

Roma, 12 novembre 2025

Al Presidente e ai Senatori componenti  
Commissione Bilancio del Senato della Repubblica

Al Presidente e agli Onorevoli componenti  
Commissione Bilancio della Camera dei Deputati

**Proposte di modifica al disegno di legge A.S. 1689  
recante Bilancio di previsione per l'anno finanziario 2026 e bilancio pluriennale  
per il triennio 2026-2028**

Gentili Senatori e Deputati,

sottoponiamo alla vostra attenzione le nostre osservazioni e proposte di modifica al disegno di legge in oggetto.

Le (poche) scelte di finanza pubblica contenute nel disegno di legge mostrano un totale disinteresse verso la crisi climatica, nonostante stia provocando sempre più danni economici e maggiori sofferenze ai territori e alle fasce sociali più vulnerabili. Non si intravede una strategia di medio-lungo periodo sul fronte della mitigazione e dell'adattamento, sul necessario impegno per la decarbonizzazione, sul progressivo spostamento degli incentivi dalle fonti fossili (Sussidi Ambientalmente Dannosi), sul sostegno alle filiere industriali innovative dell'economia circolare, dell'efficienza energetica, delle fonti rinnovabili e la mobilità elettrica, della messa in sicurezza delle città e dei territori, sul trasporto pubblico per una maggiore sicurezza stradale e per garantire a tutti il diritto alla mobilità.

Anzi, su alcune misure si fanno passi indietro. Ne sono un esempio i tagli ai Fondi per il trasporto pubblico e sostenibile (dalle metropolitane di Roma, Milano e Napoli al fondo per la mobilità sostenibile fino alle ciclovie urbane), mentre alcun taglio viene operato alla costruzione del Ponte sullo Stretto. Un altro esempio è dato dal taglio di circa 300 milioni di euro (circa il 30%) all'investimento destinato alla realizzazione dell'impianto di produzione di ferro preridotto (DRI), necessario per la decarbonizzazione del siderurgico ex ILVA. Sono scelte che ostacolano l'innovazione industriale, la creazione di nuovi posti di lavoro, la lotta contro l'inquinamento e per la salvaguardia della salute.

Le imprese e le famiglie italiane sono in difficoltà anche a causa dell'aumento dei costi energetici di elettricità e gas. Si riduce la competitività per le imprese e il potere di acquisto

delle famiglie, mentre, a partire dal 2021, per diverse imprese energetiche sono aumentati di molto gli utili rispetto alla media storica. A tali imprese energetiche può essere chiesto un contributo straordinario per aiutare imprese e famiglie a sostenere i costi di produzione di energia rinnovabile. Solo se si investe con decisione sulla produzione rinnovabile e sull'efficienza energetica si potranno ottenere prezzi energetici sostenibili per tutti, sicurezza sugli approvvigionamenti e riduzione delle dipendenze energetiche.

Il Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti climatici (PNACC), approvato circa 2 anni fa, rimane nel cassetto senza risorse. Un ritardo inaccettabile se consideriamo che aumenta la frequenza di eventi alluvionali violenti preceduti da lunghi periodi di siccità, provocando ingenti danni alle aree urbane, alle infrastrutture, alle colture. La mancata attuazione delle misure previste nel PNACC rallenta anche la redazione di Piani locali di adattamento al clima.

Ai pesanti tagli previsti nel ddl alle misure che favoriscono la “buona economia” e la rigenerazione industriale si sommano i mancati finanziamenti ai Fondi istituiti negli anni passati con l’obiettivo di tutelare il territorio e combattere l’illegalità. Ne è un esempio il mancato rifinanziamento del Fondo per la demolizione di opere abusive, già dal 2025 e per tutto il triennio 2026-2028, mettendo in grave difficoltà i comuni che combattono l’abusivismo edilizio.

Nella manovra è positivo il prolungamento dei bonus edilizi, ma la misura resta insufficiente e non strutturale, limitata nel tempo ed accessibile solo ad una parte della popolazione.

Le proposte emendative che seguono si muovono lungo tre direttive: i) disincentivare le attività che producono emissioni inquinanti e climalteranti favorendo la rigenerazione industriale, l’innovazione, il risparmio delle fonti fossili e l’indipendenza energetica; ii) investire sull’adattamento ai cambiamenti climatici, sulla tutela del territorio e sulla prevenzione; iii) perseguire una transizione ecologica ed energetica socialmente giusta.

## PROPOSTE EMENDAMENTI

### Emendamento 1

#### *Art. 9*

##### *(Detrazioni delle spese per interventi di recupero del patrimonio edilizio e di riqualificazione energetica degli edifici)*

###### All'articolo apportare le seguenti modificazioni:

- a) al comma 1, lettera a), al numero 1) anteporre il seguente numero: “0.1) al primo periodo le parole: “spese documentate sostenute negli anni 2025, 2026, 2027” sono sostituite dalle seguenti: “spese documentate sostenute negli anni dal 2025 al 2030”;
  - b) al comma 1, lettera a), numero 1), sostituire le parole: “sostenute nell’anno 2027”, con le seguenti: “sostenute fino all’anno 2030 per i nuclei familiari con un ISEE pari o superiore a 50.000 euro all’anno”;
  - c) al comma 1, lettera a), dopo il numero 1) inserire il seguente numero: “1.1) al secondo periodo le parole: “La detrazione di cui al primo periodo spettante per gli anni 2025, 2026 e 2027” sono sostituite dalle seguenti: “La detrazione di cui al primo periodo spettante per gli anni dal 2025 al 2030”;
  - d) al comma 1, lettera a), numero 2), sostituire le parole: “sostenute nell’anno 2027”, inserire le seguenti: “sostenute fino all’anno 2030 per i nuclei familiari con un ISEE pari o superiore a 50.000 euro all’anno”;
  - e) al comma 1, lettera a), dopo il numero 2), inserire i seguenti numeri: “2.1) dopo il secondo periodo è aggiunto, infine, il seguente: “La detrazione di cui al primo periodo, spettante esclusivamente per gli interventi effettuati sull’abitazione principale, per gli anni dal 2026 al 2030 è elevata al 70 per cento delle spese per le famiglie con ISEE compreso tra i 28.000 e i 50.000 euro annui, al 80 per cento delle spese per i nuclei familiari compresi tra i 15.000 e i 28.000 euro annui e al 100 per cento per i nuclei familiari con ISEE inferiore ai 15.000 euro annui. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede nel limite massimo di 700 milioni di euro all’anno mediante la riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi definiti dal catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi e dei sussidi ambientalmente favorevoli, di cui all’articolo 68 della legge 28 dicembre 2015, n. 221.”;
- 2.2) dopo il comma 3-quinquies inserire il seguente: “3-sexies. Per la detrazione di cui al terzo periodo del comma 3-quinques, spettante per gli anni dal 2026 al 2030, i nuclei familiari con ISEE inferiore ai 28.000 euro annui, possono optare, in luogo dell’utilizzo diretto della detrazione fiscale, alternativamente:
- a) per un contributo sotto forma di sconto sul corrispettivo dovuto fino a un importo massimo pari al 80 per cento delle spese per i nuclei familiari con un ISEE compreso tra i 15.000 e i 28.000 euro annui e al 100 per cento per i nuclei familiari con ISEE inferiore ai 15.000 euro annui, anticipato dai fornitori che hanno effettuato gli interventi e da questi ultimi recuperato sotto forma di credito d’imposta, con facoltà di successiva cessione ad altri soggetti, inclusi istituti di credito e altri intermediari finanziari;

b) per la cessione di un credito d'imposta corrispondente alla detrazione spettante ad altri soggetti, ivi inclusi istituti di credito e altri intermediari finanziari.”

### **Motivazione**

Riteniamo che la disposizione che proroga i bonus per interventi di efficientamento energetico di un ulteriore anno sia da considerarsi positiva. Tuttavia, si ravvisa la necessità di una riforma degli incentivi previsti per le detrazioni fiscali che riguardano la riqualificazione degli edifici, sia per le parti comuni dei condomini e degli stabili plurifamiliari, che per le abitazioni mono e bifamiliari in linea con gli obiettivi con la Direttiva EPBD e con gli strumenti inseriti nel Piano Sociale per il Clima e l'entrata in vigore dell'ETS2.

A tal proposito si suggerisce l'introduzione di un meccanismo di progressività nell'Ecobonus finalizzato ad aiutare le famiglie di ceto medio e basso che fino ad oggi non hanno goduto della misura per mancanza di disponibilità economica.

Tale revisione garantirebbe anche alle famiglie dei ceti medio-bassi di poter godere sul breve e lungo periodo benefici economici ed ambientali della transizione energetica, ammortizzando in anticipo anche i possibili effetti negativi sulle fasce più vulnerabili dell'entrata in vigore del sistema ETS2.

La maggiore progressività dei bonus edilizi, oltre a benefici ambientali ed economici diretti per le famiglie, avrebbe dei benefici generali per il sistema paese, spingendo ulteriormente l'economia e l'industria nazionale verso la produzione di tecnologie sostenibili, come le pompe di calore, e portando ad una riduzione dei consumi nazionali di energia, oltre a portare indirettamente nel tempo ad una probabile riduzione del contributo statale fornito attraverso i Bonus Sociali in bolletta garantendo un ulteriore risparmio alle casse dello Stato.

\*\*\*

### **Emendamento 2**

#### *Art. 30*

##### *(Misure in materia di accisa sui carburanti)*

Al comma 1, lettera a), capoverso 1. sostituire le parole: “è applicata una riduzione dell'accisa sulle benzine nella misura di 4,05 centesimi di euro per litro e un aumento, nella medesima misura,” con le seguenti: “è applicato un aumento di 8,10 centesimi di euro per litro”. Conseguentemente, al medesimo capoverso, sostituire il secondo periodo con il seguente: “Conseguentemente l'aliquota di accisa sul gasolio impiegato come carburante di cui all'Allegato I al testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, è rideterminato nella seguente misura: gasolio usato come carburante: euro 713,40 euro per mille litri”.

### **Motivazione**

L'intervento proposto mira ad allineare le accise su gasolio e benzina, eliminando un sussidio ambientalmente dannoso (SAD) e superando l'attuale impostazione che si limita a una rimodulazione neutra degli oneri fiscali tra i due carburanti. La misura di cui all'articolo 30, infatti, produce un effetto netto marginale, poiché l'aumento dell'accisa sul gasolio viene compensato da una riduzione corrispondente su quella della benzina, con un impatto stimato di soli 587,2 milioni di euro nel 2026 a fronte dei 3.157,3 milioni di euro rilevati nel 2022 dal Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi

del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (ed. 2024). L'allineamento effettivo delle accise consentirebbe una reale eliminazione di un SAD molto importante e del differenziale fiscale tra gasolio e benzina, in coerenza con gli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti e di internalizzazione dei costi ambientali.

\*\*\*

### Emendamento 3

#### *Art. 30 bis*

##### *(Misure per la riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi)*

1. A partire dal 1° gennaio 2026 nel Decreto 19 settembre 2025 (Conto Termico 3.0), articolo 8 comma a) dopo le parole “dotati di pompe di calore, elettriche” è abrogata la parola “gas” Rispetto al comma b) dello stesso articolo dopo le parole “sostituzione di impianti di climatizzazione invernale esistenti con sistemi ibridi factory made o bivalenti a pompa di calore unitamente all’installazione di sistemi per la contabilizzazione del calore nel caso di impianti con potenza termica utile superiore a 200 kW” si aggiunge “sono ammissibili solo le spese relative alla parte rinnovabile”;
2. A partire dal 1 gennaio 2026, il comma 1 dell’articolo 19 del **Decreto Legislativo 25 novembre 1996, n. 625**, che disciplina le aliquote delle royalties cui sono soggette le produzioni di idrocarburi liquidi e gassosi prodotti annualmente da concessioni in terraferma e mare, le due percentuali “7%” e la percentuale “4%” sono sostituite dalla percentuale “20%”.
3. A partire dal 1° gennaio 2026, è abrogato il comma 3 dell’articolo 19 del **Decreto Legislativo 25 novembre 1996, n. 625** (esenzione royalties).
4. A partire dal 1° gennaio 2026, è abrogato il comma 6 bis dell’articolo 19 del **Decreto Legislativo 25 novembre 1996, n. 625** (esenzione aliquota per concessione coltivazione gas).
5. A partire dal 1° gennaio 2026 è abrogato l’articolo 62 ter della **Legge 11 settembre 2020, n. 120**
6. A partire dal 1° gennaio 2026 sono abrogate le esenzioni accise su:
  - a) gas naturale impiegato negli usi di cantiere, nei motori fissi e nelle operazioni di campo per la coltivazione di idrocarburi
  - b) energia elettrica prodotta da impianti di gassificazione
  - c) su GPL utilizzato negli impianti centralizzati per usi industriali
7. A partire dal 1° gennaio 2026 sono esclusi dal *Capacity Market* tutti gli impianti a fonti fossili.
8. A partire dal 1° gennaio 2026 sono annullate le quote ETS assegnate a titolo gratuito.
9. A partire dal 1° gennaio 2026 all’Art. 11-ter del Decreto Legge n. 135 del 14 dicembre 2018 (*Disposizioni in materia di canoni per le concessioni e i permessi di ricerca nel settore degli idrocarburi*), il comma 9 è sostituito dal seguente:  
Per le concessioni di coltivazione e stoccaggio nella terraferma, nel mare territoriale e nella piattaforma continentale italiana sono rideterminati come segue:
  - a) concessione di coltivazione: 10.000 euro per chilometro quadrato;
  - b) concessione di coltivazione in proroga: 15.000 euro per chilometro quadrato;

- c) concessione di stoccaggio insistente sulla relativa concessione di coltivazione: 5.000 euro per chilometro quadrato;
  - d) concessione di stoccaggio in assenza di relativa concessione di coltivazione: 5.000 euro per chilometro quadrato.
10. A partire dal 1° gennaio 2026 all'Art. 11-ter del Decreto Legge n. 135 del 14 dicembre 2018 (*Disposizioni in materia di canoni per le concessioni e i permessi di ricerca nel settore degli idrocarburi*), il comma 10 è sostituito dal seguente:
- I canoni annui di cui all'[articolo 18, comma 1, del decreto legislativo 25 novembre 1996, n. 625](#), per i permessi di prospezione e ricerca sono rideterminati come segue:
- a) permesso di prospezione: 1.000 euro per chilometro quadrato;
  - b) permesso di ricerca: 12.000 euro per chilometro quadrato;
  - c) permesso di ricerca in prima proroga: 3.000 euro per chilometro quadrato;
  - d) permesso di ricerca in seconda proroga: 4.000 euro per chilometro quadrato.

## Motivazione

I sussidi ambientalmente dannosi che l'Italia si è impegnata a ridurre già nel 2009 a Pittsburgh, e che non hai mai effettuato, rappresentano non soltanto un'occasione per contribuire in maniera efficace alla lotta contro l'emergenza climatica, ma anche un modo per recuperare risorse al bilancio dello Stato. Con le sole 11 voci individuate, infatti, è possibile recuperare circa 10 miliardi di euro, risorse importanti che possono essere rimodulate per ulteriori esigenze del Paese, a partire dal trasporto pubblico locale, ad interventi di efficientamento, elettrificazione e innovazione industriale, ad azioni di adattamento come previsto dal Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (PNACC) di risorse.

VOCE	MLN €	Anno di riferimento
TRIVELLE - INADEGUATEZZA ROYALTIES	376,2	2024
TRIVELLE - ESENZIONI	19,7	2024
TRIVELLE - INADEGUATEZZA CANONI	148,5	2024
TRIVELLE - SOGLIA MASSIMA CANONI	3	2024
RIDUZIONI ED ESENZIONI ACCISE - RIDUZIONE DELL'ACCISA SUL GAS NATURALE IMPIEGATO NEGLI USI DI CANTIERE, NEI MOTORI FISSI E NELLE OPERAZIONI DI CAMPO PER LA COLTIVAZIONE DI IDROCARBURI	0,2	2024
RIDUZIONI ED ESENZIONI ACCISE - ESENZIONE DALL'ACCISA SULL'ENERGIA ELETTRICA PRODOTTA DA IMPIANTI DI GASSIFICAZIONE	0,5	2024
RIDUZIONI ED ESENZIONI ACCISE - RIDUZIONE DELL'ACCISA SUL GPL UTILIZZATO NEGLI IMPIANTI CENTRALIZZATI PER USI INDUSTRIALI	15,7	2024
CAPACITY MARKET - IMPIANTI ALIMENTATI A FONTI FOSSILI	1.170	2024
RILASCIO DELLE QUOTE ASSEGNAME A TITOLO GRATUITO (ETS)	2.558	2024
<b>TOTALE MAGGIORI ENTRATE</b>	<b>4.291,8</b>	

\*\*\*

Emendamento 4

*Art. 30 ter*

***(Istituzione di un'imposta straordinaria sulle imprese e sui consorzi di imprese operanti nel settore dell'energia e della difesa)***

1. È istituito, per l'anno 2026, un contributo straordinario di solidarietà temporaneo a carico delle imprese e stabili organizzazioni dei settori difesa ed energia che, in ragione di condizioni esogene di mercato, abbiano conseguito utili eccezionalmente elevati rispetto alla media storica. Le risorse finanziarie un apposito Fondo, da istituire, per la transizione climatica, la prevenzione del dissesto idrogeologico e la sicurezza energetica dei consumatori nonché a un apposito fondo l'incremento del livello di finanziamento del Servizio sanitario nazionale a cui concorre ordinariamente lo Stato.

2. Sono soggetti al Contributo i soggetti IRES che, nel periodo d'imposta antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2026, hanno conseguito almeno il 75% dei ricavi da attività rientranti in una o più delle seguenti categorie:

a) Energia: produzione di energia elettrica da carbone, petrolio, gas, nucleare e altre fonti non rinnovabili, produzione di gas metano, estrazione di gas naturale, per la successiva vendita; rivendita di energia elettrica, gas metano, gas naturale; produzione, distribuzione, commercio di prodotti petroliferi; importazione a titolo definitivo, per la successiva rivendita, di energia elettrica, gas naturale, gas metano, prodotti petroliferi; introduzione nel territorio dello Stato, per la successiva rivendita, di energia elettrica, gas naturale, gas metano o prodotti petroliferi provenienti da altri Stati dell'Unione europea. Sono soggetti al Contributo i soggetti IRES che, nel periodo d'imposta antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2026, hanno conseguito almeno il 50% dei ricavi da attività rientranti in una o più delle seguenti categorie:

b) Difesa: progettazione, produzione, importazione, esportazione, trasferimento intra-comunitario, intermediazione, manutenzione e lavorazioni comunque connesse di materiale di armamento iscritte nel Registro nazionale di cui all'articolo 44 del codice dell'ordinamento militare di cui al decreto legislativo 15 marzo 2010, n. 66.

3. Il Contributo si applica sull'utile imponibile IRES 2025 che eccede per almeno il 10% la media aritmetica degli utili imponibili dei quattro periodi d'imposta precedenti non straordinari (baseline: 2018, 2019, 2020, 2021). Il contributo si applica nella misura del 50% di tale base imponibile nella misura massima del 25% del valore del patrimonio netto alla data di chiusura dell'esercizio precedente a quello in corso al 1° gennaio 2026.

a) Se uno o più anni baseline presentano perdite, tali importi negativi concorrono alla media.

b) Sono neutralizzati ai fini del confronto:

- effetti contabili da operazioni straordinarie (fusioni, scissioni, conferimenti) e da cambi di principi contabili;
- componenti di reddito una tantum non ricorrenti (plusvalenze su dismissioni straordinarie, indennizzi assicurativi eccezionali, ecc.).

4. L'imposta straordinaria è versata entro il sesto mese successivo a quello di chiusura dell'esercizio antecedente a quello in corso al 1° gennaio 2026. I soggetti che in base a disposizioni di legge approvano il bilancio oltre il termine di quattro mesi dalla chiusura dell'esercizio effettuano il versamento entro il mese successivo a quello di approvazione del bilancio. I soggetti con esercizio non coincidente con l'anno solare possono effettuare il versamento del contributo entro il 30 settembre 2026.

5. L'imposta straordinaria non è deducibile ai fini delle imposte sui redditi e dell'imposta regionale sulle attività produttive. Ai fini dell'accertamento, delle sanzioni e della riscossione del contributo di solidarietà, nonché del contenzioso, si applicano le disposizioni in materia di imposte sui redditi.

6. Il Contributo non è dovuto quando l'eccedenza di cui al comma 3 è inferiore a 5 milioni di euro. Sono esclusi i soggetti con fatturato inferiore a 20 milioni di euro.

7. I soggetti obbligati allegano alla relazione sulla gestione un prospetto esplicativo (baseline, utile di periodo, eccedenza, Contributo, ecc.)

8. Il gettito affluisce per il 70 per cento al nuovo Fondo per la transizione climatica, la prevenzione del dissesto idrogeologico e la sicurezza energetica dei consumatori e per il 30 per cento in un apposito fondo da istituire nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, le cui risorse saranno assegnate all'incremento del livello di finanziamento del Servizio sanitario nazionale a cui concorre ordinariamente lo Stato.

Alla ripartizione dei fondi si procede con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, da adottarsi entro il 31 dicembre 2026.

9. All'attuazione del presente articolo si provvede senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

## **Motivazione**

Il contributo è istituito in considerazione della eccezionale redditività registrata nel settore energia dal 2021 in poi, dovuta al rimbalzo della domanda mondiale post-pandemia, all'invasione russa dell'Ucraina con il crollo delle forniture russe di gas e alle tensioni geopolitiche persistenti che mantengono prezzi alti e volatili. Ed anche in considerazione della eccezionale redditività del settore degli armamenti dovuta al mutato contesto geopolitico internazionale.

Negli esercizi 2021–2024, le imprese operanti nei settori della produzione e commercializzazione di petrolio, gas naturale e di energia elettrica da fonti non rinnovabili hanno conseguito profitti straordinari di natura prevalentemente congiunturale.

Una parte rilevante degli extraprofitti così conseguiti è stata destinata agli azionisti, mediante programmi di riacquisto di azioni proprie e distribuzione di dividendi, piuttosto che reinvestita in progetti di transizione energetica, efficienza o riduzione delle emissioni.

Nel 2024 la spesa mondiale per la difesa ha raggiunto i 2.718 miliardi di dollari annui – circa 7,4 miliardi di euro al giorno – registrando un aumento repentino a partire dallo scoppio della guerra in Ucraina nel 2022 e del relativo acuirsi delle tensioni internazionali. Lo scoppio della guerra in Europa, così come il divampare del conflitto israelo-palestinese scaturito dagli attentati del 7 ottobre 2023, infatti, hanno dato un deciso impulso al mercato degli armamenti, già fortemente in espansione grazie all'aumento dei conflitti armati nel mondo che, secondo il Conflict index 2024, sono oltre il 40 per cento in più rispetto al 2020.

In questo contesto, anche le imprese italiane impegnate nella produzione e nel commercio degli armamenti hanno beneficiato di un contesto sempre più remunerativo: dal 2021 al 2024 le prime quindici aziende produttrici italiane hanno raddoppiato i propri utili (+97%), per un totale di 876 milioni di euro di maggiori profitti. Buona parte della crescita si è registrata nel 2024, con utili che, a livello complessivo, sono saliti del 61% rispetto al 2023, per un totale di circa 672 milioni di euro.

L'emendamento proposto mira a introdurre una contribuzione straordinaria e temporanea a carico delle imprese che hanno beneficiato di tali rendite straordinarie, al fine di ripristinare criteri di equità e

contribuire al finanziamento delle politiche nazionali per la sicurezza energetica e la transizione climatica e per contribuire al finanziamento del Servizio sanitario nazionale.

Misure temporanee di questo tipo sono già state introdotte dal legislatore (per il settore energia), sia in Italia sia a livello europeo:

-contributo straordinario contro il caro bollette, introdotto dall'art. 37 del d.l. n. 21 del 21 marzo 2022 (decreto Ucraina); contributo di solidarietà per il 2023, istituito ai commi da 115 a 119 della legge di bilancio 2023;

-contributo di solidarietà per il 2023 (“nuovo contributo”), istituito ai commi da 115 a 119 della legge di bilancio 2023.

Il “nuovo contributo” è stato a sua volta ispirato dal contributo di solidarietà temporaneo europeo previsto dal Regolamento UE 2022/1854 del 6 ottobre 2022.

Al fine di riaffermare esplicitamente i valori sociali che costituiscono fondamento della Repubblica, la destinazione delle risorse è vincolata:

- per il 70% al Fondo per la transizione climatica, la prevenzione del dissesto idrogeologico e la sicurezza energetica dei consumatori (sostegno alle bollette, contrasto alla povertà energetica, interventi di messa in sicurezza del territorio e misure di decarbonizzazione);
- per il 30% a un fondo per il rafforzamento del servizio sanitario nazionale e la riduzione delle disuguaglianze territoriali nell’accesso alle cure.

\*\*\*

### Emendamento 5

#### *Art. 34*

***(Soppressione dell’addizionale regionale all’accisa sul gas naturale usato come combustibile e dell’imposta regionale sostitutiva per le utenze esenti)***

Si propone di eliminare l’intero articolo

### Motivazione

L’eliminazione dell’addizionale regionale all’accisa sul gas naturale usato come combustibile e dell’imposta regionale sostitutiva per le utenze esenti rappresenta andrebbe ad aggiungersi ai già cospicui sussidi ambientalmente dannosi.

\*\*\*

### Emendamento 6

#### *Nuovo articolo*

***(Ripristino finanziamenti delle somme destinate a progetti di investimento relativi all’utilizzo dell’idrogeno, finalizzati alla decarbonizzazione dei processi industriali più inquinanti e difficili da riconvertire (hard to abate) (ex ILVA))***

Si ripristinano le risorse di 83.600.000 euro per l’anno 2026, di 121.766.152 euro per l’anno 2027, di 100.000.000 euro per l’anno 2028 stanziate nel capitolo di bilancio 7668 per progetti di investimento relativi all’utilizzo dell’idrogeno, finalizzati alla decarbonizzazione dei processi industriali più inquinanti e difficili da riconvertire (*hard to abate*).

### **Motivazione**

Si chiede di ripristinare l'intero importo pari ad 1 miliardo di euro destinato all'investimento per la realizzazione dell'impianto di produzione di ferro preredotto (DRI) nella città di Taranto, funzionale al processo di decarbonizzazione dell'impianto siderurgico ex Ilva. Il taglio di circa il 30% delle risorse nel triennio 2026-2028 è incomprensibile, così come sono incomprensibili il ritardo accumulato nella realizzazione dell'impianto e la poca trasparenza verso la comunità ionica. Si ricorda che il siderurgico tarantino è considerato un impianto di interesse strategico nazionale.

\*\*\*

### **Emendamento 7**

#### *Art. 133*

##### *(Fondo sociale per il clima)*

Al comma 9 aggiungere, infine, il seguente periodo: “Le risorse del Fondo sociale per il clima destinate a iniziative del Piano casa Italia dovranno essere addizionali e finalizzate a interventi coerenti con gli obiettivi di riqualificazione energetica degli edifici, decarbonizzazione e diffusione di tecnologie da fonti rinnovabili, e solo per famiglie vulnerabili, come previsto dal Regolamento (UE) 2023/955”.

### **Motivazione**

Il comma 9 dell'articolo 133 come attualmente formulato appare ambiguo e lascia aperta la possibilità che possano essere finanziati interventi incoerenti con le finalità previste dal Regolamento (UE) 2023/955 che istituisce il Social Climate Plan. Il Piano Casa prevede infatti una serie di interventi che non possono essere inclusi nelle spese previste dal Piano Sociale per il Clima, si veda ad esempio tutte le opere di ampliamento delle volumetrie.

\*\*\*

### **Emendamento 8**

#### *Nuovo articolo*

##### *(Prestiti e Garanzie pubbliche di SACE e CDP)*

A partire dal 1° gennaio 2026 i prestiti e le garanzie pubbliche di SACE e CDP sono riconosciuti esclusivamente ad opere o infrastrutture che non prevedono investimenti sulle fonti fossili quale carbone, gas metano e petrolio.

### **Motivazione**

Stimiamo che con tale norma potrebbero liberarsi ben alcuni miliardi di euro per investimenti utili alla transizione ecologica ed energetica.

\*\*\*

## Emendamento 9

### *Nuovo articolo*

#### ***(Fondo per il finanziamento degli interventi del Piano Nazionale Adattamento Cambiamenti Climatici)***

Nello stato di previsione del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica è istituito un fondo destinato al finanziamento degli interventi previsti dal Piano nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici, approvato con decreto del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica con decreto n. 434 del 21 dicembre 2023, con una dotazione di 500 milioni di euro per l'anno 2026 e di 700 milioni di euro annui a decorrere dal 2027.

## **Motivazione**

Come argomentato in premessa, il PNACC approvato circa 2 anni è rimasto sulla carta, senza coperture finanziarie. Entro marzo 2024 doveva essere emanato il decreto per l'istituzione dell'osservatorio nazionale per l'adattamento ai cambiamenti climatici (composto da regioni e enti locali) che deve individuare le priorità territoriali. All'osservatorio dovrebbe affiancarsi il Forum permanente per la formazione dei cittadini e portatori d'interesse, sostanzialmente l'organo per la concertazione. Anche questo ovviamente assente. Il Piano non può continuare ad essere ignorato visti i danni economici e sociali, oltre che le vittime, causati dalla maggiore frequenza alla nostra latitudine degli eventi metereologici estremi e disastrosi. Vanno contrastati gli effetti delle ondate di calore, della siccità, dei territori sott'acqua. Al fine di rendere efficiente la spesa si propone di finanziare prioritariamente gli interventi previsti nei Piani stralcio per la messa in sicurezza già approvati dalle Autorità di Bacino.

\*\*\*

## Emendamento 10

### *Nuovo articolo*

#### ***(Misure per il contrasto del fenomeno dell'abusivismo edilizio e per la chiusura delle pratiche inevasive di condono edilizio)***

1. All'articolo 1, comma 26 della legge 205 dicembre 2017 è apportata la seguente modifica: dopo le parole “erogazione di contributi ai comuni” aggiungere le parole “alle Procure e alle Procure generali che procedono in esecuzione delle sentenze di condanna ex artt. 31 comma 9 del D.P.R. 6 giugno 2001 n. 380 e successive modificazioni e integrazioni e 181 comma 2 del decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 e successive modificazioni e integrazioni, nonché agli uffici dei Prefetti per quanto previsto dall'art. 10bis della Legge 11 settembre 2020 n. 120”.
2. Nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti è prevista una dotazione del Fondo per la demolizione di opere abusive di 50 milioni di euro l'anno per gli anni 2026, 2027 e 2028.
3. Al comma 12 dell'art.32 della Legge 24 novembre 2003, n. 326 sono apportate le seguenti modifiche:
  - a) dopo le parole “mettere a disposizione l'importo massimo di” sostituire “50 milioni” con le parole “100 milioni”;

b) dopo le parole “anche avvalendosi delle modalità di cui all’articolo 2, comma 55, della legge 23 dicembre 1996, n. 662” aggiungere “e all’articolo 41 del DPR 6 giugno 2001, n. 380, così come modificato dall’art.10bis della Legge 120/2020, nonché in favore delle Procure della Repubblica e delle Procure Generali ex artt. 31 comma 9 del DPR 6 giugno 2001, n. 380 e 181 c. 2 del decreto legislativo 22 gennaio 2004 n.42.”.

4. Nel capitolo 1360 del bilancio del Ministero della Giustizia è previsto uno stanziamento di 100 milioni l’anno, a decorrere dal 1 gennaio 2026, destinato esclusivamente alla esecuzione dell’ordine di demolizione e dell’ordine di ripristino dello stato dei luoghi da parte delle Procure e delle Procure generali, in attuazione di sentenze di condanna ex artt. 31 comma 9 del D.P.R. 6 giugno 2001 n. 380 e successive modificazioni e integrazioni e 181 comma 2 del Decreto legislativo 22 gennaio 2004 n. 42 e successive modificazioni e integrazioni.
5. Nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti è istituito un Fondo in favore dei Comuni per la chiusura delle pratiche di condono edilizio inevase, con una dotazione di 100 milioni di euro l’anno per gli anni 2026, 2027 e 2028. Il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, con decreto di concerto con i Ministeri dell’Ambiente e sicurezza energetica e dell’Economia, definisce entro 60 giorni dalla pubblicazione della presente legge le modalità di accesso e utilizzazione.

## **Motivazioni**

I commi 1 e 2 del presente articolo hanno l’obiettivo di rafforzare in maniera significativa l’impegno dello Stato nelle attività dei demolizioni delle opere abusive: al comma 1 viene ampliato l’elenco dei beneficiari dei contributi previsti dal Fondo istituito con la legge di Bilancio del 2017 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, attualmente destinati soltanto ai Comuni, con l’inserimento delle Prefetture e dell’autorità giudiziaria; con il comma 2, anche alla luce di questa previsione, si stabilisce un incremento delle risorse destinate al Fondo stesso. Come emerge dall’indicatore sull’abusivismo edilizio curato dall’Istat in collaborazione con il Cresme nell’ambito del rapporto BES 2022, l’edilizia illegale è cresciuta nel nostro Paese del 9,1% rispetto al 2021, con un incremento che non si registrava dal 2004 (anno successivo all’ultimo condono edilizio), con una situazione definita “insostenibile” nelle regioni del Mezzogiorno. Una delle cause principali di questa persistenza del fenomeno è sicuramente quella delle mancate demolizioni: i 485 comuni che hanno risposto al monitoraggio civico promosso da Legambiente nel 2023 in Calabria, Campania, Puglia, Sicilia e Lazio (le regioni storicamente più colpite dal “mattone illegale”), nell’ambito della campagna “Abbatti l’abuso”, hanno dichiarato di aver eseguito complessivamente solo il 15,3% delle 70.751 ordinanze emesse dal 2004 al 2022.

Il comma 3 modifica la legge che istituisce il Fondo di rotazione presso la Cassa Depositi e Prestiti denominato “Fondo per le demolizioni delle opere abusive” con una duplice finalità: a) incrementare le risorse previste dagli attuali 50 milioni di euro a 100 milioni di euro; b) ampliare l’accesso al Fondo, attualmente riservato ai Comuni, tenendo conto sia delle nuove competenze attribuite alle Prefetture sulla base dell’articolo 10bis della legge 120/2020 in materia di esecuzione delle ordinanze emesse ma non eseguite dalle amministrazioni comunali, sia della necessità di sostenere l’impegno dell’autorità giudiziaria nell’attività di contrasto del fenomeno dell’abusivismo edilizio, come evidenziato nelle motivazioni dei precedenti commi.

Il comma 4 ha l’obiettivo di rafforzare l’attività di contrasto svolta dall’autorità giudiziaria sul versante delle demolizioni dei manufatti abusivi, sia per quanto riguarda gli abbattimenti che il ripristino dello stato dei luoghi. Soprattutto nei territori dove l’abusivismo edilizio è più radicato, spesso con interessi diretti da parte della criminalità organizzata.



La gravità del fenomeno dell'abusivismo edilizio e la sua recrudescenza emergono anche dalla crescita dei reati connessi al ciclo illegale del cemento (dalle attività estrattive illecite alla costruzione di immobili abusivi) accertati dalle forze dell'ordine e dalle Capitanerie di porto: nel 2022, come denuncia il Rapporto Ecomafia 2023 di Legambiente, l'incremento rispetto al 2021 è stato del 28,7%, per un totale di 12.216 illeciti penali. In questo scenario, l'intervento dell'autorità giudiziaria rappresenta l'unica risposta concreta da parte dello Stato, che non può essere disattesa.

Il comma 5 propone la creazione di uno specifico Fondo presso il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti per accelerare l'esame delle pratiche inevase sia attraverso il potenziamento del personale dedicato sia promuovendo il ricorso a sistemi e procedure d'informatizzazione, da definire nelle modalità di accesso e utilizzazione con il decreto previsto nello stesso comma. La mancata definizione delle domande di condono edilizio giacenti negli uffici comunali (stimate in uno studio del 2016 in circa 5,4 milioni) rappresenta un grave vulnus lasciato in eredità dai tre condoni approvati nel 1985, nel 1994 e nel 2003. Vengono frustrate, infatti, le legittime aspettative di chi attende da anni risposte certe dallo Stato; si lasciano incarenire situazioni d'illegalità non sanabili; vengono perse, nel caso di un positivo accoglimento delle domande, ingenti risorse economiche, stimate sempre nello studio del 2016 in 21,7 miliardi di euro.

## **Approfondimento sui Fondi per la demolizione di immobili abusivi istituiti presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Cassa Depositi e Prestiti**

In questa scheda sono riassunti i riferimenti normativi e i dati disponibili sui due Fondi, istituiti rispettivamente presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Cassa Depositi e Prestiti, per la demolizione degli immobili costruiti abusivamente nel nostro Paese, destinati a sostenere, con modalità diverse, l'onere dei costi di demolizione che ricade sulle amministrazioni comunali, quando agiscono in danno nei confronti dei proprietari degli immobili.

Il Fondo attivo presso il Ministero delle Infrastrutture prevede un contributo fino al 50% dei costi di demolizione ed è stato dotato, a partire dal 2020, di risorse pari a 10 milioni di euro. Nel 2024, ultimo bando disponibile, ne risultano erogati soltanto 2,5 milioni. Nella Tabella di Bilancio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti relativa agli anni 2025, 2026, 2027, 2028 al Fondo non risultano attribuite risorse. Il Fondo istituito presso la Cassa Depositi e Prestiti, invece, prevede l'anticipazione ai Comuni di tutte le spese sostenute, con le modalità restitutive previste dai fondi di rotazione. Dotato di 50 milioni di euro, il Fondo, come comunicato dalla stessa Cassa Depositi e Prestiti, a luglio 2025 era esaurito.

### **Fondo istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT)**

L'art. 1, co. 26 e 27 della L. n. 205/2017, recante Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020, ha disposto l'istituzione di un fondo finalizzato all'erogazione di contributi ai Comuni per l'integrazione delle risorse necessarie agli interventi di demolizione di un'opera abusiva realizzata in assenza o in totale difformità dal permesso di costruire di cui all'art. 31 del D.P.R. n. 380/2001.

Tale fondo è istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La dotazione iniziale è stata di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2018 e 2019. È stata, inoltre, disposta l'istituzione di una banca dati nazionale sull'abusivismo edilizio, della quale potranno avvalersi tutte le Amministrazioni nonché gli uffici giudiziari competenti.

Con D.I. n. 254/2020 del MIT, di concerto con MASE, MIBACT e MEF sono state disciplinate le modalità per l'erogazione dei contributi per l'integrazione delle risorse necessarie agli interventi di demolizione di opere abusive.

Con D.M. n. 254/2020 la dotazione del fondo è aumentata a 10 milioni di euro.

Le caratteristiche principali del fondo: a) contributi a fondo perduto fino al 50% del costo degli interventi di demolizione; b) destinato ai Comuni che hanno emesso provvedimenti definitivi di demolizione non eseguiti.

Dal 2018 al 2024 si sono succedute 6 c.d. campagne, ovvero bandi, e, segnatamente, per gli anni 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 e 2024.

Da ultimo, preme rilevare che, con D.M. n. 337 del 24.12.2024, i contributi assegnati dal fondo istituito presso il MIT ai Comuni per la campagna del 2024 sono stati di un importo pari ad euro 2.551.060,43, a fronte dell'importo totale dell'intervento di demolizione pari a 5.202.619,46.

### **Fondo Demolizioni Opere Abusive (FDOA) gestito da Cassa Depositi e Prestiti (CDP)**

L'art 32, c. 12, D.L. n. 269/2003, convertito con modificazioni nella Legge n. 326/2003 ha istituito un fondo per le demolizioni delle opere abusive gestito dalla CDP, al fine di agevolare i Comuni nella realizzazione di interventi di demolizione di opere abusive, anche se disposti dall'autorità giudiziaria.

Il fondo copre anche le spese giudiziarie, tecniche e amministrative connesse.

La dotazione dell'importo massimo disponibile è pari a 50 milioni di euro.

Si tratta di un fondo rotativo; pertanto, le risorse vengono ricostituite tramite i rimborsi effettuati dai Comuni beneficiari.

I Comuni possono richiedere anticipazioni senza interessi e le somme devono essere rimborsate entro 60 giorni dalla riscossione dai responsabili dell'abuso, oppure entro 5 anni dalla concessione, se il recupero non è possibile.

Con circolare CDP n. 1254/2004 è stata disciplinata la modalità di accesso e rimborso. Con successive circolari, n. 1264/2006 e n. 1279/2010: la prima ha avuto lo scopo di aggiornare la procedura istruttoria del Fondo; la seconda di sostituirsi alla precedente circolare. Con Decreto del 23 luglio 2004 del MEF sono state definite le condizioni di restituzione. Con comunicazione del 21 luglio 2025 la CDP ha annunciato l'esaurimento della dotazione del fondo.

\*\*\*

## Emendamento 11

### *Nuovo Articolo*

#### *(Eliminazione dei finanziamenti previsti per il Ponte sullo Stretto di Messina)*

Allo stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Missione 14, Programma 11, Azione 8 si azzerano le risorse per gli anni 2026, 2027, 2028 e anni seguenti.

### **Motivazione**

Nel Disegno di Legge di Bilancio 2026-2028 rimane invariato lo stanziamento previsto fino al 2032 per il Ponte sullo Stretto di Messina. In una stagione di scarsità di risorse, tagli e mancati investimenti per la prevenzione, tagli alla mobilità pubblica e sostenibile (parco rotabile, metropolitane, bus, piste ciclabili), tagli alla rigenerazione e all'innovazione industriale, si insiste caparbiamente nel destinare importanti risorse pubbliche ad un'opera fallimentare. A parte gli stanziamenti degli anni 2024 (780 milioni di euro) e 2025 (1,035 miliardi di euro), permangono gli stanziamenti di 1,3 miliardi per il 2026, di 1,78 miliardi per il 2027 e così negli anni seguenti.

Con il decreto-legge n. 89 del 29 giugno 2024 si è stabilito che il Ponte possa essere realizzato per “fasi costruttive” non meglio definite e in assenza di una progettazione esecutiva, per cui i tempi rimangono indefiniti e i costi di realizzazione fuori controllo. Gli espropri legati alla costruzione del Ponte coinvolgono quasi 3mila imprese e 450 nuclei familiari, cittadini costretti a lasciare da un giorno all'altro le proprie abitazioni, senza la certezza della realizzazione dell'opera. A fronte di tale situazione, si rischia di sprecare ulteriori risorse pubbliche per aprire cantieri incompiuti.

La recente decisione della Corte dei Conti che ha bocciato la delibera CIPES n. 41/2025 relativa al progetto del Ponte, negando il visto di legittimità all'opera da 13,5 miliardi di euro, conferma le gravi criticità segnalate da tempo dalle associazioni ambientaliste alla magistratura contabile. La relazione costi-benefici presentata dal Governo si basa, infatti, su calcoli del tutto irrealistici sull'incremento del PIL e sui flussi di traffico previsti: tutelare le tasse dei cittadini, che il Governo si ostina a destinare ad un intervento che non sta in piedi dal punto di vista progettuale, ambientale, economico e procedurale, rappresenta un dovere che va al di là dei devastanti impatti dell'opera.

\*\*\*

## Emendamento 12

### *Nuovo articolo*

#### *Riduzione dell'aliquota IVA per i servizi di sharing mobility*

Per i servizi di sharing mobility si riduce l'aliquota IVA dal 22% al 10%

### **Motivazione**

Al fine di incentivare la diffusione dei servizi di sharing mobility tra i cittadini e aumentarne l'accessibilità economica, si richiede uno stanziamento annuo pari a 18 milioni di euro a copertura del taglio dell'IVA, portandola dal 22% al 10%.

La sharing mobility nel Paese è ormai una realtà ben consolidata, soprattutto a livello urbano, ed è entrata a pieno titolo nel panel dell'offerta di mobilità, sia come soluzione in grado di innestarsi perfettamente in un sistema di trasporto sempre più multimodale e intermodale, ma anche di incidere profondamente sul modal share delle città italiane, ancora troppo sbilanciato sull'uso dell'auto privata. I numeri registrati a livello nazionale confermano il ruolo del vehicle sharing nelle abitudini di mobilità, con un totale di 60 milioni di noleggi annui (primi mesi 2025), con un aumento del 20% sul 2024. Dunque, la mobilità condivisa è, evidentemente, uno straordinario strumento per il taglio delle emissioni provenienti dal settore dei trasporti, il consumo di suolo, la congestione del traffico e la violenza stradale, causa di oltre tremila vittime all'anno in Italia, il 60% delle quali proprio nelle aree urbane.

Nonostante la strategicità del settore, i servizi del vehicle sharing non godono di nessuna agevolazione fiscale per gli utenti, che pagano il noleggio dei mezzi ad un costo soggetto ad IVA al 22% come un qualsiasi altro bene di consumo, mentre altri servizi di trasporto non di linea, come il radio taxi, sono esenti da tassazione.

\*\*\*

### Emendamento 13

#### *Nuovo articolo*

##### *(Ripristino finanziamenti alle metropolitane e alle ciclovie)*

1. Si ripristinano per l'anno 2026 le risorse pari a 50 milioni di euro per la realizzazione della metropolitana C di Roma.  
LB n. 197/2022 art. 1, comma 478 “Risorse per la linea C della metropolitana di Roma” (Cap-  
pg 7419/2)
2. Si ripristinano per l'anno 2026 le risorse pari a 15 milioni di euro per la realizzazione della metropolitana M4 di Milano.  
LB n. 197/2022 art. 1, comma 483 “Risorse per la linea della metropolitana M4 di Milano” (Cap-  
pg 7418/6)
3. Si ripristinano per l'anno 2026 le risorse pari a 15 milioni di euro per la realizzazione della rete del trasporto rapido di massa relativa al collegamento tra Afragola e la metropolitana di Napoli e fornitura di treni per linea metropolitana di Napoli.  
LB n. 197/2022 art. 1, comma 484 “Estensione rete del trasporto rapido di massa relativa al collegamento tra Afragola e la metropolitana di Napoli e fornitura di treni per linea metropolitana di Napoli” (Cap-  
pg 7421/3).
4. Si ripristinano per l'anno 2026 le risorse pari a 2 milioni di euro sul Fondo di sviluppo delle ciclovie urbane intermodali”.  
LB n. 197/2022 art. 1, comma 479 “Fondo di sviluppo delle ciclovie urbane intermodali” (Cap-  
pg: 7582/7).
5. Si ripristinano per l'anno 2026 le risorse pari a 13 milioni di euro sul “Fondo per la strategia di mobilità sostenibile”.  
LB n. 234 art. 1, comma 392 “Fondo per la strategia di mobilità sostenibile” (Cap-  
pg: 7311/1)

## **Motivazione**

Proponiamo di ripristinare le risorse definanziate per il 2026 relativamente alle infrastrutture necessarie per garantire il diritto per tutti alla mobilità. Le proposte di definanziamento vanno ad aggravare gli esigui investimenti a favore del trasporto pubblico, ed ignorano il contributo della mobilità e dei trasporti alla crisi climatica e alle difficoltà delle famiglie italiane. Un contributo, in termini di emissioni, che differentemente dagli altri settori **continua a crescere sfiorando il 30% del totale nell'UE**. Inoltre, Attualmente non si riesce ad assicurare uno standard minimo dei servizi di trasporto per recarsi al lavoro o accedere a servizi essenziali come lo studio, la sanità, etc.

\*\*\*

## **Emendamento 14**

### ***Nuovo articolo***

#### ***(Rifinanziamenti ai fondi per il trasporto pubblico)***

1. Si rifinanza il *Fondo nazionale per il concorso finanziario dello stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario* (Cap.1315) con 1 miliardo di euro l'anno per il triennio 2026-2028.
2. Si rifinanza il *settore dei sistemi di trasporto rapido di massa* con 1,8 miliardi l'anno per il triennio 2026-2028 (Capp. 7400, 7403)
3. Si rifinanziano i Capitoli di bilancio 1274 (somme da corrispondere alle imprese ferroviarie per incentivazione trasporto merci), 7301 (Fondo per la contribuzione agli investimenti per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia, con particolare riferimento al trasporto combinato e di merci pericolose e agli investimenti per le autostrade viaggianti), 7302 (Fondo per il finanziamento degli interventi per l'ammodernamento dei carri merci) per un importo totale di 2025 milioni di euro l'anno per il triennio 2026-2028.

## **Motivazioni**

Al comma 1 si chiede di aumentare le risorse per il Fondo Nazionale Trasporti, notevolmente sottofinanziato. In termini reali, il Fondo ha perso quasi il 40% della capacità economica, rispetto ai finanziamenti previsti fino al 2009. Questo perché, seppur nominalmente invariato, con una dotazione pari a circa 5,3 miliardi per il 2025, il fondo continuerà a risentire dell'attuale tasso d'inflazione che ne erode la capacità economica. Inoltre, per il 2026, il Fondo ammonta a poco più di 5,3 miliardi, visto che l'integrazione di 120 milioni inclusa nella precedente Legge di Bilancio 2025 riguardava solamente l'anno in corso e che per il 2026 l'aumento (già esiguo) si riduce a 20 milioni. A tal proposito, va ricordato che biglietti e abbonamenti contribuiscono mediamente solo per un terzo del costo di servizio, il resto è coperto da fondi nazionali.

Al comma 2 si chiede di aumentare le risorse ai sistemi di trasporto rapido di massa (metropolitane, metrotranvie) a circa 3 miliardi di euro l'anno per realizzare importanti progetti di tramvie in numerose città italiane, compresi i progetti presentati fino a maggio 2025.

Al comma 3 si chiede di aumentare le risorse totali per i tre capitoli di bilancio indicati per il trasporto intermodale ferroviario. Esso ha dimostrato affidabilità e resilienza, soprattutto durante la pandemia,



garantendo continuità alla catena logistica nazionale. Recenti evidenze statistiche confermano che l'incentivo *Ferrobonus*, erogato direttamente ai clienti, è stato essenziale per la sopravvivenza del traffico ferroviario merci. Accanto alle valutazioni strutturali, occorre tener presente la strategicità del settore nel taglio delle emissioni del settore trasporti e dell'enorme contributo all'abbattimento dell'inquinamento atmosferico. Si chiede di stabilizzare l'incentivo Ferrobonus per garantire continuità e competitività al trasporto ferroviario.

Inoltre, nel 2021, con apposito decreto, è stato istituito il Piano nazionale per gli investimenti complementari al Piano nazionale di ripresa e resilienza che, con apposito articolo, ha istituito il fondo “Loco e Carri” destinato all’acquisto di nuovo materiale rotabile per il trasporto ferroviario merci, per un ammontare di 60 milioni di euro per l’acquisto di nuove locomotive e 55 milioni per l’acquisto di nuovi carri. Gli incentivi sono stati definanziati e il taglio ha causato un grave danno alle imprese che avevano investito confidando in nell’erogazione di queste risorse. È dunque urgente rifinanziare urgentemente il fondo *loco e carri* ed erogare tempestivamente gli incentivi spettanti agli operatori.