

Prot. n. 059u/2022

Calderara di Reno (BO), 17 febbraio 2022

Invio via e-mail

Alla c.a. **Sen. Daniele Pesco**

Presidente 5^a Commissione - Bilancio

SENATO DELLA REPUBBLICA

daniele.pesco@senato.it

Oggetto: Audizione 5^a Commissione Senato su Decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, recante misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da COVID-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico (AS 2505)

Chi siamo

Federmetano, costituita nel 1948, associa i proprietari di stazioni di servizio per la distribuzione del metano ad uso autotrazione a livello nazionale. Parte di questi operatori svolge anche attività di fornitura e trasporto di metano mediante carri bombolai per usi autotrazione, civile, industriale ed emergenze sui metanodotti, con una potenzialità di un milione di mc/giorno.

Rappresenta un quarto della rete italiana degli impianti di distribuzione del gas naturale per autotrazione (oltre 15 milioni di rifornimenti/anno). È presente sui tavoli tecnici e istituzionali a livello statale, regionale, locale e internazionale, come riferimento per l'elaborazione di norme di settore. Lo scopo principale di Federmetano è la tutela e lo sviluppo del gas naturale e del biometano per autotrazione in tutte le sue declinazioni: compresso (CNG), liquefatto (LNG), gas naturale rinnovabile di origine biologica e non (biometano e RNG) e miscele metano-idrogeno (H-NG).

Dal 2009 Federmetano ha attivato un servizio di affiliazione per le officine del settore, riconosciute come fondamentale anello nel processo di revisione periodica dei serbatoi e di installazione di impianti a CNG su qualsiasi tipo di veicolo.

Un settore di eccellenza, strategico per la decarbonizzazione

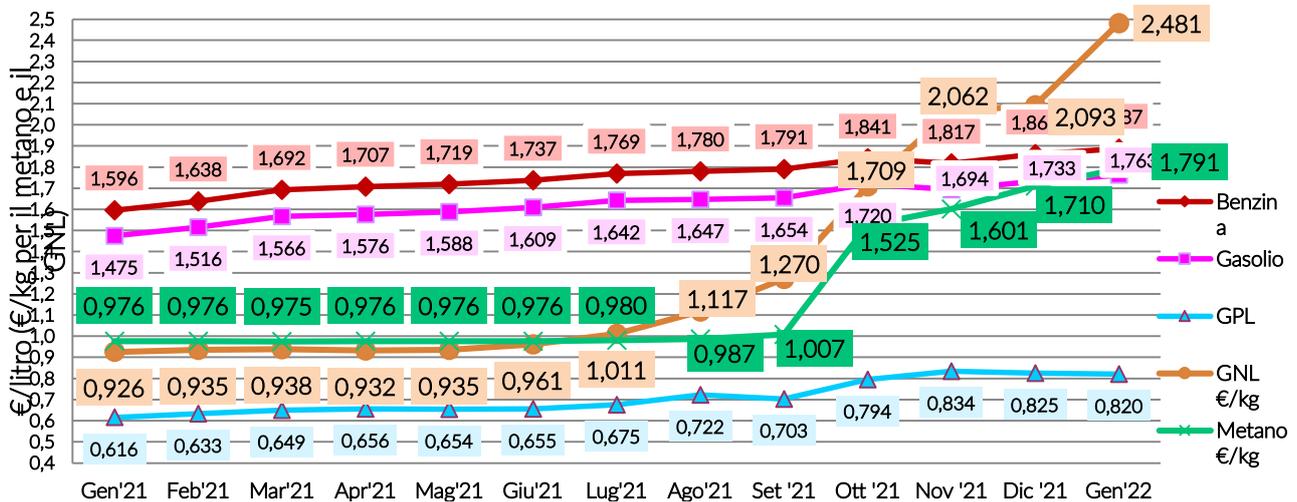
Il nostro è un **settore di eccellenza** a livello europeo e internazionale, che presenta enormi opportunità di decarbonizzazione per l'Italia e per l'Europa: nel nostro Paese sono attive **oltre 1500 stazioni di rifornimento di CNG e 110 di LNG**, che erogano già oggi il **30% di biometano**, combustibile 100% rinnovabile che potenzialmente potrebbe coprire il 25% dei consumi prospettici del trasporto nazionale su gomma.

In Italia circolano attualmente **più di un milione di veicoli a gas naturale**, di cui circa 2000 camion a CNG, 3800 a LNG e 5000 autobus. Mezzi che – già oggi – utilizzano appunto il 30% di biometano e quindi contribuiscono fattivamente alla riduzione delle emissioni del settore del trasporto.

Il "Caro energia" – Effetti sul settore e sull'utenza

Questa rete di distribuzione, realizzata in decenni di investimenti e sviluppatasi notevolmente negli ultimi anni grazie alla Direttiva DAFI e alla sua attuazione nazionale, come pure tutto il settore industriale che a essa è collegato, sta subendo danni ingenti e rischia di non sopravvivere a questo **aumento senza precedenti del prezzo della materia prima gas (pressoché quintuplicato da gennaio 2021 a oggi)**, aumento che nel settore autotrazione si è manifestato in modo particolarmente evidente dal 1° ottobre 2021, in concomitanza con la scadenza dell'anno termico e il conseguente rinnovo dei contratti di fornitura.

Il gas naturale per autotrazione (CNG/LNG) opera nel mercato dei carburanti e pertanto ne segue le regole di concorrenza, confrontandosi quotidianamente con i prodotti petroliferi. Alle attuali quotazioni internazionali il metano (e il biometano) non ha più alcun margine di economicità rispetto ai carburanti tradizionali, come si evince dal grafico sottostante.



Anche se molti nostri associati stanno cercando di limitare l'impatto dell'accrescimento del costo del gas vendendo agli utenti finali al di sotto dei margini di ricavo, gli aumenti dei prezzi al consumo vanno dal 30% al 120%.

Questa situazione va a colpire una fascia di utenza che ha scelto il metano, oltre che per le sue proprietà ambientali, anche per il suo vantaggio in termini di economicità. Tra l'utenza privata, sono specialmente le famiglie a basso reddito a usufruire di questo carburante. Lo stesso fenomeno penalizza tutte quelle imprese di trasporto che negli ultimi anni hanno acquistato mezzi pesanti a gas naturale per sostituire veicoli obsoleti e altamente inquinanti, interrompendo un virtuoso processo già avviato di rinnovo delle flotte. Con ricadute anche evidenti sui costi di logistica per il trasporto merci e le relative ripercussioni sui prezzi finali delle merci stesse.

Gli effetti del "caro prezzi metano" sono già visibili nell'andamento dell'erogato presso i punti vendita, che, se si confronta gennaio 2022 con il medesimo mese del 2019, ha subito una rilevantissima contrazione.



La crisi del settore si evince chiaramente anche dall'andamento delle immatricolazioni di autovetture alimentate a metano, che hanno registrato un calo a gennaio 2022 rispetto a gennaio 2021 del 48.3%, e del 53% a dicembre 2021 rispetto a dicembre 2019 (più significativo rispetto a dicembre 2020 causa lockdown COVID).

In mancanza di misure adeguate, il perdurare di questa crisi potrebbe annientare il settore in pochi mesi, ponendo a rischio di desertificazione una filiera di oltre 20 mila posti di lavoro e vanificando gli sforzi che il Governo sta facendo attraverso il PNRR per accelerare lo sviluppo della produzione nazionale di biometano e per decarbonizzare i trasporti.

I “provvedimenti utili” e le “occasioni mancate”

Dapprima nel **decreto-legge 27 settembre 2021, n. 130 (cd. “Salva bollette”)**, quindi in **Legge di Bilancio**, il Governo ha ritenuto opportuno porre in atto un intervento sugli oneri di sistema gas (di scarsa rilevanza per i prezzi autotrazione al pubblico) e un abbassamento dell’IVA al 5% per le somministrazioni di gas per usi civili e industriali, escludendo però da questa agevolazione l’uso autotrazione. I suddetti provvedimenti non hanno recepito neppure altre proposte presentate dal settore metano autotrazione per sostenere gli operatori e l’utenza in questa situazione di estrema difficoltà.

Con la conversione del **Decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4**, recante misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da COVID-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico (AS 2505), vi è ora l'opportunità di sostenere fattivamente il settore e la sua utenza, con le seguenti misure:

1. **estensione della riduzione IVA al 5% anche per il settore autotrazione**, proposta volta alla riduzione dei prezzi all’utenza. In particolare, chiediamo questa misura fino al secondo trimestre del 2022.
2. **credito d’imposta per acquisto di gas naturale autotrazione agli autotrasportatori** - Proponiamo un emendamento che riconosca alle imprese di autotrasporto merci conto terzi e conto proprio un credito d’imposta del 20% per gli acquisti di gas naturale (CNG e/o LNG) per autotrazione. Chiediamo almeno per il 2022 un sostegno per il settore dell’autotrasporto, in questa fase così critica, affinché possa proseguire il suo percorso di transizione verso una mobilità *green*.
3. **Modifica dell’Art. 2** del Decreto-Legge n. 4 del 27/01/2022 Sostegni-ter (Fondo per il rilancio delle attività economiche di commercio al dettaglio), in modo da consentire ai distributori di metano di accedere ai contributi a fondo perduto qui previsti. In caso di vendita gas naturale autotrazione, ai fini della quantificazione della riduzione del fatturato rileva la riduzione dei quantitativi di gas naturale autotrazione acquistati nell’ ultimo trimestre 2021 rispetto all’ultimo trimestre 2019, con deroga al limite di ricavi di 2 milioni di euro.

Infine, alla luce degli ultimi orientamenti espressi dall’Unione Europea circa il riconoscimento del gas naturale come fonte energetica stabile e indispensabile per la transizione verso un’economia decarbonizzata, riteniamo opportuno proporre una **modifica all’Art. 18 “Riduzione dei sussidi ambientalmente dannosi”**, tesa a 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. 46, in modo da non precludere importanti opportunità di sviluppo del biometano.

Con l'auspicio di un favorevole accoglimento, porgiamo cordiali saluti.

FEDERMETANO

Dante Natali

(Presidente)

