono necessariamente dall'utilizzo dell'automobile e dei mezzi di trasporto privati;

monitorare l'impatto degli aumenti dei carburanti sul costo della vita, con particolare riferimento ai prezzi dei beni alimentari, dei servizi essenziali e dei trasporti, al fine di individuare tempestivamente eventuali ulteriori misure di contrasto alle conseguenze inflazionistiche;

a riferire periodicamente al Parlamento sugli interventi adottati, sull'andamento dei prezzi dei carburanti, sull'incidenza della fiscalità e sui risultati delle misure di sostegno, garantendo la massima trasparenza nei confronti dei cittadini;

a promuovere un confronto istituzionale e politico permanente affinché il contrasto al caro carburanti sia affrontato come una questione di interesse nazionale, superando le contrapposizioni politiche e privilegiando soluzioni condivise nell'interesse delle famiglie, dei lavoratori e del sistema produttivo italiano.

9/3106-A/**3**. Soumahoro.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame reca disposizioni urgenti per il sostegno economico ed il contenimento degli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti;

il costo dei carburanti rappresenta una voce di spesa fondamentale per milioni di cittadini lavoratori, studenti e per l'intero tessuto produttivo del nostro Paese,

impegna il Governo

a proseguire, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica, le iniziative già adottate per il contenimento degli effetti derivanti dall'aumento dei prezzi dei carburanti, valutando eventuali ulteriori misure, compatibilmente con le risorse disponibili a legislazione vigente.

9/3106-A/**3**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Soumahoro.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca la conversione in legge del decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162, recante disposizioni urgenti per il sostegno economico e il contenimento degli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti, nonché in materia fiscale (A.C. 3106-A);

la persistente ed elevata volatilità dei mercati energetici internazionali determina repentine variazioni in aumento dei prezzi al consumo della benzina e del gasolio che, oltre ad incidere pesantemente sul potere d'acquisto delle famiglie, mettono a rischio la tenuta e la continuità operativa di settori chiave per l'economia nazionale, a partire da autotrasporto, agricoltura, agromeccanica e pesca, fino alla piccola e media industria conserviera e manifatturiera, esponendo intere filiere produttive al concreto pericolo di blocco delle attività e di dissesto finanziario;

l'andamento altalenante dei carburanti si ripercuote sull'intera catena logistica e distributiva, alimentando spinte inflazionistiche sui beni di prima necessità e penalizzando la competitività del settore agroalimentare e dell'autotrasporto;

la capillarità della rete di distribuzione dei carburanti rappresenta un'infrastruttura fondamentale per la mobilità nazionale, ma richiede strumenti di calmieramento stabili per prevenire distorsioni concorrenziali e proteggere la continuità operativa dei piccoli gestori e delle aziende di servizio;

una trasparente ed immediata correlazione tra l'incremento del prezzo al dettaglio e la riduzione del prelievo fiscale si rivela indispensabile per prevenire fenomeni speculativi lungo la filiera, salvaguardando sia le famiglie a basso reddito sia le attività economiche essenziali;

gli interventi emergenziali e temporanei di riduzione delle accise adottati in passato hanno evidenziato limiti strutturali, non garantendo un meccanismo di reazione automatica capace di sterilizzare le imposte indirette in coincidenza con i picchi speculativi dei listini al dettaglio;

l'introduzione di un meccanismo di stabilizzazione dei prezzi dei carburanti (cosiddetta « accisa mobile ») consentirebbe di ridurre le aliquote di accisa sul carburante in misura corrispondente ai maggiori incassi dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) derivanti dall'aumento dei prezzi alla pompa;

tale dispositivo, da applicarsi al superamento della soglia medio-nazionale di 1,75 euro per litro in modalità *self-service*

per due rilevazioni settimanali consecutive, garantirebbe la tutela dei consumatori e la stabilità del gettito fiscale entro i limiti operativi indicati dalle direttive europee di settore (Direttiva 2003/96/CE),

impegna il Governo

ad adottare ogni ulteriore iniziativa normativa volta a:

introdurre, a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto e fino al 31 dicembre 2028, un meccanismo strutturale di stabilizzazione dei prezzi al consumo e di calmieramento dei costi dei carburanti esteso a tutti i settori produttivi essenziali;

prevedere che, qualora il prezzo medio nazionale rilevato dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica superi la soglia di 1,75 euro per litro per due rilevazioni settimanali consecutive, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, sia disposta la riduzione tempestiva delle aliquote di accisa sui carburanti in misura pari alla variazione in aumento del prezzo rilevato divisa per il fattore 1,22, prevedendo altresì analoghi meccanismi di adeguamento e sterilizzazione proporzionale per le accise agevolate applicate ai carburanti impiegati nelle attività agricole, agromeccaniche, della pesca professionale e dell'acquacoltura;

garantire che l'applicazione delle riduzioni avvenga nel rispetto dei livelli minimi comunitari di tassazione (pari a 359 euro per 1.000 litri per la benzina ed euro 330 per 1.000 litri per il gasolio) e nei limiti delle risorse finanziarie stanziate.

9/3106-A/**4**. Pierro, Ziello, Davide Bergamini, Bof, Calderone, Furgiuele, Pozzolo, Ravetto, Sasso.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca la conversione in legge del decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162, recante disposizioni urgenti per il sostegno economico e il contenimento degli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti, nonché in materia fiscale (A.C. 3106-A);

all'interno del settore primario nazionale, un ruolo strutturale ed essenziale è svolto dagli imprenditori agricoli e dalle imprese agromeccaniche, unitamente al comparto della pesca professionale e dell'acquacoltura, presidio fondamentale per l'economia ittica e la sovranità alimentare;

la speculazione e i rincari incontrollati del carburante stanno arrecando un danno mortale e sistemico a ciascuna di queste realtà, esposte a costi operativi ormai insostenibili a fronte di misure temporanee e discriminatorie: il credito d'imposta del 20 per cento è stato infatti concesso ai soli imprenditori agricoli di cui all'articolo 2135 del codice civile fino a maggio 2026, escludendo ingiustificatamente le oltre 18.000 imprese agromeccaniche e l'intera filiera della pesca marittima, in acque interne e dell'acquacoltura;

la mancata o incompleta inclusione di tali operatori economici specializzati all'interno delle misure compensative e dei benefìci fiscali sul costo dei carburanti genera un'evidente ed ingiustificata disparità di trattamento, traducendosi in un inevitabile e gravoso ribaltamento dei maggiori oneri operativi e di carburante direttamente sulle imprese agricole committenti e sui consumatori finali, vanificando la ratio stessa della normativa di sostegno all'intera filiera agroalimentare ed ittica;

risulta pertanto improcrastinabile assicurare una piena ed effettiva parità di trattamento operativo nel settore primario e nel settore ittico, garantendo la sostenibilità economica delle lavorazioni sul campo e in mare e tutelando la competitività delle produzioni nazionali, attraverso il riconoscimento del credito d'imposta per l'acquisto di carburante alle imprese agricole, alle imprese agromeccaniche in possesso dei requisiti idonei per l'assegnazione del carburante agevolato ai sensi del decreto ministeriale 26 febbraio 2002, n. 454, nonché

alle imprese esercenti la pesca professionale marittima, in acque interne e l'acquacoltura;

sotto il profilo delle risorse necessarie, l'onere finanziario complessivo derivante dall'estensione della misura sarebbe integralmente ed agevolmente sostenibile mediante l'opportuna riduzione ed utilizzo delle dotazioni del Fondo per interventi strutturali di politica economica;

l'estensione del credito di imposta alle imprese del settore agricolo, alle imprese agromeccaniche e alle imprese della pesca e dell'acquacoltura sarebbe in grado di ristorare una platea selezionata di imprese operative, coprendo una quota rilevante della spesa sostenuta per il gasolio per trazione agricola e per le attività ittiche e garantendo l'assenza di ulteriori aggravi sui costi finali dei prodotti alimentari destinati al consumo,

impegna il Governo

ad adottare ogni iniziativa, anche di carattere normativo, volta a riconoscere il credito d'imposta al 20 per cento per l'acquisto di carburante, estendendolo alle imprese del settore agricolo, alle imprese agromeccaniche di cui al decreto ministeriale 26 febbraio 2002, n. 454, nonché alle imprese esercenti la pesca professionale marittima, in acque interne e l'acquacoltura di cui al decreto legislativo 9 gennaio 2012, n. 4, provvedendo alla relativa ed adeguata copertura finanziaria mediante l'utilizzo delle risorse disponibili sul Fondo per interventi strutturali di politica economica.

9/3106-A/**5**. Davide Bergamini, Ziello, Bof, Calderone, Furgiuele, Pozzolo, Pierro, Ravetto, Sasso.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca la conversione in legge del decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162, recante disposizioni urgenti per il sostegno economico e il contenimento degli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti, nonché in materia fiscale (A.C. 3106-A);

le disposizioni del decreto-legge, pur dichiarando la presunta intenzione di mitigare l'impatto dei rincari energetici mediante frammentari interventi di natura fiscale, accertativa e tariffaria, si traduce in una mera risposta di facciata incapace di offrire un sollievo tangibile e duraturo a famiglie e imprese;

la risposta dell'Esecutivo alla congiuntura macroeconomica si è dimostrata debole, tardiva e del tutto inadeguata, limitandosi a rimodulazioni puramente simboliche e a termine delle aliquote di accisa sui carburanti ed al rifinanziamento insufficiente di crediti d'imposta;

tali misure d'emergenza, palesemente inefficaci, non sono state minimamente in grado di alleviare la pressione fiscale sui consumatori, afflitti da costi insostenibili, ma hanno al contempo generato una vera e propria voragine nei conti pubblici, determinando privo di visione strutturale, coperto dal Governo mediante il definanziamento dei fondi strategici per la coesione sociale, lo sviluppo territoriale e le infrastrutture, fino ad estendersi ai fondi di riserva dei singoli Ministeri;

considerato che l'efficacia delle politiche di contenimento dei prezzi dipende in via diretta dal costo di importazione delle risorse fossili e del gas naturale sui mercati all'ingrosso, appare evidente come i vincoli gravanti sul mercato internazionale delle *commodities* energetiche determinino un differenziale di prezzo fortemente penalizzante per i Paesi dell'Europa occidentale rispetto a economie concorrenti che attingono a forniture a basso costo, inclusa la Federazione Russa;

la rigidità dell'approvvigionamento italiano si scontra con le scelte strategiche di altre nazioni europee, quali l'Ungheria che beneficia di sconti storici al barile rispetto al Brent via oleodotto Družba e ha mantenuto una dipendenza dal gas russo oltre l'80 per cento, la Slovacchia e la Repubblica Ceca che usufruiscono di esenzioni per le raffinerie, e l'Austria che ha

mantenuto contratti a lungo termine con Gazprom coprendo oltre il 70-80 per cento delle sue importazioni a costi inferiori rispetto al GNL dei mercati *spot*;

in conseguenza, in luogo di misure contingenti ed approssimative di breve periodo, risulta fondamentale ed improcrastinabile agire sulle cause macroeconomiche e strutturali promuovendo un'incisiva azione di diplomazia energetica internazionale che coinvolga sinergicamente il MASE, il MAECI e il MIMIT per accedere a mercati alternativi;

appare doveroso assicurare la massima trasparenza e un costante monitoraggio garantendo un periodico debito informativo verso il Parlamento sulle condizioni contrattuali negoziate e sui benefici stimati,

impegna il Governo:

a superare la logica della decretazione d'urgenza di breve durata, presentando alle Camere un piano energetico strutturale che indichi gli strumenti di stabilizzazione dei prezzi dei carburanti sul medio-lungo periodo;

ad adottare ogni opportuna iniziativa volta ad avviare tempestivamente organiche iniziative di diplomazia energetica che coinvolgano il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale e il Ministero delle imprese e del *made in Italy* volte alla diversificazione delle fonti e all'accesso a mercati internazionali alternativi di approvvigionamento di gas naturale, petrolio greggio e prodotti energetici per favorire la stipula di contratti a condizioni economiche più competitive;

ad adottare, nel rispetto del quadro normativo internazionale e a tutela dell'interesse economico nazionale, ogni iniziativa utile per riattivare i canali di approvvigionamento ed acquistare energia, gas naturale e prodotti petroliferi dalla Federazione Russa e da qualunque fornitore estero che garantisca tariffe inferiori a quelle correnti sui mercati internazionali ed europei, al fine di ridurre strutturalmente i costi per il Paese.

9/3106-A/**6**. Bof, Ziello, Davide Bergamini, Calderone, Furgiuele, Pozzolo, Pierro, Ravetto, Sasso.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca la conversione in legge del decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162, recante disposizioni urgenti per il sostegno economico e il contenimento degli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti, nonché in materia fiscale (A.C. 3106-A);

il Governo gestisce una drammatica e prolungata crisi energetica ed economica nazionale attraverso interventi tampone, soluzioni approssimative, riduzioni temporanee delle accise che risultano del tutto inefficaci a restituire potere d'acquisto alle famiglie e competitività alle imprese italiane;

tale emergenza economica e sociale potrebbe essere agevolmente superata interrompendo l'invio continuativo di ingenti risorse finanziarie, materiali e sussidi all'Ucraina, fondi prosciugati dal bilancio nazionale che dovrebbero essere destinati prioritariamente alla tutela dei cittadini italiani e del tessuto produttivo interno;

la normativa europea e internazionale non configura un obbligo inderogabile di erogazione di risorse finanziarie a Stati terzi, in quanto l'articolo 347 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea (TFUE) consente agli Stati membri di adottare misure derogatorie a fronte di gravi turbolenze interne ed esigenze primarie di sicurezza, anche in funzione della tutela dell'interesse economico nazionale e della sovranità di bilancio, dovendosi tutelare i princìpi fondamentali di sovranità che impongono la prioritaria tutela dei diritti economico-sociali dei cittadini e della coesione nazionale;

peraltro, alcuni Stati membri dell'Unione europea, in particolare l'Ungheria

e la Slovacchia, hanno espresso forti riserve politiche o esercitato poteri di veto e l'istituto dell'astensione costruttiva nell'ambito dei negoziati in Consiglio europeo su strumenti quali lo Strumento per l'Ucraina (*Ukraine Facility*) e il Fondo europeo per la pace (*European Peace Facility*), al fine di condizionare l'*iter* di approvazione delle risorse ed evidenziare la necessità di tutelare prioritariamente le esigenze economiche e i bilanci nazionali;

il costante prosciugamento delle risorse pubbliche verso l'esterno aggrava in modo insostenibile il *deficit* pubblico e il debito nazionale, esponendo l'Italia a rischi di procedura per disavanzo eccessivo da parte delle istituzioni europee e privando la legge di bilancio dei margini di manovra necessari a finanziare servizi essenziali e sanità pubblica;

l'aumento incontrollato dei costi energetici e dei carburanti agisce come una tassa regressiva che colpisce sproporzionatamente i ceti medio-bassi e le piccole e medie imprese, i cui margini operativi sono compressi fino all'inevitabile cessazione dell'attività o alla delocalizzazione produttiva;

la Costituzione sancisce il principio della capacità contributiva e della progressività del sistema tributario, princìpi che risultano palesemente violati nel momento in cui lo Stato mantiene un'elevata pressione fiscale e accise sui beni di prima necessità per finanziare spese straordinarie estere, anziché alleggerire il carico fiscale sui propri contribuenti;

la prosecuzione di tali trasferimenti finanziari, in assenza di un'adeguata valutazione dell'impatto sul tessuto socio-economico interno, configura una palese lesione dell'articolo 3 della Costituzione, il quale affida alla Repubblica il compito prioritario di rimuovere gli *obstacles* di ordine economico e sociale che limitano la libertà e l'uguaglianza dei cittadini e impediscono il pieno sviluppo della persona umana;

è ormai in gioco la salvezza del Paese, minacciato da una deindustrializzazione strisciante, dall'impoverimento dei lavoratori e dall'incapacità dell'esecutivo di porre la difesa degli italiani al centro dell'azione di Governo,

impegna il Governo

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

ricorrere alle clausole di salvaguardia previste dai Trattati UE per sospendere le erogazioni e i trasferimenti di fondi statali destinati all'assistenza economica e finanziaria fuori dai confini dell'Unione;

destinare integralmente le risorse riallocate al contrasto dell'inflazione e del caro energia, mediante la riduzione strutturale delle accise sui carburanti ed il finanziamento straordinario di agevolazioni sulle tariffe elettriche e del gas per i nuclei familiari e le imprese.

9/3106-A/**7**. Sasso, Ziello, Bof, Davide Bergamini, Calderone, Furgiuele, Pierro, Pozzolo, Ravetto.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca la conversione in legge del decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162, recante disposizioni urgenti per il sostegno economico e il contenimento degli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti, nonché in materia fiscale (A.C. 3106-A);

l'efficacia delle misure di calmieramento dei listini al dettaglio richiede non soltanto una vigilanza contabile sui margini di filiera a monte, ma anche un rigoroso e capillare sistema di controllo sulla trasparenza dei prezzi praticati dai singoli impianti di distribuzione situati sulla rete stradale e autostradale;

in molteplici casi e conseguenti campagne di controllo svolte dalla Guardia di Finanza e dal Garante per la sorveglianza dei prezzi (Mister prezzi) presso il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, si riscontrano ancora gravi e sistematiche dif-

formità tra i prezzi pubblicizzati sui cartelloni o *display* stradali e quelli effettivamente programmati nei totalizzatori di erogazione alla pompa e riportati sullo scontrino rilasciato al consumatore finale, unitamente a ritardi, mancate comunicazioni o trasmissione di dati difformi dalla realtà al portale « Osservaprezzi Carburanti » del MIMIT;

tali condotte integrano una violazione diretta degli obblighi di trasparenza informativa di cui all'articolo 51 della legge 23 luglio 2009, n. 99 e all'articolo 15 del decreto legislativo 31 maggio 1998, n. 114, potendo addirittura integrare pratiche commerciali ingannevoli ai danni dei consumatori o la fattispecie penale di frode nell'esercizio del commercio nei casi più gravi;

la tutela del consumatore e del libero mercato impone di evitare che la molteplicità delle modalità di erogazione (*self-service*, servito, h24) si traduca in opacità informativa o in ingiustificati sovrapprezzi per gli utenti stradali e per le categorie professionali del trasporto;

appare necessario rafforzare la deterrenza del quadro sanzionatorio amministrativo che attualmente prevede ed applica sanzioni pecuniarie miti ed inasprire i provvedimenti di sospensione temporanea dell'attività degli impianti nei casi di recidiva o di mancata comunicazione e corrispondenza dei listini,

impegna il Governo

a adottare ogni ulteriore iniziativa normativa e amministrativa volta a:

potenziare gli obblighi di trasparenza e pubblicità dei prezzi dei carburanti presso i punti vendita dell'intera rete stradale e autostradale, garantendo l'immediata e perfetta corrispondenza tra i prezzi esposti sui cartelloni indicatori di ingresso, i listini trasmessi al portale « Osservaprezzi Carburanti » del MIMIT e i prezzi effettivamente applicati alle colonnine di erogazione e in fattura/scontrino;

revisionare ed inasprire il regime sanzionatorio amministrativo previsto in caso di omessa, tardiva o infedele comunicazione dei prezzi al MIMIT o di mancata coincidenza con il prezzo alla pompa, disponendo l'applicazione obbligatoria e tempestiva della sospensione dell'attività dell'impianto di distribuzione nei casi di reiterazione delle violazioni o di recidiva;

implementare e diffondere strumenti digitali e applicazioni informatiche ad accesso pubblico e gratuito volti a consentire ai consumatori la localizzazione in tempo reale degli impianti più convenienti e la segnalazione diretta e semplificata alle autorità di vigilanza e alla Guardia di Finanza delle anomalie, delle opacità o delle difformità rilevate ai distributori.

9/3106-A/**8**. Calderone, Ziello, Davide Bergamini, Bof, Furgiuele, Pozzolo, Pierro, Ravetto, Sasso.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca la conversione in legge del decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162, recante disposizioni urgenti per il sostegno economico e il contenimento degli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti, nonché in materia fiscale (A.C. 3106-A);

in particolare, l'articolo 1 del decreto-legge dovrebbe rispondere alla primaria necessità di contrastare le distorsioni di mercato e le pericolose spinte inflazionistiche che colpiscono la distribuzione dei prodotti petroliferi e dei carburanti al dettaglio;

nell'esperienza economica recente si riscontra con sempre maggiore frequenza il fenomeno della cosiddetta asimmetria di trasmissione dei prezzi, per il quale ad una consistente e rapida contrazione dei listini e delle quotazioni internazionali del greggio e dei raffinati non corrisponde una proporzionale, immediata e tempestiva riduzione dei prezzi medi praticati alla pompa ai consumatori finali;

la narrazione secondo cui i rincari dipenderebbero esclusivamente da irrisol-

vibili fattori congiunturali globali è clamorosamente smentita dai fatti: mentre il prezzo del greggio cala sui mercati internazionali, i listini al dettaglio in Italia continuano incomprensibilmente a salire;

tale palese asimmetria non rappresenta una fatalità ineluttabile di mercato ma costituisce la prova materiale che l'incremento dei prezzi non avviene nella fase di estrazione, bensì lungo la catena intermedia attraverso l'esplosione incontrollata dei margini lordi di raffinazione e distribuzione;

l'abituale indicizzazione alle quotazioni internazionali del greggio raffinato e le oscillazioni dei tassi di cambio non devono costituire un comodo alibi per giustificare l'ampiezza e la velocità con cui i rincari si scaricano sul consumatore finali;

i controlli della Guardia di Finanza si limitano alla regolarità formale dei cartelloni rispetto alle comunicazioni ministeriali, risultando inefficaci contro la speculazione e l'accumulo di sovrapprofitti e l'obbligo di esposizione del prezzo medio si rileva uno strumento passivo che, in un mercato oligopolistico senza sanzioni deterrenti, rischia di allineare verso l'alto i listini praticati dai grandi marchi

ridurre le criticità a un semplice problema congiunturale significa scambiare la speculazione per una legge di natura e riconoscere l'impotenza dello Stato nel tutelare la collettività;

risulta pertanto urgente superare la logica del mero monitoraggio passivo, introducendo un dispositivo per accertare e reprimere tempestivamente le condotte speculative;

appare del tutto opportuno prevedere l'adozione di controlli straordinari e ispezioni contabili della Guardia di Finanza finalizzati ad analizzare la struttura dei costi, la documentazione finanziaria e i margini lordi e netti di raffinatori, grossisti e distributori, trasmettendo immediatamente gli atti all'AGCM in presenza di anomalie o intese restrittive della concorrenza,

impegna il Governo:

ad adottare le ulteriori necessarie iniziative normative volte ad istituire un efficace meccanismo di vigilanza rafforzata sui prezzi dei carburanti che consenta, al verificarsi di un calo delle quotazioni internazionali pari o superiore al 5 per cento mensile non trasferito alla pompa, di dichiarare con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, previa deliberazione del Consiglio dei ministri e sentito il parere dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, lo stato di temporanea anomalia del mercato dei carburanti per un periodo non superiore a novanta giorni e di conferire alla Guardia di Finanza, in coordinamento con il Garante per la sorveglianza dei prezzi, articolati poteri d'accertamento contabile, finanziario e documentale sui margini di guadagno lordi e netti applicati dalle compagnie di raffinazione, dai grossisti e dai distributori lungo l'intera filiera;

ad adottare ulteriori iniziative normative volte a rafforzare incisivamente i poteri sanzionatori e operativi dell'autorità di vigilanza, introducendo tetti massimi ai margini di profitto per le compagnie e l'attivazione automatica di blocchi temporanei dei prezzi alla pompa per contrastare efficacemente le speculazioni di filiera.

9/3106-A/**9**. Ziello, Davide Bergamini, Bof, Calderone, Furgiuele, Pozzolo, Pierro, Ravetto, Sasso.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca la conversione in legge del decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162, recante disposizioni urgenti per il sostegno economico e il contenimento degli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti, nonché in materia fiscale (A.C. 3106-A);

l'efficacia delle misure di calmieramento dei listini al dettaglio richiede non soltanto una vigilanza contabile sui margini di filiera a monte, ma anche un rigoroso e capillare sistema di controllo sulla trasparenza dei prezzi praticati dai singoli impianti di distribuzione situati sulla rete stradale e autostradale;

in molteplici casi e conseguenti campagne di controllo svolte dalla Guardia di Finanza e dal Garante per la sorveglianza dei prezzi (Mister prezzi) presso il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, si riscontrano ancora gravi e sistematiche difformità tra i prezzi pubblicizzati sui cartelloni o *display* stradali e quelli effettivamente programmati nei totalizzatori di erogazione alla pompa e riportati sullo scontrino rilasciato al consumatore finale, unitamente a ritardi, mancate comunicazioni o trasmissione di dati difformi dalla realtà al portale « Osservaprezzi Carburanti » del MIMIT;

tali condotte integrano una violazione diretta degli obblighi di trasparenza informativa di cui all'articolo 51 della legge 23 luglio 2009, n. 99 e all'articolo 15 del decreto legislativo 31 maggio 1998, n. 114, potendo addirittura integrare pratiche commerciali ingannevoli ai danni dei consumatori o la fattispecie penale di frode nell'esercizio del commercio nei casi più gravi;

la tutela del consumatore e del libero mercato impone di evitare che la molteplicità delle modalità di erogazione (*self-service*, servito, h24) si traduca in opacità informativa o in ingiustificati sovrapprezzi per gli utenti stradali e per le categorie professionali del trasporto;

appare necessario rafforzare la deterrenza del quadro sanzionatorio amministrativo che attualmente prevede ed applica sanzioni pecuniarie miti ed inasprire i provvedimenti di sospensione temporanea dell'attività degli impianti nei casi di recidiva o di mancata comunicazione e corrispondenza dei listini,

impegna il Governo

a adottare ogni ulteriore iniziativa normativa e amministrativa volta a:

potenziare gli obblighi di trasparenza e pubblicità dei prezzi dei carburanti presso i punti vendita dell'intera rete stradale e autostradale, garantendo l'immediata e perfetta corrispondenza tra i prezzi esposti sui cartelloni indicatori di ingresso, i listini trasmessi al portale « Osservaprezzi Carburanti » del MIMIT e i prezzi effettivamente applicati alle colonnine di erogazione e in fattura/scontrino;

revisionare ed inasprire il regime sanzionatorio amministrativo previsto in caso di omessa, tardiva o infedele comunicazione dei prezzi al MIMIT o di mancata coincidenza con il prezzo alla pompa, disponendo l'applicazione obbligatoria e tempestiva della sospensione dell'attività dell'impianto di distribuzione nei casi di reiterazione delle violazioni o di recidiva;

implementare e diffondere strumenti digitali e applicazioni informatiche ad accesso pubblico e gratuito volti a consentire ai consumatori la localizzazione in tempo reale degli impianti più convenienti e la segnalazione diretta e semplificata alle autorità di vigilanza e alla Guardia di Finanza delle anomalie, delle opacità o delle difformità rilevate ai distributori.

9/3106-A/**9**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Ziello, Davide Bergamini, Bof, Calderone, Furgiuele, Pozzolo, Pierro, Ravetto, Sasso.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 2 del provvedimento in esame, ha introdotto, limitatamente all'anno 2027, un'esenzione dal pagamento della tassa automobilistica in favore delle persone fisiche in possesso dei requisiti previsti dai successivi commi 2 e 3 del medesimo articolo, stabilendo che il bene-

ficio possa essere riconosciuto con riferimento a un solo veicolo regolarmente assicurato;

l'ordinamento vigente riconosce specifiche agevolazioni fiscali in materia di tassa automobilistica alle persone con disabilità, alle persone affette da gravi limitazioni della capacità di deambulazione o da pluriamputazioni, nonché ai soggetti con disabilità psichica o mentale di gravità tale da aver determinato il riconoscimento dell'indennità di accompagnamento e alle persone con disabilità sensoriale, nei casi e alle condizioni previsti dalla normativa vigente;

tali agevolazioni, disciplinate, tra l'altro, dall'articolo 8, comma 1, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, e dall'articolo 30, comma 7, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, sono riconosciute, in presenza dei relativi presupposti, per un solo veicolo intestato alla persona con disabilità ovvero al familiare di cui essa risulti fiscalmente a carico;

la disciplina delle agevolazioni fiscali riconosciute alle persone con disabilità risponde all'esigenza di tutelare il diritto alla mobilità e di assicurare condizioni di autonomia e partecipazione alla vita sociale, tenendo conto delle specifiche necessità connesse alla condizione personale e familiare dei beneficiari;

l'assenza di un'esplicita disposizione di coordinamento tra il limite di fruizione previsto dall'articolo 2 del provvedimento in esame e le agevolazioni permanenti riconosciute alle persone con disabilità potrebbe determinare una sovrapposizione applicativa tra misure aventi presupposti, finalità e ambiti di operatività distinti;

in particolare, i soggetti che già beneficiano dell'esenzione permanente dalla tassa automobilistica per un veicolo destinato alle esigenze di mobilità connesse alla propria condizione di disabilità potrebbero essere penalizzati nell'accesso alla nuova misura agevolativa, con riferimento a un ulteriore veicolo, pur in presenza di tutti i requisiti soggettivi e oggettivi previsti dalla disciplina introdotta dal citato decreto-legge;

una simile interpretazione determinerebbe un'ingiustificata disparità di trattamento nei confronti delle persone con disabilità e dei relativi nuclei familiari, facendo discendere dalla fruizione di un'agevolazione speciale, riconosciuta a tutela di una condizione meritevole di particolare protezione, una limitazione nell'accesso a una distinta misura generale di sostegno;

appare pertanto necessario assicurare il coordinamento tra le due discipline, preservando l'autonomia e la distinta applicazione delle agevolazioni previste dalla normativa vigente in materia di disabilità e di quelle introdotte dal citato articolo 2,

impegna il Governo

ad adottare, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica e nell'ambito delle proprie competenze, ogni iniziativa, anche di carattere normativo, volta a chiarire e garantire che il limite di fruizione dell'esenzione dalla tassa automobilistica relativo a un solo veicolo, previsto dall'articolo 2, comma 1, del decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162, non si applichi in modo da precludere ai soggetti che beneficiano dell'esenzione permanente riconosciuta dalla normativa vigente in materia di disabilità, ai sensi dell'articolo 8, comma 1, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, e dell'articolo 30, comma 7, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, ovvero ai soggetti di cui i medesimi risultino fiscalmente a carico, la possibilità di accedere all'esenzione prevista dal citato articolo 2 anche con riferimento a un ulteriore veicolo rispetto a quello già beneficiario dell'esenzione per disabilità, purché tale ulteriore veicolo soddisfi autonomamente tutti i requisiti soggettivi e oggettivi previsti dai commi 2 e 3 del medesimo articolo, assicurando in ogni caso l'autonomia e la distinta applicazione delle due agevolazioni.

9/3106-A/**10**. Tenerini.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 2 del provvedimento in esame, ha introdotto, limitatamente al-

l'anno 2027, un'esenzione dal pagamento della tassa automobilistica in favore delle persone fisiche in possesso dei requisiti previsti dai successivi commi 2 e 3 del medesimo articolo, stabilendo che il beneficio possa essere riconosciuto con riferimento a un solo veicolo regolarmente assicurato;

l'ordinamento vigente riconosce specifiche agevolazioni fiscali in materia di tassa automobilistica alle persone con disabilità, alle persone affette da gravi limitazioni della capacità di deambulazione o da pluriamputazioni, nonché ai soggetti con disabilità psichica o mentale di gravità tale da aver determinato il riconoscimento dell'indennità di accompagnamento e alle persone con disabilità sensoriale, nei casi e alle condizioni previsti dalla normativa vigente;

tali agevolazioni, disciplinate, tra l'altro, dall'articolo 8, comma 1, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, e dall'articolo 30, comma 7, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, sono riconosciute, in presenza dei relativi presupposti, per un solo veicolo intestato alla persona con disabilità ovvero al familiare di cui essa risulti fiscalmente a carico;

la disciplina delle agevolazioni fiscali riconosciute alle persone con disabilità risponde all'esigenza di tutelare il diritto alla mobilità e di assicurare condizioni di autonomia e partecipazione alla vita sociale, tenendo conto delle specifiche necessità connesse alla condizione personale e familiare dei beneficiari;

l'assenza di un'esplicita disposizione di coordinamento tra il limite di fruizione previsto dall'articolo 2 del provvedimento in esame e le agevolazioni permanenti riconosciute alle persone con disabilità potrebbe determinare una sovrapposizione applicativa tra misure aventi presupposti, finalità e ambiti di operatività distinti;

in particolare, i soggetti che già beneficiano dell'esenzione permanente dalla tassa automobilistica per un veicolo destinato alle esigenze di mobilità connesse alla propria condizione di disabilità potrebbero essere penalizzati nell'accesso alla nuova misura agevolativa, con riferimento a un ulteriore veicolo, pur in presenza di tutti i requisiti soggettivi e oggettivi previsti dalla disciplina introdotta dal citato decreto-legge;

una simile interpretazione determinerebbe un'ingiustificata disparità di trattamento nei confronti delle persone con disabilità e dei relativi nuclei familiari, facendo discendere dalla fruizione di un'agevolazione speciale, riconosciuta a tutela di una condizione meritevole di particolare protezione, una limitazione nell'accesso a una distinta misura generale di sostegno;

appare pertanto necessario assicurare il coordinamento tra le due discipline, preservando l'autonomia e la distinta applicazione delle agevolazioni previste dalla normativa vigente in materia di disabilità e di quelle introdotte dal citato articolo 2,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare, nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica e nell'ambito delle proprie competenze, ogni iniziativa, anche di carattere normativo, volta a chiarire e garantire che il limite di fruizione dell'esenzione dalla tassa automobilistica relativo a un solo veicolo, previsto dall'articolo 2, comma 1, del decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162, non si applichi in modo da precludere ai soggetti che beneficiano dell'esenzione permanente riconosciuta dalla normativa vigente in materia di disabilità, ai sensi dell'articolo 8, comma 1, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, e dell'articolo 30, comma 7, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, ovvero ai soggetti di cui i medesimi risultino fiscalmente a carico, la possibilità di accedere all'esenzione prevista dal citato articolo 2 anche con riferimento a un ulteriore veicolo rispetto a quello già beneficiario dell'esenzione per disabilità, purché tale ulteriore veicolo soddisfi autonomamente tutti i requisiti soggettivi e oggettivi previsti dai commi 2 e 3 del medesimo articolo, assicurando in ogni caso l'autonomia e la distinta applicazione delle due agevolazioni.

9/3106-A/**10**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Tenerini.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame interviene in un contesto caratterizzato dall'incremento dei costi energetici e dei carburanti, che incide significativamente sulla sostenibilità economica delle attività e dei servizi svolti da numerosi soggetti pubblici e privati;

gli enti del Terzo settore, di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117, svolgono un ruolo fondamentale nell'erogazione di servizi essenziali per la collettività, tra cui i servizi di emergenza-urgenza, soccorso, trasporto sanitario e sociosanitario, nonché i servizi di accompagnamento e trasporto delle persone con disabilità o in condizioni di fragilità;

tali attività richiedono un impiego continuativo di automezzi e comportano costi significativi per l'acquisto dei carburanti e degli altri prodotti energetici necessari al loro funzionamento;

l'aumento dei prezzi dei carburanti determina un aggravio dei costi di gestione che, in assenza di adeguati meccanismi di compensazione, rimane in tutto o in parte a carico degli enti del Terzo settore, mettendo a rischio la continuità, la qualità e la sostenibilità economica dei servizi erogati;

gli attuali sistemi di agevolazione fiscale, esenzione, rimborso delle accise e riconoscimento dei costi sostenuti non sempre risultano adeguati alle specificità operative degli enti interessati e alle effettive esigenze dei servizi svolti;

sussistono, inoltre, significative differenze tra i sistemi regionali di finanziamento, riconoscimento e rimborso dei costi sostenuti dagli enti del Terzo settore, con particolare riferimento ai servizi svolti in convenzione o in regime di accreditamento con le amministrazioni pubbliche, che possono determinare disparità territoriali e condizioni non uniformi di sostenibilità economica;

appare pertanto necessario procedere a una ricognizione nazionale che consenta di acquisire un quadro aggiornato dell'incidenza dei costi dei carburanti sui servizi essenziali svolti dagli enti del Terzo settore e di verificare l'adeguatezza degli strumenti di sostegno attualmente disponibili,

impegna il Governo:

ad effettuare una ricognizione nazionale sull'incidenza dei costi dei carburanti sui servizi essenziali svolti dagli enti del Terzo settore, in particolare nei settori dell'emergenza-urgenza, del soccorso, del trasporto sanitario e sociosanitario e del trasporto e accompagnamento delle persone con disabilità o in condizioni di fragilità;

a coinvolgere nella ricognizione le amministrazioni competenti, le regioni e le organizzazioni rappresentative degli enti interessati, al fine di rilevare i costi sostenuti per i carburanti e verificare l'adeguatezza delle agevolazioni e dei rimborsi attualmente previsti;

a verificare le eventuali differenze tra i sistemi regionali di finanziamento e rimborso, individuando le criticità e le disparità territoriali che determinano una maggiore esposizione economica degli enti;

a valutare l'introduzione di misure di sostegno, anche di natura fiscale o mediante contributi e rimborsi, che consentano di compensare, in tutto o in parte, i maggiori costi dei carburanti sostenuti dagli enti del Terzo settore nello svolgimento dei servizi essenziali;

a dare attuazione agli impegni di cui sopra nel rispetto delle competenze regionali, dei princìpi di proporzionalità e trasparenza e della normativa dell'Unione europea, utilizzando, per quanto attiene alle attività di ricognizione e monitoraggio, le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

9/3106-A/**11**. Paolo Emilio Russo, Tenerini.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame interviene in un contesto caratterizzato dall'incremento dei costi energetici e dei carburanti, che incide significativamente sulla sostenibilità economica delle attività e dei servizi svolti da numerosi soggetti pubblici e privati;

gli enti del Terzo settore, di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117, svolgono un ruolo fondamentale nell'erogazione di servizi essenziali per la collettività, tra cui i servizi di emergenza-urgenza, soccorso, trasporto sanitario e sociosanitario, nonché i servizi di accompagnamento e trasporto delle persone con disabilità o in condizioni di fragilità;

tali attività richiedono un impiego continuativo di automezzi e comportano costi significativi per l'acquisto dei carburanti e degli altri prodotti energetici necessari al loro funzionamento;

l'aumento dei prezzi dei carburanti determina un aggravio dei costi di gestione che, in assenza di adeguati meccanismi di compensazione, rimane in tutto o in parte a carico degli enti del Terzo settore, mettendo a rischio la continuità, la qualità e la sostenibilità economica dei servizi erogati;

gli attuali sistemi di agevolazione fiscale, esenzione, rimborso delle accise e riconoscimento dei costi sostenuti non sempre risultano adeguati alle specificità operative degli enti interessati e alle effettive esigenze dei servizi svolti;

sussistono, inoltre, significative differenze tra i sistemi regionali di finanziamento, riconoscimento e rimborso dei costi sostenuti dagli enti del Terzo settore, con particolare riferimento ai servizi svolti in convenzione o in regime di accreditamento con le amministrazioni pubbliche, che possono determinare disparità territoriali e condizioni non uniformi di sostenibilità economica;

appare pertanto necessario procedere a una ricognizione nazionale che consenta di acquisire un quadro aggiornato dell'incidenza dei costi dei carburanti sui servizi essenziali svolti dagli enti del Terzo settore e di verificare l'adeguatezza degli strumenti di sostegno attualmente disponibili,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di effettuare una ricognizione nazionale sull'incidenza dei costi dei carburanti sui servizi essenziali svolti dagli enti del Terzo settore, in particolare nei settori dell'emergenza-urgenza, del soccorso, del trasporto sanitario e sociosanitario e del trasporto e accompagnamento delle persone con disabilità o in condizioni di fragilità;

a valutare l'opportunità di coinvolgere nella ricognizione le amministrazioni competenti, le regioni e le organizzazioni rappresentative degli enti interessati, al fine di rilevare i costi sostenuti per i carburanti e verificare l'adeguatezza delle agevolazioni e dei rimborsi attualmente previsti;

a valutare l'opportunità di verificare le eventuali differenze tra i sistemi regionali di finanziamento e rimborso, individuando le criticità e le disparità territoriali che determinano una maggiore esposizione economica degli enti;

a valutare l'opportunità di valutare l'introduzione di misure di sostegno, anche di natura fiscale o mediante contributi e rimborsi, che consentano di compensare, in tutto o in parte, i maggiori costi dei carburanti sostenuti dagli enti del Terzo settore nello svolgimento dei servizi essenziali;

a valutare l'opportunità di dare attuazione agli impegni di cui sopra nel rispetto delle competenze regionali, dei princìpi di proporzionalità e trasparenza e della normativa dell'Unione europea, utilizzando, per quanto attiene alle attività di ricognizione e monitoraggio, le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

9/3106-A/**11**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Paolo Emilio Russo, Tenerini.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame, all'articolo 2 reca disposizioni di esenzione della tassa per l'anno 2027, dal pagamento della tassa automobilistica (cosiddetto bollo auto) relativamente ad un solo veicolo per persona fisica, qualora, nel caso di autovettura, non abbia una potenza superiore a 80 chilowatt; per i motocicli e i ciclomotori l'esenzione è riconosciuta per un solo veicolo, quello con potenza inferiore, solo ai soggetti che non beneficiano dell'esenzione per un'autovettura;

nell'ambito della revisione dei veicoli a motore, il sottoscrittore del presente atto, evidenzia che l'esecuzione « a regola d'arte » delle operazioni da parte delle officine autorizzate di cui all'articolo 80, comma 8, del decreto legislativo n. 285/1992 del nuovo codice della strada, è in grado di restituire alla collettività un indubbio valore aggiunto, rispondendo al pubblico interesse della salvaguardia della sicurezza pubblica nella circolazione stradale, nonché all'interesse della integrità e salubrità dell'ambiente, oltre che dell'attività tecnico-professionale intesa a limitare l'inquinamento atmosferico e acustico;

in questa fase di estrema instabilità dello scenario geo-politico globale, da cui il perdurante innalzamento dei prezzi dei prodotti energetici, il mancato aggiornamento da oltre cinque anni delle tariffe amministrate relative alle operazioni di revisione periodica sui veicoli a motore cosiddetti « leggeri » sta mettendo a dura prova la tenuta delle imprese del settore; senza considerare i trend negativi concernenti il 2026 dal momento che non si dispone dei dati definitivi sull'anno; ad esempio l'incremento del costo dell'energia elettrica, che per il funzionamento della strumentazione tecnica delle richiamate imprese rappresenta di gran lunga la principale variabile di spesa è cresciuto in misura superiore al 50 per cento nel quadriennio 2021-2025;

ad avviso dello scrivente, la riduzione della remunerativitá inizia a costituire, per i centri di controllo privati autorizzati, oltre che un profilo di forte iniquità economico-finanziaria, un fattore di grave incertezza programmatica tale da inficiare la continuità dell'agire imprenditoriale,

impegna il Governo

a continuare sulla auspicata linea della calmierazione dei costi energetici, perfezionando l'*iter* di emanazione del regolamento governativo preordinato ad innalzare la tariffa valida per le operazioni di revisione dei veicoli « leggeri » del 15 per cento rispetto all'importo vigente e altresì valutando l'individuazione di un meccanismo di aggiornamento automatico affinché la medesima tariffa venga triennalmente rivalutata sulla base della variazione positiva dei prezzi al consumo calcolata dall'Istituto di statistica rispetto al triennio precedente.

9/3106-A/**12**. Gaetana Russo.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame, all'articolo 2 reca disposizioni di esenzione della tassa per l'anno 2027, dal pagamento della tassa automobilistica (cosiddetto bollo auto) relativamente ad un solo veicolo per persona fisica, qualora, nel caso di autovettura, non abbia una potenza superiore a 80 chilowatt; per i motocicli e i ciclomotori l'esenzione è riconosciuta per un solo veicolo, quello con potenza inferiore, solo ai soggetti che non beneficiano dell'esenzione per un'autovettura;

nell'ambito della revisione dei veicoli a motore, il sottoscrittore del presente atto, evidenzia che l'esecuzione « a regola d'arte » delle operazioni da parte delle officine autorizzate di cui all'articolo 80, comma 8, del decreto legislativo n. 285/1992 del nuovo codice della strada, è in grado di restituire alla collettività un indubbio valore aggiunto, rispondendo al pubblico interesse della salvaguardia della sicurezza pubblica nella circolazione stradale, nonché all'interesse della integrità e salubrità dell'ambiente, oltre che dell'atti-

vità tecnico-professionale intesa a limitare l'inquinamento atmosferico e acustico;

in questa fase di estrema instabilità dello scenario geo-politico globale, da cui il perdurante innalzamento dei prezzi dei prodotti energetici, il mancato aggiornamento da oltre cinque anni delle tariffe amministrate relative alle operazioni di revisione periodica sui veicoli a motore cosiddetti « leggeri » sta mettendo a dura prova la tenuta delle imprese del settore; senza considerare i trend negativi concernenti il 2026 dal momento che non si dispone dei dati definitivi sull'anno; ad esempio l'incremento del costo dell'energia elettrica, che per il funzionamento della strumentazione tecnica delle richiamate imprese rappresenta di gran lunga la principale variabile di spesa è cresciuto in misura superiore al 50 per cento nel quadriennio 2021-2025;

ad avviso dello scrivente, la riduzione della remunerativitá inizia a costituire, per i centri di controllo privati autorizzati, oltre che un profilo di forte iniquità economico-finanziaria, un fattore di grave incertezza programmatica tale da inficiare la continuità dell'agire imprenditoriale,

impegna il Governo

a continuare sulla auspicata linea di calmierazione dei costi energetici, perfezionando l'*iter* di emanazione del decreto interministeriale preordinato ad adeguare la tariffa valida per le operazioni di revisione dei veicoli « leggeri » e altresì valutando l'opportunità di prevedere un meccanismo di aggiornamento automatico affinché la medesima tariffa venga triennalmente rivalutata sulla base della variazione positiva dei prezzi al consumo calcolata dall'Istat rispetto al triennio precedente.

9/3106-A/**12**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Gaetana Russo.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 2 del decreto-legge 17 settembre 2026, n. 162, introduce, per l'anno 2027, l'esenzione dal pagamento della tassa automobilistica per una sola autovettura per ciascuna persona fisica, purché alimentata a benzina o gasolio e con potenza non superiore a 80 chilowatt, nonché, a determinate condizioni, per un solo motociclo o ciclomotore;

il comma 4 del medesimo articolo estende il beneficio anche ai territori delle regioni a statuto speciale e delle province autonome, subordinandone tuttavia l'applicazione alla conclusione di un accordo con ciascuna autonomia speciale titolare della tassa automobilistica quale tributo proprio;

il comma 5 prevede, a fronte del mancato gettito derivante dall'esenzione, un trasferimento compensativo a favore delle regioni e delle province autonome per complessivi 2.293,5 milioni di euro per l'anno 2027, demandando a un successivo decreto ministeriale, da adottare entro il 31 marzo 2027, la determinazione delle somme spettanti a ciascun ente, tenuto conto degli accordi e previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome;

la disciplina prevista dall'articolo 2 rischia tuttavia di produrre un'applicazione disomogenea del beneficio sul territorio nazionale, in ragione dei diversi regimi giuridici della tassa automobilistica vigenti nelle autonomie speciali e della necessità di concludere specifici accordi per renderne effettiva l'applicazione;

in particolare, la Regione Siciliana, con la legge regionale 11 agosto 2015, n. 16, ha istituito, a decorrere dal 1° gennaio 2016, la tassa automobilistica regionale, facendo cessare dalla stessa data l'applicazione della tassa automobilistica erariale; la regione è pertanto titolare di un tributo proprio e delle relative funzioni amministrative, comprese quelle di gestione e riscossione, mentre il presupposto d'imposta, la misura della tassa, i soggetti passivi e le modalità applicative restano disciplinati dalla normativa statale, secondo quanto previsto dalla stessa legge regionale;

ne consegue che l'estensione dell'esenzione prevista dal decreto-legge alla Si-

cilia non può essere considerata automatica, ma richiede la tempestiva definizione dell'accordo previsto dal comma 4, affinché i cittadini siciliani possano beneficiare della misura alle medesime condizioni previste per il resto del Paese, senza che l'assetto delle competenze tributarie determini una disparità di trattamento;

più in generale, la presenza di differenti assetti amministrativi e organizzativi nelle autonomie speciali riguarda anche il settore della motorizzazione civile: in Sicilia, in attuazione delle norme di attuazione dello Statuto, le relative funzioni sono esercitate dagli uffici regionali, cui competono, tra l'altro, le procedure per il conseguimento delle patenti di guida e l'organizzazione delle sedute d'esame;

pur nel rispetto delle competenze attribuite alle autonomie speciali, è necessario garantire *standard* omogenei su tutto il territorio nazionale nell'erogazione dei servizi della motorizzazione civile, nell'applicazione delle procedure amministrative e nello svolgimento degli esami per il conseguimento delle patenti, evitando che la diversa organizzazione degli uffici si traduca in disparità nelle modalità di accesso ai servizi, nei tempi di attesa e nell'applicazione delle regole,

impegna il Governo:

ad assumere, d'intesa con le regioni a statuto speciale e le province autonome, tutte le iniziative di competenza necessarie a garantire l'effettiva e omogenea applicazione, anche nei rispettivi territori, dell'esenzione dalla tassa automobilistica prevista dall'articolo 2 del provvedimento in esame, provvedendo in particolare alla tempestiva definizione degli accordi previsti dal comma 4, con specifico riguardo alla Regione Siciliana, e assicurando la conseguente definizione dei trasferimenti compensativi, affinché la diversa titolarità e disciplina della tassa automobilistica non determini disparità di trattamento tra i cittadini;

a promuovere, nel rispetto delle competenze costituzionali e statutarie, un rafforzamento del coordinamento tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e gli uffici regionali e provinciali della motorizzazione civile, anche attraverso intese in sede di Conferenza Stato-regioni, al fine di assicurare criteri e *standard* nazionali omogenei nell'organizzazione dei servizi, nelle procedure amministrative e nello svolgimento degli esami per il conseguimento delle patenti di guida, garantendo pari condizioni di accesso e livelli adeguati di efficienza su tutto il territorio nazionale.

9/3106-A/**13**. Barbagallo, Morfino, Carmina, Raffa.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca, tra l'altro, disposizioni urgenti per il sostegno economico e il contenimento degli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti, anche intervenendo sui prezzi praticati dagli impianti di distribuzione di carburanti, mediante una riduzione dell'accisa sugli stessi;

la mobilità personale costituisce una condizione essenziale per garantire alle persone con disabilità l'effettivo esercizio dei diritti di cittadinanza, la partecipazione alla vita sociale e lavorativa e la piena autonomia negli spostamenti, e la possibilità di accedere ai servizi di distribuzione dei carburanti in condizioni di parità rappresenta un aspetto concreto del diritto alla mobilità, che deve essere garantito attraverso la progressiva eliminazione degli ostacoli, anche di natura economica e organizzativa, che ancora oggi limitano l'autonomia delle persone con disabilità;

per molte persone con disabilità, infatti, l'automobile rappresenta uno strumento essenziale per garantire l'autonomia personale, raggiungere il luogo di lavoro, accedere ai servizi sanitari e assistenziali e partecipare pienamente alla vita sociale, anche in considerazione delle persistenti difficoltà di accessibilità e fruibilità del trasporto pubblico;

l'aumento del costo dei carburanti rischia pertanto di tradursi in un ulteriore

fattore di esclusione e di limitazione della mobilità delle persone con disabilità, che si trovano a dover sostenere una spesa spesso difficilmente comprimibile;

presso numerosi impianti di distribuzione dei carburanti sono previste due distinte modalità di rifornimento, *self service* e servito, caratterizzate da prezzi differenti, con un sovrapprezzo per il servizio effettuato dal personale addetto;

tale distinzione può determinare una penalizzazione economica per le persone con disabilità che, in ragione delle proprie condizioni, non siano materialmente in grado di effettuare autonomamente il rifornimento e debbano necessariamente ricorrere all'assistenza del personale dell'impianto;

l'applicazione del prezzo previsto per il rifornimento *self service* anche alle prestazioni effettuate in modalità servito in favore dei veicoli al servizio di persone titolari del contrassegno di cui all'articolo 381 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, rappresenterebbe, pertanto, una misura concreta di equità e inclusione, volta a evitare che la necessità di ricevere assistenza si traduca in un ulteriore onere economico e in un ostacolo nell'utilizzo dei servizi di distribuzione dei carburanti,

impegna il Governo

a promuovere ogni ulteriore iniziativa, anche normativa, necessaria affinché, presso gli impianti di distribuzione di carburanti che offrono sia la modalità *self service* sia la modalità servito, il rifornimento effettuato in modalità servito ai veicoli al servizio di persone titolari del contrassegno di cui all'articolo 381 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sia applicato al medesimo prezzo praticato per il rifornimento in modalità *self service*, evitando che la necessità di avvalersi dell'assistenza del personale addetto comporti un aggravio economico per le persone con disabilità e favorendo, in tal modo, il pieno esercizio del diritto alla mobilità e la progressiva rimozione delle barriere che ne ostacolano l'autonomia.

9/3106-A/**14**. Grippo, Sottanelli.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca, tra l'altro, disposizioni urgenti per il sostegno economico e il contenimento degli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti, nonché in materia fiscale;

l'articolo 2, nello specifico, dispone, tra l'altro, per l'anno 2027 l'esenzione dal pagamento della tassa automobilistica – il cosiddetto « bollo auto » – relativamente ad un solo veicolo per persona fisica, qualora, nel caso di autovettura, non abbia una potenza superiore a 80 chilowatt. Inoltre, per i motocicli e i ciclomotori l'esenzione è riconosciuta per un solo veicolo, quello con potenza inferiore, solo ai soggetti che non beneficiano dell'esenzione per un'autovettura;

da quanto si è appreso, il Governo intenderebbe rendere strutturale tale misura a decorrere dal prossimo anno;

tuttavia, i nuclei familiari numerosi possono avere necessità di utilizzare autovetture di maggiore capienza, la cui potenza spesso supera tale soglia, per soddisfare le ordinarie esigenze di mobilità familiare;

l'esclusione integrale dal beneficio, determinata dal superamento del limite di potenza, rischia pertanto di penalizzare in particolar modo le famiglie che utilizzano tali veicoli per esigenze legate al numero dei componenti;

il riconoscimento di un beneficio limitato alla quota di tassa corrispondente a 80 chilowatt consentirebbe, quantomeno, di mantenere un tetto all'agevolazione, lasciando a carico del contribuente la quota riferibile alla potenza eccedente,

impegna il Governo

ad adottare le ulteriori opportune iniziative normative affinché ai nuclei familiari con

almeno tre figli fiscalmente a carico sia riconosciuta, per un'unica autovettura di potenza superiore a 80 chilowatt, un'agevolazione sulla tassa automobilistica fino a concorrenza dell'importo dovuto per un'autovettura di potenza pari a 80 chilowatt, restando dovuta la quota relativa alla potenza eccedente.

9/3106-A/**15**. Bonetti, Benzoni, Sottanelli.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca, tra l'altro, disposizioni urgenti per il sostegno economico e il contenimento degli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti, nonché in materia fiscale;

l'articolo 2, nello specifico, dispone, tra l'altro, per l'anno 2027 l'esenzione dal pagamento della tassa automobilistica – il cosiddetto « bollo auto » – relativamente ad un solo veicolo per persona fisica, qualora, nel caso di autovettura, non abbia una potenza superiore a 80 chilowatt. Inoltre, per i motocicli e i ciclomotori l'esenzione è riconosciuta per un solo veicolo, quello con potenza inferiore, solo ai soggetti che non beneficiano dell'esenzione per un'autovettura;

da quanto si è appreso, il Governo intenderebbe rendere strutturale tale misura a decorrere dal prossimo anno;

tuttavia, i nuclei familiari numerosi possono avere necessità di utilizzare autovetture di maggiore capienza, la cui potenza spesso supera tale soglia, per soddisfare le ordinarie esigenze di mobilità familiare;

l'esclusione integrale dal beneficio, determinata dal superamento del limite di potenza, rischia pertanto di penalizzare in particolar modo le famiglie che utilizzano tali veicoli per esigenze legate al numero dei componenti;

il riconoscimento di un beneficio limitato alla quota di tassa corrispondente a 80 chilowatt consentirebbe, quantomeno, di mantenere un tetto all'agevolazione, lasciando a carico del contribuente la quota riferibile alla potenza eccedente,

impegna il Governo

a valutare di adottare, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, le ulteriori opportune iniziative normative affinché ai nuclei familiari con almeno tre figli fiscalmente a carico sia riconosciuta, per un'unica autovettura di potenza superiore a 80 chilowatt, un'agevolazione sulla tassa automobilistica fino a concorrenza dell'importo dovuto per un'autovettura di potenza pari a 80 chilowatt, restando dovuta la quota relativa alla potenza eccedente.

9/3106-A/**15**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Bonetti, Benzoni, Sottanelli.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca, tra l'altro, disposizioni urgenti per il sostegno economico e il contenimento degli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti, nonché in materia fiscale;

l'articolo 3, nello specifico, interviene sulla ripartizione delle risorse del Fondo per lo sviluppo economico, il potenziamento delle infrastrutture e il sostegno dei salari nelle zone di confine italo-elvetiche, istituito dall'articolo 11 della legge 13 giugno 2023, n. 83, assegnando tali risorse alle regioni Lombardia, Piemonte, Valle d'Aosta e alla provincia autonoma di Bolzano, per gli anni 2026 e 2027;

il predetto Fondo è stato istituito con l'obiettivo di destinare specifiche risorse ai territori interessati dal fenomeno del frontalierato, al fine di promuoverne lo sviluppo economico, rafforzare la dotazione infrastrutturale e sostenere i livelli retributivi dei lavoratori, anche in considerazione degli effetti economici e sociali derivanti dalla particolare condizione delle aree di confine;

il fenomeno del lavoratori frontalieri determina ricadute rilevanti sui terri-

tori di provenienza dei lavoratori, che devono affrontare specifiche esigenze in termini di mobilità, collegamenti e servizi pubblici, oltre a dinamiche del mercato del lavoro e dei livelli retributivi influenzate dalla vicinanza con il mercato occupazionale svizzero;

in tale contesto, le risorse del Fondo costituiscono uno strumento di particolare rilievo per accompagnare lo sviluppo delle aree di confine, sostenere la competitività dei sistemi economici locali e contribuire a migliorare le condizioni di vita e di lavoro delle comunità interessate;

risulta pertanto fondamentale che le risorse assegnate siano effettivamente destinate alle finalità previste, attraverso interventi coerenti con le esigenze specifiche dei territori beneficiari e capaci di produrre ricadute concrete sul piano dello sviluppo economico, dell'accessibilità e della qualità dei servizi, nonché del sostegno al reddito dei lavoratori;

la destinazione delle risorse deve essere accompagnata da strumenti di monitoraggio che consentano di verificarne l'effettivo utilizzo, lo stato di avanzamento degli interventi finanziati e la capacità di rispondere alle esigenze dei territori interessati, anche al fine di individuare tempestivamente eventuali ritardi o criticità nell'attuazione;

la pubblicità dei criteri di riparto, delle risorse assegnate e dei risultati conseguiti costituisce, inoltre, una condizione essenziale per garantire trasparenza nell'impiego delle risorse pubbliche, favorire il coordinamento tra le amministrazioni coinvolte e consentire al Parlamento di valutare l'efficacia degli interventi e la loro coerenza con le finalità istitutive del Fondo,

impegna il Governo

a predisporre, anche attraverso il coordinamento con le amministrazioni territoriali interessate, una relazione annuale sull'utilizzo delle risorse del Fondo, da pubblicare sul sito istituzionale del Ministero dell'economia e delle finanze e trasmettere alle Camere entro il 30 giugno di ciascun anno, a decorrere dal 2027, indicando, per ciascun territorio:

il numero dei lavoratori frontalieri considerati ai fini del riparto e i criteri applicati;

le risorse assegnate, trasferite ed effettivamente utilizzate;

le finalità di impiego, distinguendo gli interventi infrastrutturali, le spese correnti e gli interventi di sostegno delle remunerazioni nette;

lo stato di attuazione degli interventi finanziati, i risultati conseguiti e le eventuali criticità.

9/3106-A/**16**. Benzoni, Sottanelli.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca misure urgenti per il contenimento degli effetti dell'aumento del costo dei carburanti e, all'articolo 2, introduce per il 2027 un'esenzione dalla tassa automobilistica per le persone fisiche a determinate condizioni;

gli enti del Terzo settore svolgono servizi di trasporto sanitario e sociale in favore di malati, anziani, persone con disabilità e persone in condizioni di fragilità, anche in convenzione con aziende sanitarie, enti locali e altri soggetti pubblici, contribuendo a garantire l'accesso alle cure e ai servizi essenziali;

l'incremento dei prezzi dei carburanti determina maggiori costi per tali attività, che possono compromettere la continuità e la capillarità dei servizi, soprattutto nei territori meno serviti e per le persone prive di alternative di mobilità;

la delimitazione dell'esenzione dalla tassa automobilistica alle persone fisiche non comprende, in quanto tali, gli enti del Terzo settore per i veicoli loro intestati, ferma restando l'applicazione delle altre esenzioni previste dalla disciplina vigente;

all'estensione dell'agevolazione per il 2027 è pertanto opportuno affiancare un sostegno per i maggiori costi dei carburanti già sostenuti dagli enti che assicurano servizi di trasporto sanitario e sociale, mediante contributi a fondo perduto commisurati alle spese effettivamente documentate,

impegna il Governo:

ad adottare iniziative normative, nel primo provvedimento utile, per estendere per il 2027 l'esenzione dalla tassa automobilistica agli enti del Terzo settore di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117, iscritti al Registro unico nazionale del Terzo settore, per i veicoli loro intestati, regolarmente assicurati e impiegati nelle attività di interesse generale di cui all'articolo 5 del medesimo decreto legislativo e assicurando l'integrale compensazione delle minori entrate degli enti territoriali interessati;

ad adottare ulteriori iniziative normative volte a istituire un fondo destinato al riconoscimento di contributi a fondo perduto agli enti del Terzo settore iscritti al RUNTS che svolgono servizi di trasporto sanitario e sociale a ristoro dei maggiori costi documentati per l'acquisto di carburante.

9/3106-A/**17**. Merola, D'Alfonso, Toni Ricciardi, Stefanazzi, Furfaro, Malavasi, Casu.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca misure per contenere gli effetti del perdurante aumento del costo dei carburanti e alleggerire alcuni oneri fiscali a carico delle famiglie;

i rincari dei carburanti incidono sul costo degli spostamenti e possono trasmettersi ai prezzi di beni e servizi attraverso i costi di trasporto e distribuzione, riducendo il potere di acquisto dei redditi;

secondo i dati pubblicati dall'ISTAT lo scorso 30 ottobre, nei primi nove mesi dell'anno le retribuzioni contrattuali orarie sono aumentate del 2,5 per cento rispetto allo stesso periodo del 2025; per il secondo trimestre consecutivo la loro crescita tendenziale è risultata inferiore all'inflazione e, nel settembre 2026, nel settore privato il divario rispetto alla dinamica dell'indice armonizzato dei prezzi al consumo è stato di circa due punti percentuali;

gli incrementi nominali dei redditi destinati a recuperare la perdita di potere di acquisto possono determinare, in un sistema tributario progressivo con soglie e detrazioni non adeguate alla dinamica dei prezzi, un aumento del prelievo effettivo anche in assenza di un corrispondente incremento del reddito reale;

tale fenomeno, comunemente definito drenaggio fiscale, può attenuare il beneficio delle misure di sostegno e richiede una valutazione distinta dagli effetti derivanti dalla crescita reale dei redditi e dalle modifiche discrezionali della disciplina tributaria;

l'analisi pubblicata lo scorso 16 ottobre dall'Osservatorio sui Conti Pubblici Italiani stima, per lavoratori dipendenti e pensionati, un effetto del drenaggio fiscale sul livello delle entrate del 2027, rispetto a un sistema fiscale indicizzato e prendendo a riferimento i parametri del 2021, pari a 30,8 miliardi di euro nell'ipotesi di indicizzazione ai prezzi e a 15,6 miliardi nell'ipotesi di indicizzazione alla crescita dei redditi entro il limite dell'inflazione; tali importi rappresentano stime riferite al livello delle entrate del 2027 e non il prelievo cumulato nell'intero periodo;

la medesima analisi quantifica in 24,4 miliardi di euro la riduzione del gettito al 2027 derivante dalle riforme fiscali intervenute, che compenserebbe il drenaggio fiscale nella seconda definizione, ma non nella prima;

il confronto tra valori aggregati richiede di essere accompagnato da una verifica della distribuzione degli effetti tra i contribuenti, al fine di individuare le fasce

e le tipologie di reddito per le quali il maggiore prelievo connesso all'inflazione non risulti compensato dalle misure fiscali intervenute;

una ricognizione trasparente di tali effetti consentirebbe al Parlamento di valutare interventi mirati a tutela dei contribuenti, con priorità per i redditi medio-bassi,

impegna il Governo

in linea con gli effetti, diretti e indiretti, del provvedimento, a completare il quadro delle misure introdotte con ulteriori iniziative normative per restituire prioritariamente ai contribuenti con redditi medio-bassi il maggiore prelievo derivante dal drenaggio fiscale, non corrispondente a incrementi reali del reddito e non compensato già dalle misure fiscali intervenute, mediante un adeguamento coordinato delle soglie e delle detrazioni dell'IRPEF, sulla base di una quantificazione trasparente degli effetti per fasce e tipologie di reddito.

9/3106-A/**18**. Toni Ricciardi, Merola, Guerra.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca misure per contenere gli effetti del perdurante aumento del costo dei carburanti e alleggerire alcuni oneri fiscali a carico delle famiglie;

i rincari dei carburanti incidono sul costo degli spostamenti e possono trasmettersi ai prezzi di beni e servizi attraverso i costi di trasporto e distribuzione, riducendo il potere di acquisto dei redditi;

secondo i dati pubblicati dall'ISTAT lo scorso 30 ottobre, nei primi nove mesi dell'anno le retribuzioni contrattuali orarie sono aumentate del 2,5 per cento rispetto allo stesso periodo del 2025; per il secondo trimestre consecutivo la loro crescita tendenziale è risultata inferiore all'inflazione e, nel settembre 2026, nel settore privato il divario rispetto alla dinamica dell'indice armonizzato dei prezzi al consumo è stato di circa due punti percentuali;

gli incrementi nominali dei redditi destinati a recuperare la perdita di potere di acquisto possono determinare, in un sistema tributario progressivo con soglie e detrazioni non adeguate alla dinamica dei prezzi, un aumento del prelievo effettivo anche in assenza di un corrispondente incremento del reddito reale;

tale fenomeno, comunemente definito drenaggio fiscale, può attenuare il beneficio delle misure di sostegno e richiede una valutazione distinta dagli effetti derivanti dalla crescita reale dei redditi e dalle modifiche discrezionali della disciplina tributaria,

impegna il Governo

compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, a proseguire nell'adozione di misure a favore dei contribuenti con redditi medio-bassi, maggiormente esposti agli effetti dell'aumento del costo dei carburanti.

9/3106-A/**18**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Toni Ricciardi, Merola, Guerra.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca misure urgenti per il sostegno economico e il contenimento degli effetti derivanti dall'aumento del costo dei carburanti e, all'articolo 5, incrementa di 288 milioni di euro per il 2026 il Fondo integrativo statale per la concessione delle borse di studio universitarie;

il diritto allo studio è strettamente connesso al diritto alla mobilità, poiché la possibilità di raggiungere scuole, università e luoghi della formazione dipende anche dall'accessibilità economica e territoriale dei servizi di trasporto pubblico, mentre per gli studenti universitari fuori sede assumono particolare rilievo anche le spese dei collegamenti tra il luogo di residenza e quello di studio;

il rapporto « Povertà dei trasporti in Italia », commissionato da Transport & Environment a TESSA, *spin-off* dell'Università degli Studi della Tuscia, e pubblicato il 13 ottobre 2026, individua circa 4,9 milioni di famiglie, pari al 18,46 per cento del totale, a rischio di povertà dei trasporti secondo l'indicatore che considera una quota di spesa per la mobilità superiore al doppio della mediana nazionale; lo studio segnala inoltre 766 comuni ad alta criticità per la mancanza di alternative all'automobile, evidenziando come la distanza dai servizi essenziali, comprese le scuole, contribuisca alla vulnerabilità dei territori;

il rapporto « Pendolaria 2025 » di Legambiente del 17 dicembre 2025, evidenzia le criticità del trasporto pubblico ferroviario e i divari territoriali nell'offerta dei servizi, stimando che nel 2026 il valore reale delle risorse del Fondo nazionale trasporti risulterà inferiore del 38 per cento rispetto al 2009, tenendo conto dell'inflazione;

il rapporto « Pendolaria 2025 », presentato da Legambiente il 17 dicembre 2025, evidenzia le criticità del trasporto pubblico ferroviario e i divari territoriali nell'offerta dei servizi, stimando che nel 2026 il valore reale delle risorse del Fondo nazionale trasporti risulterà inferiore del 38 per cento rispetto al 2009, tenendo conto dell'inflazione;

il 21 ottobre 2026, in occasione del II *Forum* Mobilità, Legambiente ha presentato proposte per contrastare il caro carburanti e la povertà dei trasporti, richiedendo il rafforzamento strutturale del finanziamento del trasporto pubblico, l'introduzione di abbonamenti integrati e tariffe commisurate al reddito e il potenziamento dei servizi nelle aree meno servite;

il 9 luglio 2025 è stata presentata alla Camera dei deputati la proposta di legge A.C. 2503, recante « Disposizioni per agevolare la mobilità degli studenti nel percorso tra il luogo di residenza e la sede di studio » presentata anche in Senato a prima firma di Antonio Misiani e oggetto di una campagna di mobilitazione permanente del Partito Democratico portata avanti insieme al Coordinamento nazionale dei Circoli PD Trasporti e dei Giovani Democratici;

l'introduzione di strumenti nazionali di sostegno alla mobilità degli studenti, fino alla gratuità degli abbonamenti, può contribuire a ridurre le disuguaglianze economiche e territoriali, sostenere il reddito delle famiglie, favorire l'accesso all'istruzione e promuovere l'utilizzo del trasporto collettivo, purché accompagnata da risorse aggiuntive e adeguate a garantire la continuità e la qualità dei servizi,

impegna il Governo

in linea con le finalità perseguite da provvedimento, ad adottare ulteriori iniziative, anche normative, nell'ambito del primo provvedimento utile, volte ad istituire un fondo statale dedicato alla mobilità degli studenti, finalizzato a ridurre, fino alla gratuità per le fasce economicamente più fragili, il costo degli abbonamenti al trasporto pubblico locale e regionale per il percorso tra residenza e sede di studio e a sostenere i costi dei collegamenti ferroviari degli universitari fuori sede, attraverso risorse aggiuntive rispetto a quelle ordinariamente destinate al trasporto pubblico e al diritto allo studio definendo, d'intesa con le regioni e gli enti competenti, criteri basati sull'ISEE, sulla distanza e sulle condizioni di accessibilità dei territori, modalità semplici di fruizione e il coordinamento con le agevolazioni esistenti e salvaguardando la continuità e la qualità dei servizi.

9/3106-A/**19**. Casu, Merola.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca misure urgenti per il sostegno economico e il contenimento degli effetti derivanti dall'aumento del costo dei carburanti e, all'articolo 5, incrementa di 288 milioni di euro per il 2026 il Fondo integrativo statale per la concessione delle borse di studio universitarie;

il diritto allo studio è strettamente connesso al diritto alla mobilità, poiché la possibilità di raggiungere scuole, università e luoghi della formazione dipende anche dall'accessibilità economica e territoriale dei servizi di trasporto pubblico, mentre per gli studenti universitari fuori sede assumono particolare rilievo anche le spese dei collegamenti tra il luogo di residenza e quello di studio;

il rapporto « Povertà dei trasporti in Italia », commissionato da Transport & Environment a TESSA, *spin-off* dell'Università degli Studi della Tuscia, e pubblicato il 13 ottobre 2026, individua circa 4,9 milioni di famiglie, pari al 18,46 per cento del totale, a rischio di povertà dei trasporti secondo l'indicatore che considera una quota di spesa per la mobilità superiore al doppio della mediana nazionale; lo studio segnala inoltre 766 comuni ad alta criticità per la mancanza di alternative all'automobile, evidenziando come la distanza dai servizi essenziali, comprese le scuole, contribuisca alla vulnerabilità dei territori;

il rapporto « Pendolaria 2025 » di Legambiente del 17 dicembre 2025, evidenzia le criticità del trasporto pubblico ferroviario e i divari territoriali nell'offerta dei servizi, stimando che nel 2026 il valore reale delle risorse del Fondo nazionale trasporti risulterà inferiore del 38 per cento rispetto al 2009, tenendo conto dell'inflazione;

il rapporto « Pendolaria 2025 », presentato da Legambiente il 17 dicembre 2025, evidenzia le criticità del trasporto pubblico ferroviario e i divari territoriali nell'offerta dei servizi, stimando che nel 2026 il valore reale delle risorse del Fondo nazionale trasporti risulterà inferiore del 38 per cento rispetto al 2009, tenendo conto dell'inflazione;

il 21 ottobre 2026, in occasione del II *Forum* Mobilità, Legambiente ha presentato proposte per contrastare il caro carburanti e la povertà dei trasporti, richiedendo il rafforzamento strutturale del finanziamento del trasporto pubblico, l'introduzione di abbonamenti integrati e tariffe commisurate al reddito e il potenziamento dei servizi nelle aree meno servite;

il 9 luglio 2025 è stata presentata alla Camera dei deputati la proposta di legge A.C. 2503, recante « Disposizioni per agevolare la mobilità degli studenti nel percorso tra il luogo di residenza e la sede di studio » presentata anche in Senato a prima firma di Antonio Misiani e oggetto di una campagna di mobilitazione permanente del Partito Democratico portata avanti insieme al Coordinamento nazionale dei Circoli PD Trasporti e dei Giovani Democratici;

l'introduzione di strumenti nazionali di sostegno alla mobilità degli studenti, fino alla gratuità degli abbonamenti, può contribuire a ridurre le disuguaglianze economiche e territoriali, sostenere il reddito delle famiglie, favorire l'accesso all'istruzione e promuovere l'utilizzo del trasporto collettivo, purché accompagnata da risorse aggiuntive e adeguate a garantire la continuità e la qualità dei servizi,

impegna il Governo

in linea con le finalità perseguite dal provvedimento, compatibilmente con le esigenze di finanza pubblica, a valutare l'opportunità di adottare ulteriori iniziative, anche normative, nell'ambito del primo provvedimento utile, volte ad istituire un fondo statale dedicato alla mobilità degli studenti, finalizzato a ridurre, fino alla gratuità per le fasce economicamente più fragili, il costo degli abbonamenti al trasporto pubblico locale e regionale per il percorso tra residenza e sede di studio e a sostenere i costi dei collegamenti ferroviari degli universitari fuori sede, attraverso risorse aggiuntive rispetto a quelle ordinariamente destinate al trasporto pubblico e al diritto allo studio definendo, d'intesa con le regioni e gli enti competenti, criteri basati sull'ISEE, sulla distanza e sulle condizioni di accessibilità dei territori, modalità semplici di fruizione e il coordinamento con le agevolazioni esistenti e salvaguardando la continuità e la qualità dei servizi.

9/3106-A/**19**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Casu, Merola.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame all'articolo 5 reca misure straordinarie per il diritto allo studio e il rafforzamento dell'inclusione educativa (in coerenza con gli indirizzi del PNRR), disponendo contestualmente all'articolo 7 la riallocazione di consistenti risorse che coinvolgono direttamente la funzionalità degli apparati scolastici e dei beni culturali;

l'efficace attuazione delle misure del PNRR e il presidio dei servizi pubblici nei territori del Mezzogiorno poggiano sull'apporto professionale del personale reclutato tramite procedura selettiva pubblica ai sensi dell'articolo 50-*ter* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106, nell'ambito dell'Obiettivo europeo « Convergenza » (Calabria, Campania, Puglia e Sicilia) presso i Ministeri della giustizia, della cultura e dell'istruzione;

nell'evoluzione legislativa di tale contingente si è determinata una progressiva e ingiustificata disparità di trattamento normativo e contrattuale fra le tre amministrazioni destinatarie:

per il Ministero della giustizia, il legislatore ha già autorizzato l'assunzione a tempo indeterminato delle unità già impiegate a tempo determinato ai sensi del citato articolo 50-*ter*;

per il Ministero della cultura, l'ordinamento ha riconosciuto la proroga dei contratti a termine fino al 31 dicembre 2026 (ai sensi dell'articolo 2, comma 21-*bis*, del decreto-legge 19 febbraio 2026, n. 19, convertito dalla legge 20 aprile 2026, n. 50), ma la prosecuzione delle attività rischia di scontrarsi con il limite inderogabile dei trentasei mesi di servizio previsto dall'articolo 19 del decreto legislativo 15 giugno 2015, n. 81, permanendo la mancata estensione del percorso di stabilizzazione a tempo indeterminato già riconosciuto al Ministero della giustizia;

a tal proposito, in risposta ad una interrogazione a risposta immediata in Commissione VII, presentata dalla scrivente il 21 ottobre 2026, il rappresentante del Governo, riconoscendo la necessità di individuare una soluzione che consenta di coniugare la valorizzazione dell'esperienza professionale maturata con le effettive esigenze organizzative del Ministero, ha vagamente affermato che il Ministero sta valutando le condizioni giuridiche, organizzative e finanziarie per la definizione di un possibile percorso di stabilizzazione del personale interessato;

risulta dunque evidente che al momento si sono avute mere dichiarazioni d'intenti e non risposte certe e concrete da parte del Governo;

per il Ministero dell'istruzione e del merito, si registra la condizione di maggiore gravità ed esclusione: una platea ormai ridotta a circa 200 unità – impiegata con continuità nelle scuole del Sud, in particolare in Calabria, su funzioni nevralgiche di supporto all'inclusione scolastica, assistenza agli studenti e gestione amministrativo-operativa degli investimenti PNRR – è rimasta priva persino della proroga al 31 dicembre 2026 disposta per il personale della cultura, con l'imminente rischio di decadenza dai contratti e dispersione del patrimonio di competenze acquisito;

appare doveroso superare le disomogeneità createsi tra lavoratori selezionati con le medesime procedure pubbliche e per convergenti finalità di colmatura del divario territoriale, garantendo da un lato l'allineamento dei lavoratori della scuola alla proroga fino al 31 dicembre 2026 e, dall'altro, l'avvio delle procedure concorsuali riservate di stabilizzazione per entrambi i comparti (Cultura e Istruzione),

impegna il Governo

a verificare gli effetti applicativi degli interventi contenuti all'articolo 7 del provvedimento all'esame che prevede l'accertamento e la riallocazione di risorse che coinvolgono direttamente la funzionalità degli apparati scolastici e dei beni culturali,

adottando ulteriori iniziative normative volte a:

disporre l'esplicita deroga al limite generale dei trentasei mesi di durata massima dei contratti a termine di cui all'articolo 19 del decreto legislativo 15 giugno 2015, n. 81, assicurando la piena e ininterrotta operatività della proroga contrattuale fino al 31 dicembre 2026 già introdotta dalla normativa vigente per il personale del Ministero della cultura assunto ai sensi del medesimo articolo 50-*ter* del decreto-legge n. 73 del 2021, nonché ad autorizzare il tempestivo avvio di percorsi di stabilizzazione per il medesimo personale;

estendere, anche al fine di garantire il completamento degli interventi formativi e di investimento nelle scuole del Sud e la continuità delle competenze acquisite nell'attuazione del PNRR, la proroga dei contratti a tempo determinato anche al personale impiegato presso il Ministero dell'istruzione e del merito ai sensi dell'articolo 50-*ter* del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73, nonché assicurare anche a tale personale l'avvio di percorsi di stabilizzazione.

9/3106-A/**20**. Orrico, Caso, Amato.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame recante disposizioni urgenti per il sostegno economico e il contenimento degli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti, nonché in materia fiscale, evidenzia profili di marcata criticità applicativa in ordine all'articolo 2, il quale dispone per l'anno 2027 l'esenzione dal pagamento della tassa automobilistica e la relativa compensazione finanziaria a favore delle regioni e delle province autonome;

l'Ufficio parlamentare di bilancio, nel proprio *focus* tematico dedicato all'esenzione in questione, ha evidenziato rilevanti criticità relative ai trasferimenti compensativi alle regioni conseguenti alla citata sospensione temporanea del bollo auto anche alla luce dell'intendimento dell'Esecutivo, che risulta essere stato formalizzato nel testo della legge di bilancio per l'anno 2027 di recente approvata dal Consiglio dei ministri e di prossimo esame da parte del Parlamento, di rendere strutturale la misura;

la stabilizzazione a regime dell'esenzione dal pagamento delle tassa automobilistica senza una previa intesa bilaterale vincolante e priva di una clausola di salvaguardia finanziaria ad hoc potrebbe configurarsi quale permanente ed incostituzionale lesione dell'autonomia fiscale siciliana e del principio di responsabilità amministrativa verso i cittadini;

la prospettata trasformazione in senso strutturale della misura di esenzione del bollo auto incide in modo particolarmente gravoso sul territorio della Regione Siciliana, la quale vanta in materia di tassa automobilistica speciali competenze e particolari forme di autonomia statutaria e finanziaria;

il decreto-legge in esame nel testo originario a un successivo decreto ministeriale, da adottarsi sentita la Conferenza Stato-regioni, la determinazione degli importi spettanti a titolo compensativo a ciascuna regione e provincia autonoma nei cui bilanci sia acquisito il gettito della tassa automobilistica;

per la Regione Siciliana, in virtù della propria autonomia impositiva e delle peculiari caratteristiche ordinamentali che regolano il suo autogoverno finanziario e i rapporti finanziari con lo Stato, l'applicazione generalizzata e indifferenziata di un ristoro stabilito con decreto ministeriale rischia di ledere le prerogative regionali, rendendo indispensabile una specifica intesa bilaterale volta a salvaguardare l'integrità del bilancio regionale e l'effettiva copertura delle minori entrate;

se l'introduzione in sede di esame del provvedimento presso la Commissione di merito della previsione dell'intesa in sede di Conferenza permanente rappresenta un primo, parziale correttivo procedurale nei riguardi delle regioni a statuto ordinario, essa risulta strutturalmente inidonea e giuridicamente insufficiente a tu-

telare le peculiari prerogative di autonomia finanziaria e tributaria spettanti alla Regione Siciliana ai sensi del proprio Statuto speciale di autonomia (regio decreto legislativo 15 maggio 1946, n. 455, convertito dalla legge costituzionale n. 2 del 1948);

nella Regione Siciliana, ai sensi dell'articolo 73 dello Statuto e dell'istituzione della tassa automobilistica regionale ai sensi della legge regionale n. 16 del 2015, il tributo non si configura come mero tributo erariale derivato, bensì come tributo proprio regionale dotato di autonomia impositiva e contabile diretta, il cui gettito è interamente destinato al bilancio della regione per la garanzia dell'equilibrio finanziario e l'erogazione dei servizi essenziali al territorio;

si configura, dunque, il rischio concreto di alterare profondamente il quadro della finanza autonoma regionale, indebolendo il collegamento diretto tra le scelte di fiscalità regionale e la responsabilità amministrativa degli enti territoriali verso i cittadini, con evidenti distorsioni applicative sul tessuto socioeconomico siciliano,

impegna il Governo:

a valutare gli effetti applicativi delle disposizioni di cui all'articolo 2 del decreto-legge n. 162 del 2026 nel territorio della Regione Siciliana, con particolare riguardo alle difficoltà connesse alla gestione del tributo e alla congruità dei ristori finanziari previsti in relazione alle speciali competenze dell'ente;

ad avviare tempestivamente, in conformità al principio di leale collaborazione e alle prerogative di cui allo Statuto speciale di autonomia della Regione Siciliana, un tavolo di negoziazione bilaterale con la medesima regione al fine di stipulare una specifica intesa preventivamente all'adozione del decreto ministeriale di riparto di cui all'articolo 2, comma 5, definendo parametri analitici di quantificazione delle minori entrate e garantendo la copertura integrale e puntuale dei mancati gettiti tributari al netto di ogni automatismo forfettario, nonché a subordinare qualsiasi eventuale stabilizzazione strutturale della misura di esenzione del bollo auto a un preventivo accordo bilaterale con la regione medesima a tutela della sostenibilità del bilancio regionale e dei servizi pubblici erogati ai cittadini.

9/3106-A/**21**. Raffa, Alifano, Gubitosa, Carmina.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca al Capo I complesse e frammentarie disposizioni volte ad attenuare le ricadute economiche connesse al perdurante aumento dei costi energetici e dei carburanti;

il quadro economico e sociale del settore primario evidenzia tuttavia una situazione di estrema insostenibilità e sofferenza, nell'ambito della quale le deboli e temporanee misure introdotte dall'Esecutivo risultano palesemente inadeguate e del tutto insufficienti a fronteggiare la gravità della congiuntura in atto;

l'agricoltura sta affrontando una crisi strutturale che rischia di rivelarsi persino più grave di quella vissuta durante l'emergenza pandemica, in cui guerre, tensioni commerciali, instabilità geopolitica ed esplosione dei costi energetici mettono a dura prova la tenuta delle imprese e la capacità produttiva nazionale ed europea;

a fronte di tali dinamiche, secondo elaborazioni del Centro Studi Divulga, se l'aumento medio dei prezzi dell'energia e degli *input* agricoli registrato nella prima metà del 2026 dovesse perdurare, verrebbe a mancare dalle tavole una produzione di cereali pari a oltre 230 miliardi di pasti, determinando un impatto devastante e colpendo in primo luogo le fasce di popolazione e i Paesi più vulnerabili;

dall'avvio del conflitto in Iran il prezzo del gasolio agricolo ha subito un raddoppio sostanziale, raggiungendo a settembre 2026 una quotazione media mensile di 1,561 euro al litro, valore che rappresenta il picco massimo mai registrato e

che supera persino il precedente *record* di 1,559 euro al litro toccato nel giugno 2022 a seguito dell'attacco in Ucraina;

per l'esecuzione delle lavorazioni fondamentali su un'estensione agricola media di 11 ettari, i costi vivi a carico di un agricoltore hanno registrato un aggravio diretto di circa 600 euro rispetto al mese di febbraio 2026;

a tale insostenibile quadro si sommano l'impennata dei costi dei fertilizzanti, che hanno superato gli 800 euro a tonnellata, la crescita dei prezzi delle materie prime essenziali quale la plastica, nonché i drammatici effetti dei manifesti cambiamenti climatici, i cui danni all'agricoltura italiana tra eventi termici estremi, siccità, grandinate e incendi hanno superato la cifra di 3 miliardi di euro;

l'assenza di una visione strategica da parte delle istituzioni dell'Unione europea e la deriva tecnocratica dimostrata dalle attuali politiche europee rischiano di pregiudicare gravemente la sovranità alimentare e la salute dei cittadini;

se durante l'emergenza pandemica da COVID-19 sono state mobilitate risorse straordinarie per sostenere la tenuta del sistema produttivo, si impone oggi l'esigenza di mettere in campo la medesima capacità di intervento per difendere le imprese agricole che garantiscono cibo sano e sicuro;

in tale prospettiva appare indifferibile la definizione di un nuovo PNRR straordinario per l'agricoltura, dotato di risorse aggiuntive e distinte rispetto alla Politica Agricola Comune (PAC), concepito per neutralizzare l'aumento dei costi di produzione, sostenere gli investimenti e tutelare il reddito aziendale;

l'inerzia e la mancanza di interventi incisivi e strutturali da parte del Governo Meloni dinanzi al drammatico incremento delle quotazioni dei carburanti e degli *input* produttivi si traducono in un colpevole abbandono del comparto agricolo, esponendo a rischio di fallimento migliaia di aziende produttive territoriali,

impegna il Governo:

ad adottare ulteriori urgenti ed efficaci iniziative normative volte a contrastare l'impatto del caro carburanti sul settore primario, prevedendo meccanismi straordinari di compensazione e sgravio fiscale sul gasolio agricolo e sugli *input* produttivi in favore delle imprese agricole, a parziale ristoro delle perdite subite e a garanzia della continuità aziendale, attivandosi al contempo con fermezza nelle opportune sedi europee affinché venga promosso un PNRR straordinario e dedicato interamente all'agricoltura, dotato di risorse finanziarie aggiuntive e autonome rispetto alla PAC, finalizzato a fronteggiare l'impennata dei costi di produzione, sostenere gli investimenti per la transizione ecologica e digitale e tutelare la sicurezza alimentare;

ad avviare un monitoraggio stringente sull'andamento dei prezzi del gasolio agricolo e dei fertilizzanti al fine di contrastare eventuali fenomeni speculativi lungo la catena di approvvigionamento, garantendo la sostenibilità economica delle imprese agricole italiane.

9/3106-A/**22**. Alifano, Gubitosa, Raffa, Carmina.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame, recante disposizioni urgenti per il sostegno economico e il contenimento degli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti, nonché in materia fiscale (A.C. 3106-A), evidenzia marcate e strutturali criticità con riferimento al mantenimento degli equilibri della finanza territoriale e al rispetto delle prerogative costituzionali in materia di autonomia fiscale delle regioni e delle province autonome;

l'articolo 2 del decreto-legge disciplina l'esenzione dal pagamento della tassa automobilistica (cosiddetto « bollo auto »)

per l'anno 2027 a favore delle persone fisiche e con riferimento ad un solo veicolo regolarmente assicurato, limitando l'agevolazione alle autovetture alimentate a benzina o gasolio con potenza non superiore a 80 chilowatt, nonché a motocicli e ciclomotori (qualora il contribuente non benefìci già dell'esenzione per un'autovettura);

nel corso dell'esame in sede referente presso la Commissione Finanze, a seguito dei motivati rilievi e delle condizioni formulate dalla Commissione Bilancio, l'articolo 2, comma 6, è stato integrato esplicitando puntualmente la quantificazione degli oneri finanziari derivanti dalla misura, definiti in 68,5 milioni di euro per l'anno 2027 per le minori entrate nelle regioni a statuto speciale ed in 2.293,5 milioni di euro per l'anno 2027 a titolo di trasferimento compensativo diretto in favore delle regioni a statuto ordinario e delle autonomie speciali titolari del tributo;

nel corso dell'esame in Commissione di merito è stato altresì approvato l'emendamento 2.13 che ha rideterminato le modalità gestionali del ristoro erariale, prevedendo che gli importi spettanti a ciascun ente siano definiti con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze entro il 31 marzo 2027 non più previo semplice parere, bensì previa « intesa » in sede di Conferenza permanente Stato-regioni, integrando altresì per le province autonome di Trento e di Bolzano la previsione del formale accordo *ex* articolo 104 del testo unico delle leggi costituzionali sullo Statuto speciale (decreto del Presidente della Repubblica n. 670 del 1972);

sebbene l'introduzione del vincolo dell'intesa in Conferenza Stato-regioni e del parere finanziario della V Commissione rispondano ad esigenze di corretta ed indispensabile formalizzazione dell'istruttoria parlamentare, l'impianto dell'articolo 2 continua a sottendere una stridente ed inaccettabile contraddizione politica e finanziaria, ampiamente denunciata dall'Ufficio parlamentare di bilancio (UPB) e confermata dalle analisi dei principali organi di controllo;

l'UPB ha chiaramente evidenziato come il ristoro erariale disposto per il solo 2027 a copertura della perdita di gettito per le regioni (valutata complessivamente in oltre 2,36 miliardi di euro) costituisca una misura strettamente congiunturale e priva di sostenibilità nel medio-lungo periodo, a fronte delle dichiarate ed esplicite intenzioni dell'Esecutivo di rendere strutturale l'esenzione a decorrere dalle prossime manovre finanziarie;

la parziale o totale trasformazione in senso permanente di un'esenzione fiscale statale su un tributo regionale coperta unicamente da trasferimenti statali una tantum o da riduzioni di fondi ripartibili rischia di compromettere definitivamente il percorso di attuazione dell'autonomia finanziaria di entrata di cui all'articolo 119 della Costituzione, svuotando di significato la qualificazione della tassa automobilistica quale « tributo proprio derivato dotato di maggiore autonomia impositiva », come recentemente ribadito dal decreto legislativo 7 agosto 2026, n. 147 in attuazione della delega fiscale;

la centralizzazione delle scelte di esenzione in capo allo Stato e il contestuale ricorso a meccanismi di ristoro contabile indefiniti disallineano in modo patologico la responsabilità politica dell'imposizione fiscale rispetto alla gestione dei servizi erogati sul territorio dalle regioni (*in primis* sanità e trasporto pubblico locale), alimentando un modello di finanza derivata centralizzata del tutto incompatibile con i princìpi del federalismo fiscale e con i LEP;

sotto il profilo delle coperture finanziarie previste dall'articolo 7 del provvedimento in esame, emerge chiaramente la fragilità dell'operazione, la quale attinge in larga misura al programma « Fondi da assegnare » della missione « Fondi da ripartire » del MEF, ad accantonamenti dei fondi speciali e per la maggior parte alle economie di spesa PNRR accertate ai sensi dell'articolo 30 del decreto-legge n. 19 del 2026, risorse che avrebbero dovuto essere destinate in via prioritaria al finanziamento di investimenti e al potenziamento dei servizi essenziali per i cittadini, anziché

alla copertura di tagli d'imposta non strutturali e privi di visione prospettica,

impegna il Governo:

a valutare in modo rigoroso e approfondito gli effetti applicativi delle disposizioni di cui all'articolo 2 del decreto-legge n. 162 del 2026, con particolare riferimento all'impatto reale sui bilanci delle regioni e delle province autonome per l'anno 2027 e alla sostenibilità finanziaria dei trasferimenti compensativi nell'ipotesi di proroga o stabilizzazione della misura;

ad adottare tempestivamente ogni opportuna iniziativa normativa di competenza volta ad escludere tassativamente la trasformazione in misura strutturale o permanente di regimi di esenzione relativi a tributi regionali e locali qualora gli stessi non siano accompagnati dall'individuazione di risorse finanziarie erariali strutturali, certe e permanenti, idonee a garantire la totale neutralità finanziaria per le autonomie territoriali;

a garantire che qualsiasi futuro intervento di rimodulazione della tassa automobilistica o di altri tributi propri derivati delle regioni avvenga esclusivamente nell'ambito di un compiuto, condiviso e organico riassetto del federalismo fiscale e dell'autonomia finanziaria regionale, nel pieno rispetto dell'articolo 119 della Costituzione e previa intesa vincolante da sancire in sede di Conferenza permanente Stato-regioni, salvaguardando fermamente il principio della responsabilità impositiva ed amministrativa territoriale.

9/3106-A/**23**. Gubitosa, Alifano, Raffa, Carotenuto.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame, all'articolo 2, prevede per l'anno 2027 l'esenzione dal pagamento della tassa automobilistica per una sola autovettura di potenza non superiore a 80 chilowatt, nonché per determinate categorie di motocicli e ciclomotori;

la riduzione della pressione fiscale sulle famiglie costituisce un obiettivo condivisibile, soprattutto in una fase caratterizzata dall'aumento del costo della vita e dalla persistente difficoltà di accesso alla mobilità;

tuttavia, l'esenzione prevista dal provvedimento ha carattere esclusivamente annuale e non è accompagnata, allo stato, da un quadro di finanziamento pluriennale che ne garantisca la continuità;

la tassa automobilistica costituisce una fonte di entrata per le regioni e le province autonome e la sua riduzione deve essere integralmente compensata, al fine di evitare ripercussioni sugli equilibri dei bilanci regionali e sulle risorse disponibili per il finanziamento dei servizi pubblici essenziali, con particolare riferimento alla sanità;

il decreto prevede trasferimenti compensativi per complessivi 2.293,5 milioni di euro per il 2027, la cui ripartizione dovrà essere definita mediante decreto ministeriale;

le coperture finanziarie del provvedimento prevedono anche l'utilizzo di economie accertate nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza, risorse la cui destinazione richiede la massima trasparenza e la verifica dell'assenza di effetti negativi sul completamento degli investimenti programmati;

l'utilizzo delle economie del PNRR deve essere accompagnato da un'adeguata ricognizione degli interventi interessati, delle risorse effettivamente disponibili e degli eventuali fabbisogni residui, anche in relazione all'aumento dei costi di realizzazione delle opere;

la definizione di agevolazioni fiscali nel settore della mobilità dovrebbe inoltre tenere conto delle condizioni economiche delle famiglie, della disponibilità di alter-

native al mezzo privato e degli obiettivi di riduzione delle emissioni,

impegna il Governo:

ad adottare ogni iniziativa atta a garantire l'integrale e tempestiva compensazione delle minori entrate derivanti dall'esenzione dal bollo auto, assicurando che nessun onere aggiuntivo ricada sui bilanci regionali e che non si determinino riduzioni delle risorse destinate alla sanità e al finanziamento dei livelli essenziali di assistenza;

a rendere pubblica, prima dell'adozione dei provvedimenti attuativi, una ricognizione dettagliata delle economie del PNRR utilizzate a copertura del decreto, indicando per ciascuna misura interessata le risorse disponibili, gli interventi completati e gli eventuali fabbisogni residui, assicurando che il loro impiego non pregiudichi il completamento degli investimenti e dei cantieri;

a valutare, nell'ambito del disegno di legge di bilancio e dei successivi provvedimenti di finanza pubblica, l'adozione di un quadro pluriennale di sostegno fiscale alla mobilità delle famiglie, con coperture certe e verificabili, prestando particolare attenzione ai nuclei a basso reddito, ai cittadini residenti nelle aree interne e nei territori scarsamente serviti dal trasporto pubblico e agli obiettivi di sostenibilità ambientale.

9/3106-A/**24**. L'Abbate, Alifano, Carotenuto.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento, composto da 8 articoli per un totale di 21 commi, appare riconducibile, anche sulla base del preambolo, a 3 distinte finalità: 1) contenere gli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti e adottare ulteriori misure in materia fiscale; 2) prevedere misure urgenti per la promozione del diritto allo studio; 3) assicurare l'equilibrio di bilancio della Fondazione « Milano- Cortina 2026 »;

l'articolo 6 del decreto trasferisce alla « Fondazione Milano- Cortina 2026 », nell'anno 2026, una somma pari a 150 milioni di euro al fine di garantirne l'equilibrio di bilancio, fermi restando i contributi previsti a carico degli enti territoriali interessati, che vengono autorizzati (comma 1-*bis*) a trasferire alla Fondazione un contributo finalizzato a garantirne l'equilibrio di bilancio, anche mediante l'utilizzo dei fondi accantonati a garanzia;

la disposizione dispone altresì che entro trenta giorni dall'approvazione del bilancio finale di liquidazione, la Fondazione dovrà trasmettere all'Autorità politica delegata in materia di sport e al Ministero dell'economia e delle finanze una relazione dettagliata sull'impiego dei 150 milioni. Le eventuali somme che dovessero risultare eccedenti rispetto a quelle necessarie per assicurare l'equilibrio di bilancio, dovranno essere restituite allo Stato;

il bilancio 2025 della Fondazione approvato il 30 giugno 2026, ha evidenziato un risultato negativo di poco più di 39 milioni di euro. Si tratta del settimo esercizio consecutivo in perdita e porta il *deficit* patrimoniale complessivo a 176,4 milioni di euro;

pesa inoltre un livello di debito superiore a 1 miliardo di euro, che renderà necessario presumibilmente un ulteriore interventi a sostegno dell'equilibrio patrimoniale della Fondazione, facendo seguito ai numerosi interventi pubblici che hanno indirizzato complessivamente risorse pubbliche a partire da luglio 2025 che ammontano a 693 milioni di euro;

la Corte dei conti del Veneto, ha lanciato ripetuti e severi allarmi sulla situazione finanziaria e patrimoniale della Fondazione e sulle pesanti criticità sui conti pubblici, evidenziando che qualora non si raggiunga un equilibrio economico nel bilancio finale di liquidazione, gli oneri e il ripianamento del *deficit* graveranno diret-

tamente sullo Stato, sulle regioni e sugli enti territoriali,

impegna il Governo

ad accompagnare le misure contenute nel provvedimento in esame con l'adozione di ulteriori iniziative, anche normative, di competenza finalizzate a:

prevedere che entro sessanta giorni dall'approvazione del bilancio finale di liquidazione, la Fondazione Milano-Cortina 2026 trasmetta alle Camere una relazione dettagliata sull'impiego di tutte le risorse pubbliche trasferite alla Fondazione;

disporre un *audit* esterno indipendente, con potere ispettivo, da parte di società di revisione contabile sulle spese effettuate dalla Fondazione Milano-Cortina 2026 per l'organizzazione e la gestione dell'evento olimpico;

subordinare il trasferimento di fondi da parte degli enti territoriali alla Fondazione, ad accordi tra le parti da stipulare, previo parere dagli organi di controllo contabile dei medesimi enti, utilizzando esclusivamente i fondi accantonati a garanzia, senza determinare ulteriori effetti negativi sui saldi di finanza pubblica.

9/3106-A/**25**. Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti, Berruto, Cappelletti, Iaria, Ferrari, Pellegrini, Del Barba, Dell'Olio, Carmina.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento, composto da 8 articoli per un totale di 21 commi, appare riconducibile, anche sulla base del preambolo, a 3 distinte finalità: 1) contenere gli effetti derivanti dal perdurante aumento del costo dei carburanti e adottare ulteriori misure in materia fiscale; 2) prevedere misure urgenti per la promozione del diritto allo studio; 3) assicurare l'equilibrio di bilancio della Fondazione « Milano- Cortina 2026 »;

l'articolo 2 dispone per l'anno 2027 l'esenzione dal pagamento della tassa automobilistica (cosiddetto bollo auto) relativamente ad un solo veicolo per persona fisica, qualora, nel caso di autovettura, non abbia una potenza superiore a 80 chilowatt. Per i motocicli e i ciclomotori l'esenzione è riconosciuta per un solo veicolo, quello con potenza inferiore, solo ai soggetti che non beneficiano dell'esenzione per un'autovettura;

l'Italia ha il *record* europeo di auto private per abitante, con 7 ogni 10 abitanti contro una media di meno di 6, con un costo per le città che le ospitano in termini d'inquinamento e salute pubblica, e per le finanze dei cittadini. La misura sul bollo e gli sconti al consumo di combustibili fossili, aggravano i ritardi strutturali sull'elettrificazione dei veicoli, e la transizione verso maggiore autonomia energetica, prolungando l'esposizione agli *shock* del loro prezzo;

la sospensione della tassa di proprietà dei veicoli privati per il 2027, introduce un ulteriore sussidio ambientalmente dannoso, escludendo dai benefici fiscali tutti quei cittadini, per lo più giovani, che utilizzano la mobilità condivisa/leggera /pubblica per muoversi in città e fuori, avvantaggiando la vivibilità urbana cittadina,

impegna il Governo

ad accompagnare le misure contenute nel provvedimento in esame con l'adozione di ulteriori iniziative, anche di carattere normativo, volte a promuovere l'utilizzo della micromobilità elettrica nelle città, anche attraverso interventi di competenza finalizzati a garantire un maggior equilibrio tariffario nel settore delle polizze assicurative, in coerenza con la funzione sociale dell'obbligo assicurativo e con il valore del veicolo, al fine di incentivare la mobilità sostenibile e contribuire alla decarbonizzazione.

9/3106-A/**26**. Borrelli, Zanella, Bonelli, Dori, Fratoianni, Ghirra, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti, Sarracino, Amendola, Stumpo, Boldrini, De Luca, Toni Ric-

ciardi, Speranza, Carotenuto, Scotto, D'Alessio, Pellegrini, Alifano.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento all'esame dell'Assemblea disvela una non coincidenza tra le platee interessate, rispettivamente, dagli interventi sulle accise sugli idrocarburi e dall'abolizione della tassa automobilistica, ovvero nei differenti effetti redistributivi prodotti dalle due misure: nel primo caso, sono coinvolti tutti gli utilizzatori di veicoli privati, sia persone fisiche sia imprese, in proporzione all'intensità del loro utilizzo; nel secondo, soltanto le persone fisiche che possiedono veicoli, indipendentemente dall'impiego. Le due platee possono, infatti, essere molto differenti: si pensi, ad esempio, a una seconda automobile utilizzata poco nell'ambito del nucleo familiare o a quella di una persona anziana che ne fa un uso soltanto occasionale;

le misure previste dal provvedimento non sono neanche in grado di reintegrare il bollo auto rispetto a quello che dovrebbe essere il suo obiettivo ambientale, ossia scoraggiare l'impiego dei veicoli privati che generano esternalità negative sull'ambiente. Infatti attualmente, pur essendo il suo ammontare differenziato in funzione della potenza del veicolo e della sua classe ambientale, con riduzioni ed esenzioni per i veicoli ibridi o elettrici, il bollo auto è collegato al possesso del veicolo e non all'intensità del suo utilizzo;

più che cancellare la tassa automobilistica, si sarebbe dovuto rivederne la struttura, rendendo più mirato e diretto il suo collegamento con l'obiettivo di orientare i comportamenti dei cittadini verso forme di mobilità più sostenibili dal punto di vista ambientale, disincentivando il ricorso ai veicoli privati. Per esempio, si sarebbe potuta circoscrivere la sua esenzione ai soli nuclei familiari che possiedono effettivamente un unico veicolo, anziché applicarla, come previsto dall'articolo 2, comma 3 del provvedimento, a un solo veicolo – quello di minore potenza – posseduto da soggetti che possono essere proprietari anche di altri automezzi;

il bollo auto pesa proporzionalmente molto di più sui bilanci delle famiglie con minore capacità di spesa: secondo l'UPB, l'incidenza del tributo può essere fino a sei volte superiore, in rapporto alle risorse disponibili, per i nuclei con meno disponibilità economica (che si trovano a pagare una tassa proporzionalmente più alta rispetto al valore commerciale ormai residuo del proprio veicolo) rispetto a quelli più abbienti;

la cancellazione strutturale del bollo auto, già peraltro prevista dalla manovra di bilancio per l'anno 2027, potrebbe determinare effetti redistributivi difficilmente giustificabili e che comunque richiedono di essere valutati attentamente. La limitazione dell'esenzione ai soli veicoli di potenza relativamente contenuta, infatti, non garantisce che il beneficio si concentri sui contribuenti con redditi più bassi, potendo finire, al contrario, per avvantaggiare soprattutto i possessori – individualmente o nell'ambito del nucleo familiare di appartenenza – di seconde auto, che presumibilmente hanno una maggiore capacità economica;

l'abolizione strutturale della tassa, misura che incentiva condotte inquinanti ed emissioni di sostanze ad effetto climalterante, arriva mentre si discute del recepimento della nuova direttiva europea sulla qualità dell'aria, che prevede l'abbassamento del limite annuale del PM2.5 da 25 a 10 $\mu g/m^3$ e quello degli ossidi di azoto da 40 a 20 $\mu g/m^3$, offrendo soluzioni opposte rispetto al raggiungimento di tali limiti e inidonee ad evitare le sanzioni europee per violazione delle norme in materia di qualità dell'aria;

la scarsità di alternative all'auto si concentra lungo l'arco alpino e appenninico, nelle isole e nelle aree interne del Centro-Sud: sono 766 i comuni ad alta criticità, pari al 9,7 per cento del totale, laddove il principale fattore associato alla scarsità di alternative non è il reddito, ma la marginalità territoriale, ovvero la di-

stanza da scuole, sanità e infrastrutture di mobilità;

rinunciare a un gettito di 2,2 miliardi di euro per abolire il bollo auto significa, inoltre, rinunciare a risorse che potrebbero essere impiegate, in modo efficace e con evidenti vantaggi redistributivi, per rafforzare il trasporto pubblico locale, aumentando il numero delle corse, rendendolo gratuito per gli studenti, adeguandolo maggiormente alle esigenze dei diversi territori, e riconvertendolo all'elettrico;

la stabilizzazione della suddetta esenzione potrebbe, pertanto, offrire l'occasione di ripensare una tassa oggi strettamente legata alla potenza del veicolo, piuttosto che direttamente al suo valore, ai chilometri percorsi o al suo impatto ambientale,

impegna il Governo

ad accompagnare le misure del provvedimento con l'adozione di ogni iniziativa di competenza atta a prevedere cospicui investimenti finanziari nel settore del trasporto pubblico locale e nella mobilità sostenibile, al fine di:

ridurre la dipendenza dei cittadini dall'automobile, anche alla luce della scarsità di alternative ad essa rilevata lungo l'arco alpino e appenninico, nelle isole e nelle aree interne del Centro-Sud del Paese;

avvicinare le città ai nuovi limiti sulla qualità dell'aria e a tutelare concretamente la salute dei cittadini;

aumentare la frequenza delle corse, imprimere una maggiore affidabilità dei collegamenti e delle coincidenze, rendere le fermate più accessibili e confortevoli, introdurre sistemi di bigliettazione e infomobilità più moderni, rendere gratuito il servizio per gli studenti, riconvertire l'intero parco veicoli all'elettrico.

9/3106-A/**27**. Ghirra, Zanella, Bonelli, Borrelli, Dori, Fratoianni, Grimaldi, Mari, Piccolotti, Zaratti.

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S. p. A.



19ALA0222020