RESOCONTO STENOGRAFICO

741

SEDUTA DI LUNEDÌ 9 NOVEMBRE 2026

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **SERGIO COSTA**

I N D I C E

RESOCONTO STENOGRAFICO ..... 1 - 24

Missioni.....1

PRESIDENTE.....1

Disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 28 settembre 2026, n. 167, recante misure urgenti per la circolazione dei veicoli ad alimentazione diesel appartenenti alla categoria ambientale «EURO 5» (A.C. 3119) *(Discussione)*..... 1

PRESIDENTE.....1

(Discussione sulle linee generali - A.C. 3119)..... 1

PRESIDENTE.....1, 2, 5, 7, 11, 13

AMICH Enzo (FDI).....2

CASU Andrea (PD-IDP)..... 7

PIZZIMENTI Graziano, *Relatore per la VIII Commissione*..... 1

RAFFA Angela (M5S).....5

ZARATTI Filiberto (AVS)..... 11

(Repliche - A.C. 3119)..... 13

PRESIDENTE..... 13

Discussione della mozione Ilaria Fontana ed altri n. 1-00610 in materia di politiche per il clima e impegni per la 31a

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

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

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

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

Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (COP31) di Antalya..... 13

PRESIDENTE..... 13

(Discussione sulle linee generali)..... 13

PRESIDENTE..... 13, 16, 18, 20, 21, 22
LAMPIS Gianni (FDI)..... 18
RAFFA Angela (M5S)..... 13
ROMEO Nadia (PD-IDP)..... 16, 18
ZARATTI Filiberto (AVS)..... 20, 21, 22

Sui lavori dell'Assemblea..... 22

PRESIDENTE..... 22

Interventi di fine seduta.....22

PRESIDENTE..... 22, 23
AMICH Enzo (FDI)..... 22
L'ABBATE Patty (M5S).....23

Ordine del giorno della prossima seduta..... 23

PRESIDENTE..... 23

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL
VICEPRESIDENTE SERGIO COSTA

La seduta comincia alle 15.

PRESIDENTE. La seduta è aperta.

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

ROBERTO GIACHETTI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 12 ottobre 2026.

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

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati in missione a decorrere dalla seduta odierna sono complessivamente 81, come risulta dall'elenco consultabile presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto stenografico della seduta in corso *(Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato A al resoconto della seduta odierna)*.

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 28 settembre 2026, n. 167, recante misure urgenti per la circolazione dei veicoli ad alimentazione diesel appartenenti alla categoria ambientale «EURO 5» (A.C. 3119) *(ore 15,03)*.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 3119: Conversione in legge del decreto-legge 28 settembre 2026, n. 167, recante misure urgenti per la circolazione dei veicoli ad alimentazione diesel appartenenti alla categoria ambientale «EURO 5».

(Discussione sulle linee generali - A.C. 3119)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

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

Ha facoltà di intervenire il relatore per la Commissione ambiente, onorevole Graziano Pizzimenti.

GRAZIANO PIZZIMENTI, *Relatore per la VIII Commissione*. Grazie, Presidente. Rappresentante del Governo, colleghe e colleghi, il decreto-legge all'esame dell'Assemblea, non modificato nel corso dell'esame in sede referente, è volto a differire al 1° ottobre 2027 il termine a decorrere dal quale le regioni del bacino padano - Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna - sono tenute a inserire nei propri Piani per la qualità dell'aria limitazioni strutturali alla circolazione delle autovetture e dei veicoli commerciali diesel di categoria Euro 5.

Si tratta del secondo differimento del medesimo termine, originariamente fissato al 1° ottobre 2025 dal decreto-legge n. 121

del 2023, e già posticipato di un anno dal decreto-legge n. 73 del 2025. Resta comunque ferma la facoltà delle regioni di introdurre anticipatamente le limitazioni mediante l'aggiornamento dei Piani, nonché di adottare misure compensative alternative al divieto strutturale, purché idonee ad assicurare risultati equivalenti nella riduzione degli inquinanti e coerenti con gli obblighi europei.

Il differimento disposto dal decreto-legge consente di evitare che l'entrata in vigore delle limitazioni strutturali determini rilevanti ripercussioni sulla mobilità dei cittadini, sulla continuità dei servizi di trasporto e sul sistema economico e produttivo delle aree interessate, consentendo nel contempo alle regioni di completare l'individuazione delle misure necessarie al conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria.

La disciplina su cui interviene il provvedimento è stata introdotta dal decreto-legge n. 121 del 2023 per dare esecuzione alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea del 10 novembre del 2020 e del 12 maggio del 2022, che hanno accertato l'inadempimento dell'Italia agli obblighi della direttiva 2008/50/CE per il sistematico superamento dei valori limite di PM10 e del biossido di azoto, con particolare riferimento al bacino padano.

Il decreto-legge del 2023 ha infatti prescritto l'aggiornamento dei Piani di qualità dell'aria delle quattro citate regioni e disciplinato le limitazioni della circolazione dei veicoli diesel Euro 5 in due fasi: nella fase transitoria, operativa dal 1° ottobre 2024, le regioni possono disporre - nelle more dell'aggiornamento dei Piani - la limitazione strutturale della circolazione nel periodo dal 1° ottobre al 31 marzo, in via prioritaria nelle aree urbane dei comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti, dotate di adeguato trasporto pubblico locale e ricadenti in zone di superamento dei valori limite; nella fase a regime, che opererà dal 1° ottobre del 2027, la limitazione è inserita obbligatoriamente nei Piani regionali, salva la facoltà di adottare, in sua vece, misure compensative idonee a consentire livelli di riduzione delle emissioni coerenti con i vincoli dell'ordinamento europeo e ferma la possibilità di introdurre le limitazioni anche dal primo termine.

In conclusione, segnalo che le Commissioni competenti in sede consultiva hanno espresso parere favorevole sul decreto-legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire il rappresentante del Governo, Sottosegretario Ferrante, che rinuncia.

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

ENZO AMICH (FDI). Grazie, Presidente. Sottosegretario Ferrante, onorevoli colleghe e colleghi, il provvedimento che oggi siamo chiamati a esaminare affronta una questione molto concreta, che riguarda la vita quotidiana di milioni di cittadini, lavoratori e imprese: la circolazione dei veicoli diesel Euro 5 e, più in generale, il rapporto tra le politiche per la qualità dell'aria e le esigenze dei territori.

Si tratta di una proroga di 12 mesi, in sostanza, ma sarebbe riduttivo considerarla una semplice modifica del calendario. La questione riguarda, infatti, il modo in cui intendiamo realizzare la transizione ambientale: se attraverso misure rigide, uguali per tutti e non sempre adeguate alle condizioni dei singoli territori, oppure attraverso un percorso graduale, fondato su obiettivi ambientali chiari e su strumenti concretamente sostenibili. La posizione del Governo è stata quella di intervenire per evitare che una scadenza ravvicinata producesse conseguenze eccessivamente gravose per famiglie, lavoratori e attività economiche, senza per questo rinunciare agli obiettivi di tutela della qualità dell'aria. È una scelta di equilibrio e di responsabilità.

Per comprendere la portata dell'intervento è utile ricordare il percorso normativo che ha condotto fin qui. Le limitazioni alla circolazione dei veicoli più inquinanti si inseriscono in un quadro di disposizioni

che, a partire dal decreto-legge n. 111 del 2019, ha previsto misure specifiche per il miglioramento della qualità dell'aria nelle aree maggiormente interessate dal problema dell'inquinamento atmosferico. Nel corso degli anni sono intervenuti anche ulteriori provvedimenti, intervenendo anche su criteri relativi ai comuni interessati e introducendo la possibilità di ricorrere a misure compensative alternative, purché capaci di assicurare risultati equivalenti sul piano della riduzione delle emissioni, nel rispetto degli obblighi europei.

Il decreto oggi in discussione, appunto, compie un ulteriore passo: sposta al 1° ottobre 2027 il termine entro il quale le regioni interessate dovranno prevedere le limitazioni strutturali nei propri Piani per la qualità dell'aria.

È importante chiarire che non siamo di fronte alla cancellazione degli obiettivi ambientali, né a una liberalizzazione generale alla circolazione dei veicoli Euro 5. Il provvedimento interviene su una specifica scadenza normativa, non impedisce alle regioni di adottare anticipatamente misure ritenute necessarie, né elimina la possibilità di intervenire attraverso strumenti alternativi, nei casi e secondo le condizioni già previste dalla legislazione vigente.

Allo stesso modo, occorre distinguere le misure strutturali e regionali delle limitazioni stagionali dai provvedimenti adottati dalle singole amministrazioni comunali: si tratta di livelli di intervento diversi, con presupposti e ambiti di applicazione differenti. La proroga prevista dal decreto, quindi, non determina automaticamente la sospensione di ogni restrizione locale: è un elemento che va spiegato con chiarezza ai cittadini.

Il tema ha una dimensione sociale ed economica che non possiamo assolutamente ignorare. I dati riportati nella relazione tecnica e nell'analisi di impatto della regolamentazione restituiscono la portata del problema. Giusto per farci capire, diamo qualche numero. In Italia si stimano circa 3,5 milioni di autovetture diesel Euro 5 e circa 600.000 veicoli commerciali appartenenti alla stessa classe emissiva; nell'area del bacino padano, cioè quello interessato, si concentrano circa 1,2 milioni di autovetture e 200.000 veicoli commerciali. Parliamo, dunque, di numeri importanti.

Dietro ciascun veicolo c'è una persona, una famiglia, un lavoratore autonomo, un artigiano, una piccola impresa, un'attività commerciale. Per molti cittadini l'automobile non rappresenta un bene facilmente sostituibile: è uno strumento indispensabile per raggiungere il luogo di lavoro, accompagnare i figli, assistere familiari, svolgere attività quotidiane e mantenere collegamenti con territori nei quali il trasporto pubblico non sempre offre alternative adeguate. Per le imprese, soprattutto quelle di piccole dimensioni, il veicolo commerciale è spesso uno strumento essenziale per lavorare. Pensiamo agli artigiani, agli installatori, ai manutentori, agli operai, alle distribuzioni e a tutte quelle attività che devono necessariamente spostarsi per fornire un servizio ai cittadini e alle aziende.

Imporre un cambiamento troppo rapido, senza considerare la disponibilità economica delle persone e la reale accessibilità di alternative, rischia di trasformare una misura ambientale in un problema sociale ed economico. Non tutti hanno la possibilità di acquistare un veicolo nuovo, non tutte le imprese possono sostenere in tempi brevi il costo del rinnovo del proprio parco mezzi e non tutti i territori dispongono delle stesse infrastrutture, degli stessi collegamenti e delle medesime opportunità. È proprio da questa consapevolezza che deve partire una politica ambientale seria. Gli obiettivi devono essere ambiziosi, ma gli strumenti devono essere proporzionati e concretamente applicabili.

Un altro aspetto fondamentale riguarda, appunto, le differenze tra i territori coinvolti. Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna condividono le criticità legate alla qualità dell'aria nel bacino padano; tuttavia, le condizioni territoriali, le caratteristiche degli insediamenti urbani, la rete di trasporto e le

misure già adottate non sono assolutamente identiche. Nel corso degli ultimi mesi, le regioni hanno seguito percorsi differenti, anche attraverso l'adozione di provvedimenti e misure compensative. Il quadro regionale dimostra che è possibile affrontare il problema con strumenti diversi, purché siano coerenti con gli obiettivi di riduzione delle emissioni e con gli obblighi previsti dalla normativa europea.

La Lombardia, il Veneto, il Piemonte e l'Emilia-Romagna hanno adottato o valutato soluzioni che tengono conto delle rispettive condizioni e delle esigenze territoriali; il rinvio al 1° ottobre 2027 consente alle amministrazioni di disporre di un margine temporale ulteriore per organizzare gli interventi, valutare le misure più efficaci e accompagnare cittadini e imprese verso soluzioni sostenibili. Non si tratta di concedere una deroga senza una prospettiva, ma di utilizzare il tempo in più per costruire un percorso credibile, evitando che il peso delle decisioni ricada in modo sproporzionato su chi ha meno possibilità di adeguarsi.

Nel corso dell'esame presso le Commissioni riunite VIII (Ambiente) e IX (Trasporti) abbiamo avuto modo di approfondire il contenuto del provvedimento, il quadro normativo di riferimento e le conseguenze che le limitazioni previste avrebbero potuto determinare sui cittadini e sul sistema operativo. È emersa con chiarezza la necessità di affrontare il tema senza contrapposizioni ideologiche, ma con un approccio basato sui dati e sulle valutazioni degli effetti concreti sulle decisioni pubbliche. In questo senso, il rinvio previsto dal decreto rappresenta una risposta ragionevole a una situazione che richiedeva un intervento tempestivo.

Naturalmente, tutto questo non significa sottovalutare il problema dell'inquinamento atmosferico: la tutela della salute e il miglioramento della qualità dell'aria sono obiettivi fondamentali; il nostro Paese è tenuto a rispettare gli impegni europei e a intervenire per ridurre le concentrazioni degli inquinanti nelle aree maggiormente esposte. Proprio perché questi obiettivi sono importanti, dobbiamo perseguirli con politiche efficaci, capaci di produrre risultati misurabili, duraturi ed estremamente concreti. Una misura che non tenga conto delle condizioni economiche e infrastrutturali dei territori rischia di generare difficoltà, senza garantire da sola il risultato atteso.

La riduzione delle emissioni richiede un insieme di coordinamenti e di interventi: il rinnovo progressivo del parco veicolare, il potenziamento del trasporto pubblico, lo sviluppo delle infrastrutture, l'innovazione tecnologica, il miglioramento della logistica e il sostegno delle imprese nei processi di trasformazione. Non possiamo pensare che tutto il peso della transizione ricada esclusivamente sui proprietari dei veicoli, che in molti casi hanno acquistato la propria automobile o il proprio mezzo commerciale nel rispetto delle regole allora vigenti. La responsabilità pubblica consiste anche nel garantire tempi ragionevoli, certezza delle regole e strumenti adeguati ad accompagnare il cambiamento.

C'è un principio politico che considero importante ribadire: la tutela dell'ambiente non può diventare un terreno di contrapposizione tra istituzioni e cittadini, tra chi difende la qualità dell'aria e chi deve semplicemente continuare a lavorare. Il Governo ha scelto di perseguire una transizione ambientale concreta, graduale, sostenibile e capace di coniugare la tutela dell'ambiente con le esigenze delle famiglie, dei lavoratori, del nostro sistema economico e produttivo.

Non siamo contrari alla transizione ecologica: siamo contrari a una transizione ideologica che pretenda di imporre cambiamenti senza considerare i costi, le conseguenze sociali e le reali possibilità delle persone e delle imprese. Il nostro approccio è diverso: fissare obiettivi ambientali chiari e raggiungibili, valorizzare le tecnologie disponibili, individuare soluzioni alternative efficaci e accompagnare i cittadini e le imprese nei processi di cambiamento.

Signor Presidente, colleghi e colleghe, il decreto-legge che stiamo esaminando non risolve da solo tutte le criticità legate alla qualità dell'aria e alla mobilità, ovviamente, e ne siamo consapevoli, ma interviene su un problema concreto e urgente, offrendo un margine temporale necessario per una gestione più equilibrata delle misure previste. La proroga al 1° ottobre 2027 consente di evitare che una scadenza ravvicinata produca effetti eccessivamente penalizzanti, lasciando alle regioni e agli enti interessati il tempo necessario per organizzare gli interventi e individuare soluzioni coerenti con gli obiettivi ambientali.

La sfida è quella di tenere insieme due esigenze che non devono essere considerate in contrapposizione: la tutela della salute e dell'ambiente, da un lato; e la tutela del lavoro, della mobilità e della capacità produttiva dei nostri territori, dall'altro.

Una transizione efficace non può prescindere dalle persone. Deve essere costruita con gradualità, responsabilità e attenzione alle conseguenze delle decisioni pubbliche. Per queste ragioni, riteniamo che il provvedimento rappresenti una scelta di buon senso e di equilibrio e confermiamo una valutazione favorevole alla sua conversione in legge *(Applausi del deputato Lampis)*.

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

ANGELA RAFFA (M5S). Grazie, Presidente. Il decreto che siamo chiamati a convertire oggi è composto formalmente da due articoli, ma, nella sostanza, è composto da una sola riga, ovvero sostituisce "1° ottobre 2026" con "1° ottobre 2027". Una data al posto di un'altra. Ma dietro quella riga c'è molto di più. C'è l'aria che respirano milioni di persone, c'è la salute dei bambini, degli anziani e dei più fragili e c'è un Paese che da anni viene condannato in Europa perché non rispetta i limiti sulla qualità dell'aria.

Il MoVimento 5 Stelle è contrario a questa proroga e vorrei spiegare perché, Presidente, partendo però da un principio molto semplice, ovvero: la qualità dell'aria è una questione di salute pubblica, non una variabile politica da sacrificare per convenienza.

Ricordiamo la storia. Nel 2023, il decreto -legge n. 121 aveva stabilito che dal 1° ottobre 2025 le regioni del bacino padano, ovvero Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia -Romagna, inserissero nei loro piani per la qualità dell'aria il blocco strutturale del diesel Euro 5. L'avevano deciso questo Governo e questa maggioranza per dare esecuzione alle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea, poi però, nel 2025, il primo rinvio: dal 2025 al 2026; nello stesso passaggio, la soglia dei comuni interessati è passata da 30.000 a 100.000 abitanti e si sono introdotte le misure compensative al posto del divieto.

Oggi il secondo rinvio: dal 2026 al 2027. Lo dice lo stesso *dossier* del Servizio studi: "è il secondo differimento dello stesso termine in circa 3 anni". E guardate i tempi: il decreto è stato pubblicato il 28 settembre, tre giorni prima della scadenza e le regioni hanno avuto tre anni per prepararsi. Il risultato è che oggi, in nessuna delle quattro regioni, il divieto è in vigore e, dal 2027, le regioni potranno comunque sostituirlo con misure compensative. Allora diciamolo con chiarezza. Questa non è una proroga tecnica: è il modo per non arrivare mai a una decisione.

C'è poi un dettaglio che, da componente della Commissione finanze, non posso non sottolineare. Il decreto dice che non comporta oneri per la finanza pubblica. Ma è proprio questo il problema. Zero euro per il trasporto pubblico locale, zero euro per aiutare le famiglie a cambiare l'auto e zero euro per le alternative: si rinvia il problema e non si mette un centesimo per risolverlo. A pagare il prezzo di questi rinvii sono, prima di tutto, i cittadini con la loro salute. Il particolato fine e gli ossidi di azoto prodotti anche dal traffico contribuiscono alle malattie respiratorie, cardiovascolari e tumorali.

Secondo l'Agenzia europea dell'ambiente nel 2023, nell'Unione europea, 182.000 morti premature sarebbero state evitabili

rispettando i livelli di PM2,5 raccomandati dall'Organizzazione mondiale della sanità. L'Italia è il Paese europeo con il dato peggiore: oltre 43.000 decessi attribuibili al PM2,5 e oltre 9.000 al biossido di azoto. Non sono tutti imputabili ai diesel Euro 5, sia chiaro. Ma ci dicono la gravità di un'emergenza sanitaria che non possiamo continuare a rinviare. Dietro questi numeri ci sono persone, famiglie, bambini, anziani e ci sono morti che potevano essere evitate.

E poi pagano i contribuenti, perché l'Italia è già stata condannata dalla Corte di giustizia dell'Unione europea per il PM10 e per il biossido di azoto. Per il PM10 la Commissione, nel marzo 2024, ci ha già inviato una nuova messa in mora perché non abbiamo ancora dato esecuzione alla sentenza. Il passo successivo sono le sanzioni pecuniarie.

E le sanzioni non le paga il Governo, le pagano tutti gli italiani. La Commissione ci ha scritto anche un'altra cosa, che vorrei leggessero i colleghi della maggioranza, ovvero che le misure su base volontaria, legate agli incentivi, non sono efficaci quanto quelle vincolanti. È esattamente la strada che questo decreto continua a percorrere, quella degli incentivi.

Signor Presidente, io vengo dalla Sicilia e vorrei dire a chi pensa che sia solo un problema del Nord che non è così. Nella sentenza del 2022 sul biossido di azoto c'è anche l'agglomerato di Catania e un anno fa, nel novembre 2025, la Commissione ha aperto una nuova procedura di infrazione per il biossido di azoto a Napoli e a Palermo. L'aria pulita è un diritto di tutto il Paese e voglio essere molto chiara su un punto, perché so che la maggioranza ci risponderà parlando di lavoratori e famiglie che non possono permettersi un'auto nuova, come ha fatto il collega. Quelle persone esistono e le abbiamo ben presenti. Il diritto alla mobilità è fondamentale, ma non può essere garantito sacrificando il diritto a respirare aria pulita.

Noi non chiediamo di lasciare a piedi chi lavora, chiediamo che il Governo investa davvero nelle alternative, perché rinviare senza alternative non significa proteggere i cittadini, significa prolungare la loro esposizione a sostanze nocive. E allora le alternative ve le indichiamo noi, se voi non siete in grado di trovarle: investimenti veri nel trasporto pubblico locale, perché nessuno rinuncia all'auto se l'autobus non passa; incentivi realmente accessibili alle famiglie con redditi medio-bassi, legati all'ISEE, per chi un'auto nuova oggi non può comprarla; il rinnovo delle flotte pubbliche e dei mezzi commerciali, a partire dalle piccole imprese e dagli artigiani; mobilità sostenibile e strumenti di accompagnamento sociale, perché la transizione deve essere governata. La vera ingiustizia sociale non è la transizione ecologica, è una transizione che non viene governata, che lascia le persone senza alternative e continua a esporle all'inquinamento.

E c'è un problema di coerenza. Proprio in queste settimane il Parlamento sta esaminando il recepimento della nuova direttiva europea sulla qualità dell'aria, che renderà i limiti più severi. Da una parte recepiamo regole più stringenti, mentre dall'altra rinviamo quelle che già non rispettiamo.

Il settore dei trasporti pesa anche sulle emissioni climalteranti. L'inquinamento dell'aria e la crisi climatica sono due problemi distinti, ma vanno affrontati con politiche integrate. Non possiamo parlare di transizione ecologica e poi spostare in avanti ogni decisione necessaria per realizzarla. Signor Presidente, il problema non è soltanto l'ennesima proroga dei limiti ai diesel Euro 5, il problema è che, oltre alle proroghe, questo Governo non mette in campo nessuna strategia strutturale contro l'inquinamento atmosferico. Si continua a rinviare senza affrontare le cause: mancano investimenti nel trasporto pubblico, nel rinnovo delle flotte, nella mobilità sostenibile e fra un anno, il 1° ottobre 2027, rischiamo di ritrovarci esattamente qui, con un altro decreto, un'altra data, un'altra riga.

Al Governo chiediamo, allora, una cosa sola: usate quest'anno non per preparare il prossimo

rinvio, ma per mettere sul tavolo le risorse e le alternative che finora non ci sono state, perché il costo dell'immobilismo non può continuare a essere pagato con la salute e con la vita delle persone. Per questo il MoVimento 5 Stelle non è d'accordo su questa proroga e voterà contro questo decreto.

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

ANDREA CASU (PD-IDP). Grazie, Presidente. Intervenire in questa discussione generale il 9 novembre mi permette di ricordare un giorno importante, un giorno che ha cambiato la storia dell'Europa e del mondo: la fine del mondo diviso in blocchi, la caduta del muro di Berlino. Oggi è anche il giorno della libertà per il nostro Paese ed è anche il giorno in cui, in quest'Aula, celebriamo un centenario, perché esattamente alle 16 del 9 novembre del 1926 si celebrò una delle pagine più nere della storia del Parlamento, quando venne presentata la mozione che portò alla decadenza dei parlamentari che, all'indomani dell'omicidio di Giacomo Matteotti, avevano scelto di non partecipare più ai lavori dell'Aula.

Questa pagina così nera, così tremenda, così dura, è una pagina che non dobbiamo dimenticare mai ed è giusto ricordarla oggi, a cento anni, perché fare i conti con la storia significa non dimenticarne mai nessuna pagina e fare in modo che le pagine più nere non possano mai ripetersi. Questo a chi non vuole ancora rompere il cordone ombelicale che lega alcune formazioni politiche, anche nei loro simboli, a pagine così orribili della nostra storia passata.

Entrando, invece, nella discussione di oggi, che è una discussione sul presente e sul futuro, è chiaro che affrontare il tema delle misure urgenti per la circolazione dei veicoli ad alimentazione diesel, appartenenti alla categoria ambientale Euro 5, come fa questo provvedimento, senza porsi minimamente il tema della circolazione di tutti gli altri veicoli e di tutte le persone che sono dentro quei veicoli, significa per l'ennesima volta - come questo Governo ci costringe a fare sistematicamente sui temi del trasporto, sui temi della mobilità, sui temi della logistica - guardare il dito e non la luna.

Noi abbiamo cercato, con tanti emendamenti, di far aprire gli occhi al Governo e alla maggioranza su tutto quello che manca non nelle parole - perché chi ha ascoltato il collega Amich si può porre il tema di quante cose effettivamente ci siano, nelle cose che lui ha detto, da fare per il trasporto pubblico locale, per il diritto alla mobilità delle persone - ma nei fatti concreti, nel vuoto pneumatico dell'azione di questi quattro anni di Governo di Giorgia Meloni e di azione al MIT del Ministro Salvini.

Noi, con i nostri emendamenti, avevamo chiesto di fare delle cose conseguenti alle parole che anche oggi abbiamo sentito ripetere in quest'Aula. Vi avevamo chiesto di intervenire sul tema, ormai non più rinviabile, del ripristino delle risorse del Fondo per la qualità dell'aria, perché la tutela della qualità dell'aria richiede misure efficaci e risorse adeguate. Non si può chiedere alle regioni di attuare piani di risanamento e conseguire obiettivi europei se proprio negli anni in cui gli interventi devono essere realizzati vengono meno i finanziamenti necessari.

Vi avevamo chiesto di intervenire sul Programma nazionale di controllo dell'inquinamento atmosferico, sui piani urbani di mobilità sostenibile e di rafforzare le capacità dei comuni facendo nostra la proposta dell'ANCI, dei sindaci che ogni giorno sono in prima linea per cercare di rendere più sostenibile, equa e accessibile la mobilità su tutto il territorio.

Vi avevamo chiesto di non limitarvi a guardare questi aspetti ma di intervenire anche su quelli che servono non solo per il trasporto delle persone ma anche per le imprese e per la logistica, ad esempio per quanto riguarda alcune forme di interventi strutturali che devono essere garantiti e pensiamo al Ferrobonus, che ha bisogno di avere la possibilità di poter determinare un trasferimento delle merci dalla

strada alla ferrovia e ai servizi intermodali come leva concreta non solo per rafforzare il trasporto ferroviario merci ma tutto il trasporto merci che vive di una dimensione intermodale.

Vi avevamo chiesto di intervenire con degli incentivi concreti per il rinnovo delle autovetture aziendali diesel Euro 5 e di affrontare la grande questione del definanziamento, del sotto-finanziamento e dei tagli che state portando avanti nei confronti del trasporto pubblico locale. Anche la scorsa settimana avete accolto un nostro ordine del giorno nel quale avevamo elencato quelle che erano le osservazioni dei sindacati che ci hanno scritto per le preoccupazioni che hanno, anche per quanto riguarda la destinazione dei fondi per il rinnovo del contratto delle lavoratrici e dei lavoratori. Avevamo fatto nostre le preoccupazioni delle imprese, di Asstra, di Agens, di ANAV e di tutte le imprese circa il fatto che non siano state previste le risorse necessarie per l'adeguamento ai costi dell'inflazione. Avevamo fatto nostro l'appello dei sindaci delle grandi città, che insieme avevano chiesto al Governo di intervenire sui tagli che avvengono nel trasporto pubblico locale. Il Governo si era riservato di valutare l'opportunità di intervenire, ma nelle stesse ore in cui valutava questa opportunità presentava una manovra che rappresenta l'ennesimo colpo durissimo nei confronti della sostenibilità del trasporto pubblico locale e non solo.

Vi avevamo chiesto anche di intervenire su altri aspetti, su quelle agevolazioni che servono per rendere sostenibile anche il prezzo e fronteggiare quella povertà dei trasporti che uno studio dell'università della Tuscia, presentato da Transport and Environment nelle scorse settimane, ha fotografato in una maniera impietosa. Ormai noi abbiamo 4,9 milioni di famiglie, un italiano su cinque, che non riesce a sostenere le spese necessarie per l'energia e per i trasporti. Questa povertà non colpisce tutti nello stesso modo: colpisce cinque volte di più chi vive fuori dalle città metropolitane. Quindi, quello che noi vediamo in termini di difficoltà a riuscire a spostarsi e a riuscire a pagare le spese necessarie per spostarsi a Roma, a Milano, a Napoli, a Bologna e a Torino è solo la punta dell'*iceberg* delle difficoltà che si vivono fuori dalle città metropolitane, nelle aree interne e nelle tantissime periferie che ormai esistono.

E non sono solo periferie geografiche; sono periferie che veramente configurano, in determinate aree del nostro Paese, la condizione di essere ridotti a cittadini di serie B. In queste realtà noi chiedevamo delle agevolazioni; chiedevamo, ad esempio, di intervenire sul trasporto gratuito degli studenti e sul diritto di tornare a casa dei fuori sede. C'è una proposta di legge che abbiamo depositato a luglio dello scorso anno come Partito Democratico, con la nostra segretaria Schlein e con i nostri circoli dei trasporti, che ringrazio per l'incessante lavoro che stanno facendo.

Ma se non vi va bene la proposta del Partito Democratico, passate dalle parole ai fatti. Di trasporto gratuito per gli studenti quest'estate ha parlato il Ministro Salvini nelle conferenze stampa; ma, dopo quelle conferenze stampa, il vuoto pneumatico, il nulla cosmico. Infatti, il tema non è solo che la transizione ecologica non deve essere una transizione ideologica; in questo io sono d'accordo con il collega Amich. Non abbiamo bisogno di una transizione ideologica, ma abbiamo bisogno di una transizione sociale, di una transizione che possa essere socialmente desiderabile, come ci ha indicato Alexander Langer.

Il problema è che voi non riuscite a fare una transizione logica tra ciò che dite nelle conferenze stampa, ciò che dite nelle dichiarazioni, ciò che dite negli interventi in Aula e ciò che fate nei decreti. Infatti, con quello che abbiamo sentito, anche su questi temi, solo negli ultimi mesi, ma è possibile che voi riusciate a partorire solamente una piccola proroga di un anno solo per alcuni veicoli, in alcune realtà e zero cosmico su tutto quello che servirebbe per garantire una mobilità sostenibile nel nostro Paese? Vi avevamo chiesto gli incentivi per il trasporto intermodale e una politica del diritto alla mobilità e dei trasporti.

La vostra risposta è stata di bocciare ogni nostra proposta di correttivo, limitarvi a questa piccola proroga e non rendervi conto della gravità della situazione. Questo si sposa drammaticamente con un'altra discussione che avremo nelle prossime ore: quella relativa al codice della strada, la conclusione del lungo iter per riscrivere il codice della strada. Vedete, riscrivere il codice della strada è una straordinaria occasione, è un'occasione storica; è un'altra delle leve che abbiamo, perché abbiamo queste leve: abbiamo le leve delle leggi, abbiamo le leve dei codici per cercare anche di indirizzare la direzione di futuro che vogliamo costruire nel nostro Paese.

Anche sul codice della strada, state facendo lo stesso errore che fate oggi: da un lato cancellate, come principio fondamentale, la sicurezza stradale e la mobilità sostenibile e, dall'altro, ponete un tema di libera circolazione delle persone e delle merci che sicuramente è ispirato al sedicesimo articolo della nostra Costituzione, ma che dimentica tutti gli altri. Dimentica che, alla fine, il diritto alla mobilità è il diritto dei diritti, che dovrebbe accorciare la distanza per realizzare il diritto al lavoro, per realizzare il diritto all'istruzione, per garantire quella salute che deve essere tutelata dalla nostra Costituzione, quell'eguaglianza dei diritti, non solo formale, ma anche sostanziale, che è stata scolpita nella nostra Costituzione dal coraggio e dalla forza dei Costituenti nati dall'eroica Resistenza al nazifascismo.

Ecco, tutto questo voi lo dimenticate e non mettete in campo nessuna misura che vada in una direzione che renda compatibili questi due aspetti. Addirittura, nel codice siete arrivati al paradosso di andare a colpevolizzare la figura dei pedoni nella mobilità, non rendendovi conto che l'utente più fragile è quello che più di ogni altro deve essere difeso e che il tema dell'attenzione del pedone è un tema assolutamente importante, ma i primi a sapere bene quanto ciò sia importante e ad essere attenti in strada sono gli stessi pedoni. Anche gli automobilisti quando escono dalle strade… Infatti, al di là delle multe che possono arrivare dopo, nel momento in cui c'è uno scontro - non dobbiamo chiamarli incidenti, perché nella stragrande maggioranza sono la logica conseguenza di comportamenti sbagliati o di norme che non tengono conto adeguatamente della sicurezza stradale -, nel momento in cui un veicolo colpisce un pedone, ecco la multa più grave sono le conseguenze che subisce il pedone. Quindi, da questo punto di vista bisognerebbe avere più rispetto di queste tragedie e capire che non bisogna cercare capri espiatori; bisogna cercare di utilizzare invece quelle regole, quelle tecnologie e quelle possibilità che possono garantire di mettere la difesa della vita al primo posto.

Questa settimana si concluderà, domenica, con la Giornata mondiale in ricordo delle vittime sulla strada: spero che, con riferimento alle tante comunità che sono state colpite da tragedie, questa possa essere l'occasione di aprire gli occhi sull'importanza di ciò e - mi rivolgo anche al Sottosegretario Ferrante - di cercare di capire cosa si possa correggere dentro quella discussione.

Ma, vedete, oggi su questo tema, sul codice della strada, tante volte, alla fine si riduce tutto ad una domanda semplice: ma rispetto alla vita e alla morte delle persone, da che parte bisogna stare? Dalla parte della vita o dalla parte della morte? Chi decide di stare dalla parte della vita deve mettere in campo tutte quelle politiche, tutti quei rischi, tutti quei costi che servono a salvare le vite delle persone. Anche salvare una sola vita giustifica sacrifici e scelte coraggiose, che devono essere però sostenibili per tutti: è qui l'uguaglianza, che è scritta nella nostra Costituzione, ma non c'è nelle vostre politiche.

Non abbandonare le persone è una responsabilità che ha prima di tutto chi è al Governo. Quando noi poniamo il tema dei dispositivi per salvare la vita di coloro che vengono schiacciati negli angoli ciechi, non chiediamo che vengano pagati dai poveri autotrasportatori, che anche avrebbero bisogno di maggiore sostegno e di maggiore continuità; chiediamo che il Governo si ponga il tema se esista una tecnologia che può salvare la

vita delle donne, degli uomini, dei bambini che vengono strappati… Io venerdì, agli Stati generali della sicurezza stradale in Emilia-Romagna, ho sentito una testimonianza straziante di genitori che spiegavano come la loro bambina fosse stata uccisa senza nemmeno essere vista dalla persona che stava guidando.

Ecco, queste tecnologie dovrebbero essere un nostro tema: portarle su tutti i mezzi, non solo sui nuovi mezzi. E questo è un esempio di tante scelte con cui noi dovremmo costruire politiche che guardino a garantire non solo la circolazione, ma anche la salute e la vita delle persone. E se non vi convince una ragione ideale, se non vi convince una ragione umana, in questi momenti in cui sono partite oggi le audizioni sulla manovra di bilancio, vi do anche ragioni economiche: se sommate la cifra che ha stimato la Società italiana di medicina ambientale, SIMA, relativa al costo di quel traffico veicolare insostenibile che c'è nel nostro Paese, che, con - credo - 71 auto ogni 100 abitanti, ha un primato ormai europeo di crescita del numero di auto, figlio di un uso forzato dell'auto… Infatti, le povere persone che comprano auto sempre più vecchie, che mediamente hanno oltre 12 anni di età, che sono sempre meno utilizzate e che, per il 95 per cento del tempo rimangono ferme, lo fanno fronteggiando i costi sempre crescenti del carburante, dell'RC-auto, con costi sempre crescenti per quanto riguarda l'esposizione agli *shock* energetici e lo fanno perché non hanno alternative.

Ecco, se noi andiamo a sommare questo costo, 34 miliardi di euro di costi ambientali, sanitari e sociali legati all'eccessivo traffico veicolare che c'è nel nostro Paese, ai 23 miliardi di euro di costi sociali legati agli scontri stradali stimati dall'Istat, sommando i danni alle persone e alle cose, ci rendiamo conto che ogni anno nelle nostre strade noi bruciamo nel traffico, nello smog, nelle lamiere e nel sangue una cifra che sfiora i 60 miliardi di euro e che è più del doppio di quanto è previsto nell'attuale manovra di bilancio.

E quindi è chiaro che noi dobbiamo passare, dal farci la domanda su quanto ci costi investire per mettere la difesa della salute, della vita e della sicurezza delle persone al primo posto, al farci la domanda su quanto ci stia costando non farlo. Infatti, il tema non è quanto risparmiamo con una proroga, ma quanto perdiamo ogni volta per rimandare quelle scelte che dobbiamo fare per rendere sostenibile, equo ed accessibile il diritto alla mobilità nel nostro Paese per tutti, anche per chi vive in una periferia o in un'area interna e non deve essere condannato all'utilizzo dell'auto privata, mentre tutta l'Europa va in un'altra direzione, perché noi abbiamo 71 auto ogni 100 abitanti e la Spagna ne ha 20 di meno!

E stiamo parlando non di un Paese troppo distante dal nostro sia geograficamente sia culturalmente, ma semplicemente di un Paese dove si stanno facendo scelte politiche diverse da quelle che sta facendo questo Governo. E noi dobbiamo avere il coraggio di andare in questa direzione, farlo insieme alle tante realtà. Abbiamo ricordato le imprese, abbiamo ricordato i sindacati, abbiamo ricordato i sindaci che ci aprono gli occhi su questo, ma ricordiamo anche lo straordinario mondo delle associazioni: le proposte che ci sono arrivate dal Forum di Legambiente, che si è svolto nelle scorse settimane; i documenti importanti che ha elaborato Clean Cities; il lavoro che sta facendo Transport & Environment.

Ancora, vi è il lavoro meraviglioso e importante che sta facendo la splendida Rete Italiana Mobilità Equa che, con oltre 40 associazioni, tra cui quelle che legano insieme i familiari delle vittime, quelle più impegnate per i diritti dei pedoni, per il diritto alla mobilità e quelle per la ciclabilità, ci sta indicando proposte concrete di correttivi per mettere questi principi nel codice, negli interventi che stiamo facendo, nelle politiche.

È anche una via che può darci molte prospettive in termini industriali: è chiaro che dobbiamo scegliere una via in cui l'Italia possa essere protagonista delle scelte industriali del futuro, a cominciare dallo sviluppo in Italia e in Europa di campioni europei della

guida autonoma. Non possiamo semplicemente ridurci a essere acquirenti di tecnologie elaborate altrove, su altri modelli sociali ed economici che porteranno i loro benefici in termini di lavoro e occupazione da altre parti.

Questo è l'esatto contrario di quello che sta facendo questo Governo, l'esatto contrario di quello che sta facendo questo Ministro. Quindi, è chiaro che, da parte nostra, c'è, su questo tema, la richiesta forte di cambiare completamente paradigma e impostazione, di affrontare finalmente tutti insieme questi temi, scegliere la via di una mobilità sostenibile, equa, accessibile per tutte e per tutti e partire da questo, dalle politiche che servono per garantire un diritto a una mobilità sicura. Purtroppo, ci scontriamo con un Governo che riesce solo a partorire piccole proroghe e a peggiorare giorno dopo giorno la situazione *(Applausi della deputata Romeo)*.

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

FILIBERTO ZARATTI (AVS). Grazie, signor Presidente. Bisogna riconoscere che intervenire su questi argomenti con il Governo è sempre spiacevole e lo devo dire ai colleghi, perché ci troviamo sempre di fronte alla stessa posizione, cioè di fronte ad un Governo che ideologicamente ha deciso di combattere la transizione ecologica in tutti i suoi aspetti. È eclatante la battaglia contro i motori elettrici in questo Paese. Così, mentre il resto d'Europa va verso una mobilità sempre più elettrica, noi siamo il Paese che continua invece a sostenere i carburanti fossili.

È una situazione rispetto alla quale, anche dal punto di vista economico, è del tutto evidente - lo dicono i dati odierni che sono stati pubblicati in alcuni giornali - che utilizzare una macchina elettrica in questo momento consente un risparmio per i possessori di queste vetture di circa 1.000 euro l'anno rispetto all'utilizzo del combustibile fossile. Quindi è una questione, una scelta, che riguarda certamente la tutela della salute, la tutela dell'ambiente, ma in questo momento è anche una questione fondamentale che riguarda l'economia delle famiglie e delle imprese. Dico una cosa della quale voi vi dimenticate completamente.

Qual è la vostra politica? La vostra politica è quella di rinviare, è la politica dello struzzo, di coloro che non vogliono vedere quello che sta capitando perché non rientra nelle scelte ideologiche di questo Governo di destra. Fate finta che non accada… Anche in questa occasione, infatti, che cosa fate in questo decreto? In sostanza, spostate il termine per il divieto dei motori diesel Euro 5 a ottobre 2027: lo spostate più avanti e poi si vedrà. L'avete già fatto una volta: era previsto per ottobre 2025, l'avete spostato a ottobre 2026 e adesso lo spostate al 2027.

Chi vivrà vedrà: a voi non interessa; a voi interessa soltanto la propaganda, a voi interessa soltanto la vostra battaglia ideologica contro l'ambiente, contro la transizione. Per voi i cambiamenti climatici sono tutta una fandonia, una narrazione, una costruzione della sinistra, degli ecologisti, dei Verdi, ma non è vero. Non è vero. Purtroppo per voi, la realtà vi contraddice quotidianamente, perché abbiamo visto le ondate di calore. Anzi, ormai non si parla neanche più di ondate di calore, ve lo vorrei raccontare: adesso si parla di tempeste di calore.

Quella di ondate di calore era infatti una definizione che riguardava l'aumento delle temperature per uno, due, tre giorni al massimo, poi si tornava a temperature normali. Quest'estate però ha dimostrato che non è così e gli scienziati stanno creando una nuova definizione: tempeste di calore. Ma i cambiamenti climatici per voi sono una finzione, sono un racconto degli ecologisti, sono un racconto dei Verdi. Le grandi catastrofi climatiche, come quella che abbiamo visto in Himalaya, purtroppo, qualche mese fa, che è costata la vita a migliaia di persone - un intero ghiacciaio dell'Himalaya è sprofondato e ha causato danni incolmabili -, pure quelle, per voi, sono finzioni e racconti inventati dagli

ecologisti e dai Verdi.

Ovviamente il mondo sta cambiando. Ma qual è la vostra risposta al mondo che sta cambiando? La proroga di un anno dei motori Euro 5. Francamente, fate veramente cadere le braccia a tutti, con la vostra insipienza, la vostra pochezza di fronte a quello che sta avvenendo. Ci troviamo di fronte a situazioni, nel nostro Paese, veramente preoccupanti. Ma pensate, voi, alla Pianura Padana: la Pianura Padana è il luogo più inquinato d'Europa e voi fate finta di niente. Voi fate finta di niente. Qual è il vostro provvedimento per affrontare questo grave problema? La proroga di un anno ai motori diesel Euro 5. Ma questo è irresponsabile. È irresponsabile per molte ragioni: intanto, perché i costi diretti di questo inquinamento della Pianura Padana, su cui voi non fate nulla, sono enormi.

I costi diretti sono circa 1,4 miliardi di euro per ricoveri, per visite, per farmaci. Ogni anno, costi diretti per 1,4 miliardi e costi indiretti enormi, parlo soltanto della Pianura Padana: oltre 30 miliardi di euro dovuti a produttività che viene a mancare, al danno dovuto alle morti premature e alle malattie croniche. Questo è il quadro rispetto al quale voi fate semplicemente un decretino per rimandare il problema. Poi, per chi ci sarà, si vedrà. Intanto si superano le elezioni, cari colleghi della maggioranza. Intanto si superano le elezioni, poi si vedrà.

Ma non è che accompagnate questa proroga a una qualsiasi iniziativa che possa essere utile per cercare di mitigare questo problema. Una, una sola: no, niente, nulla. Come se il problema non vi riguardasse. E se il problema non riguarda il Governo dello Stato italiano, a chi deve interessare? Chi è responsabile di tutto ciò? Quelli di prima? Certo, anche quelli di prima. Ma adesso sono quattro anni, è quasi finita la legislatura: anche voi avrete le vostre responsabilità rispetto al nulla fatto a questo proposito.

Ma si poteva fare qualcosa? Io penso di sì, che si poteva fare qualcosa, che si poteva tentare di fare qualcosa. Stimolare, per esempio, la trasformazione della flotta, anche privata, di automobili verso l'elettrico. Ma io credo che questo fosse un obiettivo che questo Governo doveva avere, anche aiutando le famiglie e le imprese, per arrivare a una trasformazione delle imprese, delle loro flotte di automobili e di mezzi, per cercare di aiutare le famiglie ad affrontare questa transizione.

Io voglio ricordare, per esempio, quello che ha fatto il nostro vicino, la Francia, che ha introdotto il cosiddetto *leasing* sociale per l'elettrico, cioè un sistema che fondamentalmente cercava di aiutare i cittadini meno abbienti, le famiglie meno abbienti ad affrontare, appunto, la transizione, dando ogni anno un *leasing* a 50.000 famiglie che sostituivano le loro automobili con quelle elettriche, pagando un canone sociale di 100 euro al mese; ovviamente, potevano anche arrivare a qualche euro in più, a seconda del modello dell'automobile che veniva acquistato, ma mai più di 200 euro al mese.

Ma questa è una misura che anche noi avremmo potuto mettere in campo, anche noi avremmo dovuto cercare di affrontare il problema dando delle soluzioni possibili. La transizione si fa attraverso una serie di iniziative che la rendono meno gravosa per i cittadini e le fasce sociali più deboli, e si fa affrontando questo problema. I soldi si recuperano dal risparmio che si ha sulla sanità, perché, se noi riuscissimo a limitare questa strage che si perpetra tutti gli anni in Pianura Padana, io penso che faremmo un grande servizio al nostro Paese.

Mettete da parte la vostra ideologia, mettete da parte la vostra campagna di odio nei confronti dell'ambiente di questo Paese. E anche rispetto alle imprese, quando si sostengono le scelte innovative in difesa dell'ambiente e in difesa della salute dei cittadini e delle cittadine, non soltanto si fa un'opera meritoria, ma si fa anche una scelta di politica industriale: quella di sostenere, appunto, l'innovazione. Perché, mentre tutto il mondo sta andando sempre più velocemente verso i motori elettrici e verso anche l'utilizzo della parte elettrica dell'energia, prodotta

ovviamente da energie rinnovabili, voi siete ancora ancorati alle energie prodotte da combustibili fossili, sia per il privato sia per il sistema produttivo del nostro Paese.

Voi state causando un ritardo enorme alla nostra economia: un ritardo di competitività e di capacità di investire nell'innovazione. Quindi, non si tratta soltanto di scelte sbagliate sul momento - ovviamente ci sono e gravi - ma anche di destinare il nostro Paese alla marginalità, rispetto a quello che sta accadendo a livello globale. Quindi voi avete delle responsabilità enormi e questo vostro "decretino" le testimonia tutte, rispetto a un mondo che cambia, alle catastrofi climatiche, all'inquinamento, purtroppo, sempre più terribile, che devasta una parte fondamentale e importantissima nel nostro Paese come la Val Padana, che, comunque, insiste su quattro delle più importanti regioni del nostro Paese. E voi che fate? Fate il "decretino" della proroga, l'ennesima proroga, poi si vedrà.

Non basta più, perché le responsabilità politiche vi inchiodano, le scelte che non avete fatto vi inchiodano, la responsabilità rispetto ai morti che continuano ad esserci in quelle zone vi inchiodano, le responsabilità che state accumulando verso il sistema produttivo italiano vi inchiodano, le scelte che non state facendo vi inchiodano. Questa è la realtà. Per questo state perdendo consensi, per questo il Paese non crede più in voi: perché le vostre bugie, le vostre favole che raccontate non bastano più a spiegare quello che già oggi sta accadendo e che accade quotidianamente.

Per questo noi siamo assolutamente contrari a questo decreto e siamo, invece, convinti che sia necessario che queste notizie, queste cose, le raccontiamo alle persone, così come stiamo cercando di fare: perché le vostre bugie hanno le gambe corte, come tutte le bugie, e i fatti lo stanno a dimostrare.

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

(Repliche - A.C. 3119)

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, l'onorevole Pizzimenti, che rinuncia.

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

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Discussione della mozione Ilaria Fontana ed altri n. 1-00610 in materia di politiche per il clima e impegni per la 31a Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (COP31) di Antalya *(ore 15,54)*.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della mozione Ilaria Fontana ed altri n. 1-00610 in materia di politiche per il clima e impegni per la 31a Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (COP31) di Antalya *(Vedi l'allegato A)*.

La ripartizione dei tempi riservati alla discussione è pubblicata nel vigente calendario dei lavori *(Vedi calendario)*.

Avverto che, in data odierna, è stata presentata una nuova formulazione della mozione n. 1-00610, che è stata sottoscritta, tra gli altri, anche dai deputati Zaratti e Simiani, che, con il consenso degli altri sottoscrittori, ne diventano rispettivamente il secondo e il terzo firmatario *(Vedi l'allegato A)*. Il relativo testo è in distribuzione.

(Discussione sulle linee generali)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

È iscritta a parlare la deputata Raffa, che illustrerà la mozione Ilaria Fontana, Zaratti, Simiani ed altri n. 1-00610 *(Nuova formulazione)*, di cui è cofirmataria.

ANGELA RAFFA (M5S). Grazie, Presidente. In questi giorni, ad Antalya, è in corso la COP31. È iniziata proprio oggi ed è un appuntamento che riguarda il futuro del pianeta

ma, prima ancora, il futuro delle persone, delle famiglie che pagano le bollette, delle imprese che pagano l'energia, dei territori che pagano i danni. Su questo appuntamento il MoVimento 5 Stelle, il Partito Democratico e Alleanza Verdi e Sinistra hanno scelto di presentare una mozione unitaria. Per il MoVimento 5 Stelle la prima firmataria è la collega Ilaria Fontana. Lo abbiamo fatto insieme perché una sfida di questa portata merita una proposta comune e concreta.

Vorrei partire da una domanda molto semplice, che in quest'Aula facciamo troppo raramente: non quanto costa la transizione ecologica, ma quanto ci costa non farla. Perché, quando si parla di clima, il dibattito politico si concentra quasi sempre su una sola colonna del bilancio: quanto costano le rinnovabili? Quanto costa rendere efficienti gli edifici? Quanto costa decarbonizzare l'industria? Sono domande legittime, per carità, ma un bilancio ha due colonne e l'altra colonna, quella dei costi dell'inazione, la stiamo già pagando, solo che non la iscriviamo da nessuna parte.

La COP31 si tiene dal 9 al 20 novembre, a dieci anni dall'entrata in vigore dell'Accordo di Parigi e, dieci anni dopo, i numeri, ci dicono che la distanza tra le promesse e le realtà è ancora enorme. Il triennio 2023- 2025 è stato il primo, nella storia delle misurazioni, in cui la temperatura media globale ha superato di oltre 1,5 gradi i livelli preindustriali. Quella soglia, che a Parigi indicammo come limite da non oltrepassare, l'abbiamo già toccata.

E l'Organizzazione meteorologica mondiale, proprio per i negoziatori di Antalya, certifica un nuovo record: nel 2025 l'anidride carbonica in atmosfera ha raggiunto 426,8 parti per milione, il 53 per cento in più dell'era preindustriale e gli impegni nazionali presentati finora prevedono di ridurre le emissioni globali del 12 per cento entro il 2035 rispetto al 2019. La scienza, l'IPCC, ovvero il Gruppo intergovernativo sul cambiamento climatico, ci dice che per restare entro 1,5 gradi servirebbe una riduzione del 60 per cento: quindi siamo 12 contro 60, questo è lo scarto che la COP31 deve cominciare a colmare.

Al centro dei negoziati ci sono la finanza climatica, l'adattamento e la transizione giusta e questa COP31 si svolge nel Mediterraneo, un *hotspot* climatico dove riscaldamento, siccità e degrado degli ecosistemi corrono più veloci della media globale. Il Mediterraneo è casa nostra. E c'è, poi, un'altra ragione per cui Antalya conta: mentre il multilateralismo è sotto attacco, la COP31 è una delle ultime sedi in cui quasi 200 Paesi negoziano assieme. Difenderla è nell'interesse dell'Italia che dal multilateralismo ha sempre tratto forza e, insieme all'Europa, dobbiamo tenere ferma la rotta della diplomazia climatica.

E, allora, torniamo alla domanda iniziale: quanto ci costa non agire? Uno studio dell'università di Mannheim, condotto con economisti della Banca centrale europea, ha stimato i danni economici degli eventi estremi dell'estate 2025 in Europa. L'Italia è il Paese più colpito: oltre 11 miliardi di euro in un solo anno che, secondo le proiezioni, diventano 34 miliardi entro il 2029. Non sono costi ipotetici della transizione, sono costi reali dell'inazione.

Io vengo dalla Sicilia, sono stata eletta nelle province di Messina ed Enna e questi numeri, per noi, hanno un volto. A gennaio, il ciclone Harry devastò la costa ionica: strade costiere sgretolate, borghi marinari invasi dal mare, comunità come Santa Teresa di Riva in ginocchio. La Protezione civile regionale ha calcolato oltre 740 milioni di danni e, con le perdite delle imprese, si supera il miliardo di euro. A Messina non abbiamo di certo dimenticato Giampilieri, l'alluvione del 2009 che si è portata via 37 vite.

Signor Presidente, io siedo in Commissione finanze e lo dico da questo punto di vista: ogni euro speso in emergenza è un euro sottratto alla prevenzione, alla sanità, alla scuola. E ogni oscillazione del prezzo del gas e del petrolio - l'abbiamo visto con la guerra in Iran, con la crisi di Hormuz - si scarica sulle bollette delle famiglie e sui costi delle imprese. La dipendenza dalle fonti fossili non è solo un problema climatico, alimenta ricatti energetici,

instabilità e guerre. L'inazione non è gratis, è un debito che stiamo già pagando con gli interessi. Ecco perché la transizione non è un costo: è la nostra assicurazione.

Per questo la COP31 non può essere l'ennesima occasione di dichiarazioni solenni e fotografie; il tempo della consapevolezza è finito, questo è il tempo delle scelte. La nostra mozione unitaria chiede al Governo scelte precise e ne richiamo cinque. La prima è la coerenza: la credibilità internazionale dell'Italia non si misura dalla presenza alle conferenze, ma dalla coerenza tra ciò che si promette nel mondo e ciò che si fa in casa. In questi giorni l'Europa ci ha detto che quella coerenza non c'è.

La Commissione ha chiesto all'Italia, insieme ad altri otto Paesi, un piano correttivo, perché non sta facendo abbastanza per raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni al 2030. Come ha detto la nostra deputata europarlamentare Valentina Palmisano, questa è la certificazione del fallimento di una politica fatta di annunci, retromarce e scelte che guardano al passato anziché al futuro. A Dubai l'Italia ha sottoscritto l'impegno alla transizione dai combustibili fossili.

Chiediamo allora un'analisi pubblica di quanto le nostre politiche e strumenti come le garanzie e i crediti all'esportazione siano coerenti con quell'impegno, come base per una tabella di marcia nazionale di uscita dalle fossili. Non si può firmare a Dubai e poi garantire con soldi pubblici progetti fossili all'estero. Chiediamo un percorso graduale per eliminare i sussidi ambientalmente dannosi, che l'ultimo catalogo del Ministero dell'Ambiente stima in 22,4 miliardi di euro nel 2025. Sono risorse da spostare dal problema alla soluzione.

Secondo: la finanza climatica con numeri veri. I Paesi sviluppati si sono impegnati a mobilitare almeno 300 miliardi di dollari l'anno entro il 2035 per i Paesi in via di sviluppo e alla COP30 si è deciso di triplicare la finanza per l'adattamento. Ma gli annunci non bastano: dobbiamo sapere quante risorse saranno davvero aggiuntive, quante a fondo perduto e quante rischiano di diventare nuovo debito. Perché chi ha contribuito meno alla crisi climatica ne subisce le conseguenze più devastanti e ha meno mezzi per difendersi. La mozione chiede di presentare, entro la COP31, un percorso credibile per rispettare gli impegni italiani e un piano per l'adattamento con obiettivi, tempi e rendicontazione.

Terzo: il Mediterraneo e l'Africa. Antalya è un'occasione per un'agenda mediterranea su interconnessioni, rinnovabili, acqua, siccità e difesa delle coste. Con l'Africa serve un partenariato vero su rinnovabili, materie prime critiche e industrializzazione verde, superando la logica di influenza economica e politica che sta dietro al Piano Mattei. Chiediamo che la nostra politica africana sia allineata all'Accordo di Parigi su rinnovabili ed elettrificazione e che si sottoponga a valutazioni d'impatto indipendenti: cooperazione, non estrazione.

Quarto: la transizione a casa nostra. La credibilità si costruisce anche qui. Chiediamo politiche stabili per elettrificare edifici, mobilità e imprese, portando al 35 per cento, entro il 2035, la quota dei consumi finali coperta dall'elettricità. Chiediamo una struttura al Ministero dell'Ambiente che acceleri sugli impianti rinnovabili dall'eolico, a terra e in mare, al fotovoltaico e all'agrivoltaico, con autorizzazioni in tempi certi. È così che si mettono famiglie e imprese al riparo dagli *shock* del gas e del petrolio.

Quinto: una transizione giusta. Servono politiche pubbliche che accompagnino le imprese nella riconversione e garantiscano formazione ai lavoratori, perché una transizione che perde i lavoratori non è giusta; un'industria che rinuncia all'innovazione, rinuncia al futuro.

E allora, signor Presidente, le domande al Governo Meloni sono molto chiare: con quali impegni finanziari l'Italia si presenterà ad Antalya? Quale contributo garantirà agli obiettivi internazionali di finanza climatica e quanto di quel contributo sarà un dono e quanto debito? Alla COP28 la Presidente del Consiglio ha annunciato 100 milioni di euro per il Fondo per le perdite e i danni. Quanti ne sono stati

effettivamente versati? E il Fondo italiano per il clima, che, con la sua dotazione pluriennale, arriva però soltanto fino al 2026, dopo da cosa verrà composto? Nella legge di bilancio, che questo Parlamento sta esaminando proprio in queste settimane, dove sono le risorse per dare continuità a quegli impegni?

Sono queste le domande alle quali chiediamo risposta con la nostra mozione. Chiediamo obiettivi, strumenti, risorse e tempi certi. Chiediamo che il Parlamento sia coinvolto e informato regolarmente sull'attuazione di ciò che il Governo sottoscriverà in nostro nome, perché la Presidente del Consiglio parla a nome di tutta l'Italia e non soltanto del suo partito.

Perché la finanza climatica non è solo solidarietà internazionale, riguarda i nostri conti pubblici e la sicurezza dei nostri territori: ogni euro investito oggi in prevenzione, adattamento ed energia pulita ci evita di spenderne molti di più domani in emergenza, per ricostruire ciò che potevamo proteggere. Senza una finanza climatica adeguata la transizione resta una promessa per pochi e un costo per molti. Noi vogliamo che sia un'opportunità per tutti, a partire dal Mezzogiorno, il più esposto alla crisi climatica, ma anche il più ricco di sole, di vento e di mare.

Alla fine, la domanda resta quella da cui sono partita: quanto ci costa non agire? La risposta la conosciamo già: ogni ritardo nella transizione ecologica significa più costi, più danni, più insicurezza e nuove diseguaglianze. È un prezzo che non possiamo più permetterci di far pagare alle prossime generazioni *(Applausi dei deputati L'Abbate e Zaratti)*.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la deputata Romeo. Ne ha facoltà.

NADIA ROMEO (PD-IDP). Grazie, Presidente. Oggi, come Partito Democratico, sottoscriviamo questa mozione e lo facciamo - come ha detto appunto la collega - essendo consapevoli che una proposta comune e concreta di tutte le opposizioni è più che mai necessaria in questo momento e soprattutto oggi che è una data importante. Perché oggi, come è stato ricordato, inizia la 31a Conferenza delle parti sui cambiamenti climatici, la COP31, che è davvero un'occasione formidabile. Forse una delle poche che sono rimaste, visto che, in quella sede, siedono quasi 200 Paesi che possono confrontarsi e assumersi responsabilità comuni, perché di questo dobbiamo parlare: dobbiamo iniziare ad assumerci responsabilità comuni.

Anche il luogo che è stato scelto, la sede dell'area del Mediterraneo, non è una scelta casuale, non è un'area così, definita a caso, ma il Mediterraneo - ormai possiamo dirlo - è scientificamente riconosciuto come uno dei principali *hotspot* del cambiamento climatico, esposto a un riscaldamento accelerato, a uno stress idrico drammatico e a un degrado degli ecosistemi che procedono a ritmi sensibilmente superiori a quella che è la media globale. Allora perché questa mozione? Perché oggi siamo chiamati a discutere del modello di sviluppo che vogliamo darci. Lo dobbiamo fare davvero, perché che futuro vogliamo costruire per l'Italia e per l'Europa? Perché, quando parliamo di cambiamenti climatici, parliamo anche di salute pubblica, parliamo di lavoro di qualità, di tenuta della nostra agricoltura di cui sempre, insomma, vi riempite la bocca, senza però, poi, andare oggettivamente a trovare risorse necessarie a dare delle risposte reali a uno stress idrico drammatico e al degrado degli ecosistemi che produce, quindi in riferimento alla difesa del suolo e all'autonomia strategica ed energetica.

Soprattutto, parliamo della capacità della politica di assumersi fino in fondo le proprie responsabilità di fronte ai cittadini e di fronte alle generazioni di domani. Perché dobbiamo assumerci la nostra responsabilità? Perché la crisi climatica ormai, purtroppo, è davvero una realtà che attraversa tutti i nostri territori: lo vediamo nelle ondate di calore, nella siccità che prosciuga i bacini e i grandi fiumi, negli incendi e nelle precipitazioni violente che travolgono i centri abitati.

Noi, ormai, dobbiamo capire che non siamo di fronte a un'eccezione, a un'emergenza

temporanea, qualcosa che capita ogni tanto, ma siamo di fronte a un mutamento strutturale e non possiamo farne ogni volta un dibattito ideologico, perché ce lo dicono - guardate - i dati. Il gruppo intergovernativo sul cambiamento climatico ha stabilito in modo inequivocabile la matrice umana del riscaldamento del pianeta; i dati di Copernicus ci ricordano che l'estate 2026 è stata la terza più calda mai registrata nell'intera Europa e la più calda in assoluto nell'Europa occidentale, mentre il triennio 2023-2025 è il primo periodo di tre anni mai registrato in cui la temperatura media globale ha superato di oltre 1,5 gradi i livelli preindustriali.

Se non bastassero questi dati, aggiungiamone altri, perché proprio non vogliamo che sia ideologia, ma vogliamo partire dai dati. L'ultimo bollettino sui gas serra dell'Organizzazione meteorologica mondiale evidenzia che, nel 2025, le concentrazioni in atmosfera dei principali gas climalteranti hanno toccato nuovi record storici: l'anidride carbonica ha raggiunto le 426,8 parti per milione - lo ricordava prima la collega -, più 53 per cento rispetto all'era preindustriale; il metano è salito a 1.948 parti per miliardo, vuol dire più 167 per cento; il protossido di azoto è a 339,1 parti per miliardo, ovvero più 26 per cento. Tra il 1990 e il 2025 l'effetto di riscaldamento sul clima dovuto ai gas serra è aumentato del 56 per cento, e ben l'81 per cento di questo incremento è direttamente causato dalla CO2.

Allora qua, oggi, noi dobbiamo essere chiari. Questi dati ci indicano che non siamo di fronte a un'emergenza occasionale, ma ci dicono che siamo in una crisi sistemica forte a cui dobbiamo dare risposte forti e non farlo sarebbe un errore politico e culturale che il nostro Paese non può più permettersi.

Ce lo dicono i dati. Ne dico degli altri, se non fossero già abbastanza. Il rapporto sugli NDCS, che sono i contributi determinati a livello nazionale, evidenzia che i piani attuali prevedono una riduzione delle emissioni globali di appena il 12 per cento entro il 2035 rispetto al 2019. Quindi, chiarisce che, per rimanere nei limiti di 1,5 gradi centigradi il taglio dovrebbe raggiungere almeno il 60 per cento. L'*Emissions Gap Report* 2026 delle Nazioni Unite avverte che le politiche correnti ci spingono, invece, verso un riscaldamento di circa 2,8 gradi entro la fine del secolo, con l'UNEP che conferma che, nel 2025, le emissioni globali sono state pari a 58,4 miliardi di tonnellate di CO2 equivalenti. Lo dico e l'ho ripetuto - non voglio essere pedante -, ma mi sembra che i dati e la diagnosi scientifica siano chiari e ormai incontrovertibili.

Accanto a questa diagnosi chiara, però, ci sono anche delle soluzioni tecnologiche ed economiche che sono disponibili. Che cosa è mancato affinché queste soluzioni tecnologiche ed economiche disponibili evitassero di ridurci ancora in questa situazione? Cosa è mancato, perché siamo ancora a questo livello? Direi che è mancata la volontà politica di attuarle con velocità e con le risorse disponibili. È mancata la volontà politica di andare oltre, di capire che il tempo non è una risorsa infinita. Non si possono sottoscrivere, da una parte, degli impegni internazionali e, dall'altra, come abbiamo visto anche prima su altre questioni, si rinviano gli investimenti, si descrive la transizione ecologica come un ostacolo alla crescita e si disattende tutto ciò che poi si sottoscrive, magari a parole, nei vertici internazionali.

Allora, noi cosa contestiamo? Noi davvero contestiamo questa politica e questa logica del rinvio permanente, compreso il negazionismo delle conseguenze. Lo vediamo anche quando andiamo nei comuni, tra i sindaci, tra gli amministratori: da una parte, si riconosce che ci sono dei problemi legati alla crisi climatica ma, dall'altra, poi si rinviano nei fatti tutte le decisioni necessarie per dare delle risposte. Anche qui c'è chi nega l'evidenza scientifica e chi, pur ammettendola, rinvia comunque gli interventi, o per motivi di costo - come se non fossero delle priorità - o perché è sempre una questione ideologica sollevata da altri.

Chi usa questi argomenti dimentica, però,

una cosa: di spiegare chi pagherà il conto dei danni causati da questa inazione e da questa politica del rinvio. Lo abbiamo visto, lo stiamo vedendo - qualche risposta forse ce la possiamo anche dare -: abbiamo visto l'approccio nel nuovo ritiro degli Stati Uniti dall'Accordo di Parigi, sotto l'amministrazione Trump, e da alcune politiche delle forze della destra europea. Il clima non risponde alle maggioranze di Governo, le alluvioni e la siccità non guardano al calendario politico. Proprio il 30 ottobre scorso la Presidente del Consiglio Giorgia Meloni ha definito ideologico e irragionevole l'approccio europeo al *Green Deal*. Allora, al Governo chiediamo: qual è l'alternativa concreta? Quali sono le risorse, quali sono gli investimenti industriali e le scadenze che si propongono? È ovvio che noi dobbiamo fare scelte coraggiose che vadano in una transizione ecologica socialmente giusta, perché non si possono abbandonare le imprese, i cittadini, l'agricoltura, la pesca e ricordo che io vengo da un territorio che ha dato molto su questo.

In questo quadro, la risoluzione del Parlamento europeo dello scorso 22 settembre dà conferma che l'Europa può e deve coniugare l'ambizione climatica, la politica industriale e la coesione sociale. Lo abbiamo fatto attivamente con delle proposte su cui hanno lavorato il gruppo dei Socialisti e Democratici europei.

PRESIDENTE. Concluda.

NADIA ROMEO (PD-IDP). C'è un principio cardine, che è il nostro principio: vogliamo una transizione ecologica efficace - lo si può fare - e allo stesso tempo può anche essere una transizione socialmente giusta, che non lasci indietro nessuno e che accompagni, invece, tutti *(Applausi del deputato Casu)*.

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

GIANNI LAMPIS (FDI). Grazie, Presidente. La 31a Conferenza delle Parti delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici rappresenta un appuntamento importante per il futuro delle politiche ambientali, energetiche ed economiche del nostro Paese. È un appuntamento che ci impone di affrontare, con rinnovata serietà, una delle grandi sfide del nostro tempo, ovvero coniugare la tutela dell'ambiente con la crescita economica, la sicurezza energetica, la difesa del lavoro e la competitività del nostro sistema produttivo.

Il cambiamento climatico è una realtà scientificamente documentata e i suoi effetti sono già visibili, anche in Italia, attraverso eventi meteorologici estremi, periodi di siccità, pressioni sulle risorse idriche e rischi crescenti per i nostri territori. Quindi, la risposta delle istituzioni deve essere concreta, responsabile e fondata su risultati facilmente misurabili. Per questo, nel confronto internazionale, occorre ribadire un principio: la transizione ecologica non può essere affrontata esclusivamente attraverso divieti e obblighi, ma deve essere accompagnata da investimenti, innovazione tecnologica, infrastrutture adeguate e strumenti di sostegno per cittadini e imprese. È una questione che riguarda la sostenibilità ambientale, ma anche quella economica e sociale.

L'Italia partecipa alla COP31 dopo aver avviato, negli ultimi anni, una serie di iniziative che definiscono il quadro dell'azione del Governo guidato dal Presidente Giorgia Meloni. Penso, innanzitutto, alla politica energetica, alla cooperazione con il continente africano, alla programmazione degli interventi di adattamento climatico e al confronto europeo sulle modalità della decarbonizzazione. Sono ambiti nei quali il Governo ha assunto iniziative che meritano di essere esaminate per i loro contenuti, per le risorse mobilitate e per i risultati che saranno progressivamente verificabili.

Il primo tema sul quale desidero soffermarmi è il Piano Mattei per l'Africa. Si tratta di una delle principali iniziative di politica estera e cooperazione internazionale promosse dal Governo Meloni. Il Piano nasce, infatti, dall'obiettivo di costruire partenariati con

i Paesi africani attraverso progetti che interessano l'energia, l'acqua, l'agricoltura, la formazione, le infrastrutture e lo sviluppo economico. La sua rilevanza per il dibattito climatico è pertanto evidente. L'Africa è un continente particolarmente esposto agli effetti dei cambiamenti climatici, pur avendo contribuito in misura relativamente limitata alle emissioni storiche globali.

Sostenere l'accesso all'energia, alla sicurezza idrica, all'agricoltura resiliente e alle infrastrutture significa intervenire su alcuni fattori essenziali dello sviluppo sostenibile. Il Piano Mattei è passato da 9 Paesi inizialmente coinvolti a 18 Paesi oggi presenti, nel 2026. Secondo la terza relazione presentata al Parlamento, il Fondo italiano per il clima ha deliberato finanziamenti per circa 1,2 miliardi di euro nell'ambito delle iniziative collegate al Piano. Sono dati che testimoniano l'ampliamento dell'iniziativa e l'attivazione di strumenti finanziari. Naturalmente, sarà necessario continuare a verificare quanti progetti siano stati completati e quali benefici abbiano effettivamente prodotto, ma siamo certi che, con la perseveranza e la determinazione che il Governo sino ad ora ha riservato a questo progetto, questi risultati non tarderanno ad arrivare. Quindi, questa è la prospettiva con cui l'Italia può contribuire al dibattito internazionale e promuovere cooperazione e investimenti, con una particolare attenzione al Mediterraneo e all'Africa.

Il secondo grande tema è quello della sicurezza energetica. Negli ultimi anni abbiamo compreso quanto la dipendenza da un numero limitato di fonti possa esporre l'economia europea a rischi geopolitici e a forti oscillazioni dei prezzi. La diversificazione degli approvvigionamenti è, dunque, una componente essenziale della sicurezza energetica nazionale. Ma questa sicurezza energetica deve essere accompagnata da una progressiva trasformazione del sistema di produzione e consumo dell'energia. L'aggiornamento del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima, trasmesso alla Commissione europea nel luglio del 2024, costituisce uno degli strumenti attraverso i quali il Governo ha definito il percorso italiano verso gli obiettivi energetici e climatici del 2030.

Il Piano comprende lo sviluppo delle fonti rinnovabili, il miglioramento dell'efficienza energetica, l'elettrificazione dei consumi e il rafforzamento delle infrastrutture. La sfida oggi consiste, pertanto, nell'attuare queste misure, ridurre i tempi degli investimenti e verificare la coerenza tra gli obiettivi programmati e i risultati conseguiti, perché un sistema energetico più sicuro deve essere anche più efficiente, innovativo e progressivamente meno emissivo, e perché la transizione energetica non riguarda soltanto la produzione di energia, ma anche le reti, gli accumuli, la ricerca, l'organizzazione industriale e la capacità di sostenere gli investimenti.

Vi è poi una questione fondamentale per il futuro dell'economia italiana, ovvero il rapporto tra le politiche climatiche e la competitività industriale. L'Italia è una grande Nazione manifatturiera. La nostra economia si fonda su distretti produttivi, piccole e medie imprese, filiere industriali specializzate e un patrimonio di competenze tecnologiche che costituiscono una risorsa strategica per l'intera Italia.

La decarbonizzazione di questo sistema richiede investimenti importanti, tempi adeguati e soluzioni differenziate a seconda del settore. In questo contesto si inserisce la posizione sostenuta dal Governo italiano in sede europea a favore della neutralità tecnologica, un principio secondo il quale gli obiettivi ambientali devono essere definiti con chiarezza, lasciando spazio alla valutazione delle diverse tecnologie sulla base delle loro prestazioni effettive, delle emissioni lungo il ciclo di vita e della loro sostenibilità economica.

Questo orientamento riguarda, tra gli altri, i settori della mobilità, dell'industria energivora e della produzione energetica. La questione non è rinunciare agli obiettivi climatici, ma individuare gli strumenti più efficaci per raggiungerli. Occorre, inoltre, evitare che la

trasformazione industriale si traduca in una semplice delocalizzazione delle produzioni verso Paesi con standard ambientali meno rigorosi, perché ridurre le emissioni sul territorio italiano ed europeo, trasferendo altrove le produzioni e le relative emissioni, non garantisce necessariamente una riduzione equivalente dell'impatto climatico globale. Servono, quindi, politiche industriali, ricerca, innovazione e condizioni di concorrenza che accompagnino concretamente la transizione ecologica.

Un altro elemento dell'azione governativa riguarda, inoltre, l'adattamento ai cambiamenti climatici. Nel dicembre del 2023 è stato approvato il Piano nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici. Si tratta di uno strumento di programmazione e pianificazione che individua rischi, vulnerabilità e possibili interventi per rafforzare la capacità di risposta del nostro Paese alle emergenze. L'adattamento è particolarmente importante per una Nazione come l'Italia, caratterizzata da territori montani, aree costiere, città storiche, zone agricole e regioni insulari esposte a rischi differenti. Pensiamo alla siccità, agli incendi boschivi, alle alluvioni, all'erosione costiera e alle conseguenze delle temperature elevate sulla salute e sulle attività economiche.

Per il Mediterraneo questi fenomeni assumono, inoltre, un rilievo particolare. La Sardegna, la Sicilia e molte regioni del Mezzogiorno conoscono direttamente le conseguenze della scarsità idrica, delle ondate di calore e delle pressioni sugli ecosistemi. L'approvazione nazionale del Piano costituisce un passaggio di programmazione importante. Ora occorre assicurare che gli indirizzi si traducano in interventi territoriali, prevenzione, manutenzione, gestione consapevole delle risorse idriche e protezione delle nostre comunità. La tutela dell'ambiente deve essere anche tutela della sicurezza delle persone, delle attività produttive e del patrimonio naturale.

Un ulteriore tema riguarda la dimensione sociale della transizione. Nell'agosto del 2026 il Governo italiano, guidato da Giorgia Meloni, ha trasmesso alla Commissione europea il Piano sociale per il clima, con un quadro finanziario complessivo di circa 9,3 miliardi di euro. Il Piano è finalizzato ad accompagnare i soggetti maggiormente esposti agli effetti economici delle nuove politiche climatiche, in particolare nel settore degli edifici e dei trasporti.

Sono previsti interventi per l'efficienza energetica, il sostegno alle situazioni di vulnerabilità e l'accesso a soluzioni di mobilità più sostenibile. La COP31 - avviandomi, quindi, alla conclusione - deve rappresentare un'occasione per affrontare questioni ancora aperte nel negoziato internazionale. La prima è quella della concreta attuazione degli impegni sui cambiamenti climatici; la seconda riguarda la finanza climatica; la terza riguarda il ruolo dell'innovazione; la quarta, le priorità per il bacino del Mediterraneo.

La COP31 richiama, quindi, tutti noi ad una responsabilità che supera i confini nazionali e gli orizzonti delle singole legislature.

Il Governo Meloni ha avviato iniziative importanti, tangibili, concrete nella cooperazione con l'Africa, nella pianificazione energetica, nell'adattamento climatico e nella definizione degli strumenti sociali della transizione. La tutela dell'ambiente, la sicurezza energetica, il lavoro e la competitività non devono essere considerati alternativi allo sviluppo, ma imprescindibili per un'economia sociale consolidata, perché la credibilità di una politica ambientale si misura non soltanto dagli obiettivi dichiarati, ma soprattutto dai risultati che si riesce a produrre per le persone, per i territori, ma anche e soprattutto per le generazioni future *(Applausi del deputato Amich)*.

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

FILIBERTO ZARATTI (AVS). Grazie, signor Presidente. Credo anch'io che sia un segnale molto importante il fatto che le opposizioni abbiano presentato una mozione unitaria sul tema della COP31 e in modo più

generale, diciamo così, sulla questione della crisi climatica, perché sta a significare che, sulle grandissime questioni che riguardano il nostro tempo e che riguardano anche il nostro Paese, nel campo dell'opposizione c'è una posizione sempre più simile, una posizione comune. Affrontare, cioè, il problema dell'ambiente e della transizione ecologica è una questione strategica per il prossimo Governo del Paese e, da questo punto di vista, il fatto che le opposizioni abbiano una posizione comune è un elemento molto, molto importante.

Oggi facciamo questo dibattito in occasione, appunto, della partenza della Conferenza ONU sui cambiamenti climatici che parte in Turchia, ad Antalya. È molto importante il fatto che questo appuntamento si svolga proprio nel Mediterraneo, che è una delle maggiori aree di crisi dal punto di vista climatico a livello globale. Questo è un appuntamento di cui voglio sottolineare l'importanza, perché in un momento drammatico della crisi dei rapporti internazionali, della difficoltà del multilateralismo, di quella pratica giusta fra gli Stati di confrontarsi per cercare delle soluzioni che possano essere utili al pianeta, tra le poche iniziative ormai che sono rimaste in campo vi è proprio quella legata alla crisi ambientale, alle COP, che sono iniziate già molti anni fa e hanno avuto anche dei momenti molto importanti nella storia della lotta ai cambiamenti climatici, come la COP di Parigi del 2015.

Ecco, è una delle poche occasioni nelle quali ben 200 Paesi si incontrano, ben 200 Paesi discutono per cercare di trovare delle soluzioni. Io penso che questo sia un metodo che sarebbe necessario rilanciare a livello internazionale. C'è chi dice che il diritto internazionale vale fino a un certo punto, noi riteniamo invece che valga tantissimo. È importantissimo avere delle regole comuni e trovare le sedi opportune per potersi confrontare e per trovare le giuste soluzioni.

La parola d'ordine di questa COP non è più quella di fare ulteriori negoziazioni, ne sono state fatte tante. Sono quegli impegni che sono stati presi dagli Stati che devono essere rispettati, a cominciare dal nostro Paese. La parola d'ordine oggi è quella di implementare. Serve fare un ulteriore sforzo, perché ci troviamo nella situazione drammatica - spesso paventata dagli scienziati, in primo luogo, ma anche dai movimenti ambientalisti mondiali - in cui quello che temevamo potesse accadere è accaduto: il cosiddetto *overshoot*, che significa "superamento". Per la prima volta nel 2026, i calcoli sulle emissioni hanno dato la certezza che la temperatura della Terra andrà oltre il grado e mezzo, ultima soglia considerabile come sicura prima dell'ignoto climatico. È stata superata e i fatti lo dimostrano, come quello che è accaduto - lo dicevamo anche poc'anzi - in Nepal, la grande tragedia: un intero ghiacciaio, tra i più antichi della storia dell'umanità, è crollato.

Lo scioglimento dei ghiacciai del nostro Paese, delle calotte polari, che potrebbe comportare dei disastri inimmaginabili - e per questo si parla, appunto, di ignoto climatico - è ormai un fatto realizzato. Noi cosa dobbiamo fare e cosa possiamo fare? Noi possiamo, prima di tutto, mettere in moto quegli impegni, quelle iniziative che erano state già decise nelle conferenze internazionali degli anni precedenti per fare un tentativo importante, che è quello di rientrare nel limite di 1,5 gradi rispetto alla situazione preindustriale. Dobbiamo cercare di fare degli sforzi per rientrare in quel limite. Credo che, se ci fosse davvero la volontà politica dei grandi Stati, oltre che ovviamente di Paesi come… abbiamo finito il tempo già?

PRESIDENTE. Io ho qui 6 minuti.

FILIBERTO ZARATTI (AVS). Ah, 6 minuti, benissimo. Allora vado a concludere, Presidente, pensavo di poter fare un ragionamento un pochino più ampio. Dicevo che abbiamo la necessità di implementare, questa è una questione fondamentale. Per implementare, intanto, bisognerebbe fare una scelta fondamentale: la scelta di puntare fortemente sull'elettrificazione, ovviamente un'elettrificazione governata, di energia

prodotta da energie rinnovabili; ma bisogna spostare sempre di più i consumi sulle reti elettriche alimentate da rinnovabili.

Io penso che tutto questo, cioè la tutela dell'ambiente e la transizione, che è indispensabile per raggiungere gli obiettivi delle precedenti COP, siano contraddette dalla politica energetica del Governo Meloni. I dati sono quelli. La Presidente Meloni, insieme al suo vero Ministro degli Affari esteri, che è Descalzi, il presidente dell'ENI, hanno deciso di trasformare l'Italia nell'*hub* del gas e, quindi, hanno cercato di aumentare le importazioni di gas, la scelta più sbagliata del mondo. Così, mentre i nostri vicini puntavano fortemente sulle energie rinnovabili e adesso hanno costi di energia più bassi di noi, noi che abbiamo puntato fortissimamente verso il gas…

PRESIDENTE. Concluda.

FILIBERTO ZARATTI (AVS). …ci troviamo a pagare il gas più alto d'Europa, non solo le famiglie - purtroppo le famiglie - ma anche le piccole e medie imprese. Si parlava prima di manifattura. Ecco, amici della maggioranza, se volete sostenere la manifattura italiana, dovete assicurare costi bassi dell'energia, non i più alti d'Europa che sono il frutto delle vostre scelte sbagliate. Io concludo dicendo, Presidente, che questa è l'ennesima grande occasione a livello internazionale per fare un passo in avanti. Spero che l'Europa sia in prima fila e che l'Italia sia con essa.

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Chiedo alla Vice Ministra Gava se intende intervenire: si riserva.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Sui lavori dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Avverto che, poiché i deputati interessati allo svolgimento degli atti di sindacato ispettivo previsti per la seduta di domani hanno comunicato la loro indisponibilità a parteciparvi, nella giornata di domani, martedì 10 novembre, la seduta avrà inizio alle ore 14, anziché alle ore 11.

Interventi di fine seduta.

PRESIDENTE. Passiamo agli interventi di fine seduta.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Amich. Ne ha facoltà.

ENZO AMICH (FDI). Grazie, Presidente. Onorevoli colleghe e colleghi, il 9 novembre 1971, nelle acque antistanti Livorno, si consumava una delle più dolorose tragedie della storia delle nostre Forze armate: la sciagura aerea della Meloria. Durante l'esercitazione militare internazionale "Cold Stream", un aereo C-130 *Hercules* della *Royal Air Force* precipitò in mare, portando con sé 52 uomini, 46 paracadutisti italiani della Brigata "Folgore" e 6 membri dell'equipaggio britannico. Nessuno di loro fece ritorno.

Erano giovani militari che avevano scelto di servire il proprio Paese, affrontando con disciplina, coraggio e senso del dovere le responsabilità della propria missione. Uomini uniti dalla stessa vocazione al servizio e da un legame profondo con la propria divisa. A distanza di 55 anni, il loro sacrificio continua a rappresentare una ferita nella memoria nazionale, ma anche una testimonianza dei valori più alti che animano le nostre Forze armate: dedizione, solidarietà, spirito di Corpo e fedeltà alla Patria.

La tragedia della Meloria non riguarda soltanto la storia militare italiana, riguarda l'intera comunità nazionale, che ha il dovere di custodire il ricordo di chi ha perso la vita servendo il proprio Paese.

Il nostro pensiero va alle famiglie dei caduti che hanno portato per tutti questi anni il peso di una perdita incolmabile. A loro rinnoviamo la vicinanza e la riconoscenza delle

istituzioni. Un pensiero particolare va anche ai sei militari britannici che persero la vita insieme ai nostri connazionali: il loro ricordo testimonia il valore della cooperazione e dell'amicizia tra le nazioni alleate. Proprio nel ricordare questi uomini e il dolore delle loro famiglie, è impossibile non rivolgere il pensiero ai quattro nostri connazionali che lo scorso 29 ottobre hanno perso la vita in Bosnia-Erzegovina, due appartenenti all'Esercito italiano e due al Corpo militare volontario della Croce Rossa.

Onorevoli colleghi, commemorare i caduti significa trasmettere alle nuove generazioni una memoria che non deve affievolirsi; significa riconoscere che dietro ogni uniforme ci sono uomini, famiglie, sacrifici e un impegno assunto nei confronti della Nazione. A 55 anni da quella tragedia, rendiamo onore a tutti loro. Il loro sacrificio appartiene alla storia della nostra Repubblica e il loro ricordo continuerà a vivere nella coscienza del Paese. Folgore!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare la deputata L'Abbate. Ne ha facoltà.

PATTY L'ABBATE (M5S). Grazie, Presidente. Io oggi voglio intervenire per portare la voce di tutte quelle imprese italiane che ho avuto modo di ascoltare ad Ecomondo, che non è una semplice fiera, è un modo con cui noi ci rendiamo conto di come gli imprenditori italiani riescono a cavalcare l'onda ed andare avanti. Loro non si chiedono se la transizione ecologica sia necessaria o ideologica, loro lavorano ogni giorno per realizzarla.

Quindi io porto la loro voce, perché in ogni settore - e, quindi, che si tratti di energie rinnovabili, chi gestisce l'acqua, chi gestisce il capitale naturale, chi si occupa dei rifiuti e dell'economia circolare, di creare nuove materie prime - hanno tutti lo stesso problema: hanno bisogno di un Governo che metta al primo posto le loro esigenze. Infatti, in Italia ci sono una serie di imprese che stanno chiudendo. Io vengo dalla Puglia: abbiamo questo grave problema dell'Ilva, come anche un sacco di altre aziende, perché il lavoro cambia.

Se ci sono dei lavori che purtroppo non andranno più avanti, sono queste aziende italiane che stanno creando lavoro *green* e nuove filiere e hanno bisogno di essere sostenute. Con che cosa? Con azioni chiare sull'adattamento e la mitigazione. E qui mi ritrovo con quello che hanno detto i miei colleghi oggi, che hanno parlato della COP31. Il Governo vada lì e sia forte, perché queste azioni politiche bisogna farle per creare lavoro *green*, creare nuove filiere italiane e dare da lavorare alle nostre imprese.

Ordine del giorno della prossima seduta.

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

Martedì 10 novembre 2026 - Ore 14

1. Seguito della discussione del disegno di legge:

   Conversione in legge del decreto-legge 28 settembre 2026, n. 167, recante misure urgenti per la circolazione dei veicoli ad alimentazione diesel appartenenti alla categoria ambientale "EURO 5". (C. 3119)

   — *Relatori: PIZZIMENTI, per la VIII Commissione; RAIMONDO, per la IX Commissione.*

2. Seguito della discussione della proposta di legge:

   S.1004 - D'INIZIATIVA DEI SENATORI: ROMEO ed altri: Disposizioni per il contrasto all'antisemitismo e per l'adozione della definizione operativa di antisemitismo (*Approvata dal Senato*). (C. 2830)

   e delle abbinate proposte di legge: MALAGUTI ed altri; MOLINARI ed altri. (C. 2376-2383)

   — *Relatore: PAOLO EMILIO RUSSO.*

3. Seguito della discussione delle mozioni Richetti ed altri n. 1-00582, Della Vedova ed altri n. 1-00585 e De Luca, Scerra, Grimaldi ed altri n. 1-00602 in materia di superamento del diritto di veto nelle decisioni delle istituzioni dell'Unione europea .

4. Seguito della discussione delle mozioni Boldrini, Della Vedova, Zanella, Francesco Silvestri ed altri n. 1-00599 e Richetti ed altri n. 1-00612 concernenti iniziative volte a tutelare l'operato della Corte penale internazionale nonché in materia di crimini internazionali .

La seduta termina alle 16,38.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. Renzo Dickmann

Licenziato per la stampa alle 18,45.

Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S. p. A.



19STA0222500