



CONTRIBUTO SCRITTO

Senato della Repubblica

Commissioni riunite 6^a (Finanze e Tesoro) e 10^a (Industria, Commercio e Turismo)

Conversione in legge del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, recante misure urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina (A.S.2564)

Illustri Presidenti, onorevoli senatori,

NGV Italy rappresenta le eccellenze industriali del trasporto alimentato a metano, a biometano (CNG/LNG), con blended fuels e a idrogeno. L'Associazione dal 1996 riunisce le principali aziende italiane impegnate nella motoristica, nell'impiantistica di produzione, nella distribuzione e negli utilizzi finali. In quanto parte integrante di un network europeo e mondiale (NGVA Europe e NGV nazionali), l'Associazione coltiva l'interlocuzione con Paesi esteri al fine di favorire lo sviluppo e l'innovazione dell'economia di settore. Nel pieno spirito attuativo della DAFI (*Directive alternative fuel initiative*), NGV Italy promuove lo sviluppo del settore dei trasporti nell'ottica della decarbonizzazione.

L'Italia, oggi, vanta la rete europea più avanzata in termini di trasporto del gas e di distribuzione agli utenti, detenendo, inoltre, il primo parco veicoli circolante d'Europa (circa 1,2 milioni di unità). Si tratta di asset strategici per gli evidenti vantaggi ambientali ed economici costantemente generati, che tuttavia necessitano di un'imponente tutela e di un continuo rafforzamento. A conferma della sua importanza strategica, c'è da ricordare che il solo settore del gas per autotrazione sviluppa numeri rilevanti per l'intero sistema Paese: **107 milioni di euro versati allo Stato in termini di tassazione**, oltre **6.500 posti di lavoro sviluppati** e **360 milioni di euro in valore aggiunto prodotto**. A questi numeri vanno sommati i dati della capillare filiera collegata.

L'attuale situazione dei prezzi del gas naturale sta mettendo a rischio oltre il 50% delle aziende dell'intero settore presenti sul territorio, e sta portando i cittadini e le imprese a scegliere le alimentazioni tradizionali, più inquinanti rispetto al gas naturale/biometano. È necessario continuare ad investire nella transizione energetica del settore trasporti, anche attraverso la valorizzazione dell'utilizzo della tecnologia alternativa di trazione a gas naturale liquefatto per il trasporto pesante, anche nell'ottica di sviluppo dei consumi nelle componenti bio, il cui incremento produttivo è tra l'altro finanziato dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Come certamente saprete, la Commissione UE ha decretato l'inserimento del gas naturale nelle fonti green, utili alla transizione ecologica, poiché i veicoli a gas naturale/biometano producono meno emissioni inquinanti rispetto a quelle dei veicoli ibridi benzina/gasolio. La Commissione ha reso noto, inoltre, un obiettivo per la produzione all'interno dell'Unione di 35 miliardi di metri cubi (bcm) di biometano entro il 2030, come parte del piano REPowerEU: già nel 2022 si intende raddoppiare l'utilizzo del metano nell'Unione Europea e ciò richiede una programmazione urgente e immediata.

Il biometano, sin da oggi disponibile e ambientalmente sostenibile, è prodotto sul territorio nazionale e può essere un importante alleato nella ripresa economica e un ottimo strumento per supportare la transizione ecologica in un quadro di efficienza economica.

Allo stato attuale, infatti, i veicoli BEV (Battery Electric Vehicle) non sono ancora adeguati per il trasporto di persone e merci a lungo raggio. Si tratta perciò di una tecnologia non pienamente fruibile nell'ottica della decarbonizzazione. L'unica alternativa a breve termine, pertanto, è rappresentata dal biometano, una soluzione immediatamente operabile e sostenibile ambientalmente, economicamente e socialmente. In una visione prospettica a medio-lungo termine invece è immaginabile il potenziamento del vettore idrogeno, benché questo necessiti di circa un decennio per essere sufficientemente sostenibile, da un punto di vista tecnologico, produttivo ed economico.

PROPOSTE

Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e con l'obiettivo di incentivare il processo di efficientamento energetico nel settore trasporto merci, sarebbe opportuno prevedere:

- per il secondo trimestre del 2022, che la **riduzione dell'IVA al 5%** già concessa alle somministrazioni di gas naturale per usi civili e industriali, **sia estesa anche all'uso autotrazione**, in modo che gli operatori del settore possano applicare questa riduzione agli utenti finali;
- un **ECO BONUS** specifico di € 5.000,00 per le autovetture comprese nella fascia di emissione di CO2 da 61 a 110 g/km;
- un contributo di € 1.000,00 per la trasformazione a gas naturale/biometano di autovetture alimentate a benzina e gasolio, compresi i veicoli commerciali, dalla categoria di emissioni Euro 5 e successive, con un Fondo specifico di Euro 15.000.000,00 per ciascun anno dal 2022 al 2025;
- **credito d'imposta agli autotrasportatori per l'acquisto anche di gas naturale compresso per autotrazione**. Proponiamo una modifica del testo che includa gli acquisti di gas naturale compresso nel credito d'imposta del 20% attualmente previsto all'Art. 6, comma 5 del DL 17/2022 per gli acquisti di gas naturale liquefatto. Ciò consentirebbe anche alle aziende di autotrasporto con mezzi pesanti a CNG di usufruire di questa misura, sostenendole in questa fase così critica nel percorso intrapreso di transizione verso una mobilità green.
- Integrazione dell'Art. 4, comma 1, del testo del Decreto in oggetto a **esplicitare l'inclusione delle imprese di distribuzione e/o commercio al dettaglio di gas naturale per autotrazione** tra i soggetti beneficiari del credito d'imposta del 20% per l'acquisto di gas naturale prevista dallo stesso art. 4.

Infine, in una prospettiva di prosecuzione di riduzione delle emissioni nel settore e utilizzo di carburanti "nazionali", sarebbe altresì opportuno **mantenere il sistema di incentivazione per l'uso del biometano nel trasporto**, evitando la sola contabilizzazione delle emissioni allo scarico, e far sì che il gas naturale resti incluso nei **progetti di ricerca, sviluppo e innovazione finanziabili nell'ambito del «Fondo per la crescita sostenibile» di cui all'articolo 14 della legge 17 febbraio 1982, n. 4.**