

Bologna, 11 aprile 2022

Alla c.a. **Sen. Luciano D'Alfonso**
Presidente 6[^] Commissione
Finanze e Tesoro
SENATO DELLA REPUBBLICA
luciano.dalfonso@senato.it
comm06a@senato.it

Sen. Gianni Pietro Girotto
Presidente 10[^] Commissione
Industria, Commercio e Turismo
SENATO DELLA REPUBBLICA
giannipietro.girotto@senato.it

Oggetto: Audizione Commissioni VI e X del Senato su Decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, recante "Misure urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina" (AS 2564)

Chi siamo

Assogasmetano e Federmetano associano i proprietari di stazioni di rifornimento di gas naturale/biometano (compresso e liquefatto) per 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. Le associazioni svolgono inoltre un servizio di affiliazione e assistenza 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 115 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, più di 4000 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 (più che 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.

In particolare, mentre gli altri carburanti stanno registrando aumenti più contenuti e solo da alcune settimane, il gas naturale per autotrazione dal 1° ottobre 2021 (cioè da oltre 6 mesi) risulta l’unico carburante il cui prezzo medio di vendita al pubblico è più che raddoppiato. Il quadro del settore si è ulteriormente aggravato con il conflitto bellico Russia-Ucraina, che ha peggiorato ulteriormente sia il costo della materia prima gas, arrivata a 10 volte il prezzo di inizio 2021, sia le previsioni sull’andamento dei prezzi nei prossimi mesi estivi.

Il prezzo medio del gas naturale compresso alla pompa a marzo 2022 è arrivato a superare i 2 euro/kg, con punte massime di 4,999 euro/kg rispetto a una media di 0.9 euro/kg comune fino a settembre 2021. Secondo le attuali previsioni, questa situazione dei prezzi del gas fuori controllo rischia di protrarsi fino a quando non vi sarà un miglioramento del contesto geo-politico attuale. A tutto ciò si è aggiunto l’intervento di taglio delle accise su benzina, gasolio e GPL adottato con il DL n. 21/2022 e con il DM 18 marzo 2022 (misura recentemente prolungata di ulteriori 10 giorni con decreto interministeriale MEF-MiTE del 6 aprile 2022), che ha ulteriormente penalizzato il gas naturale stravolgendo gli storici rapporti di prezzo con gli altri carburanti.

Molti nostri associati hanno cercato da ottobre a oggi di limitare l’impatto dell’accrescimento del costo del gas vendendo agli utenti finali al di sotto dei margini di guadagno ma, visto il protrarsi delle tensioni geopolitiche e le conseguenti ripercussioni sul mercato energetico internazionale, questa situazione è divenuta insostenibile, per gli operatori e per l’utenza.

Questa “emergenza” va infatti a colpire una fascia di clientela 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 (TPL e trasporto merci) che negli ultimi anni hanno acquistato mezzi pesanti a gas naturale (CNG e/o LNG) 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 nel primo trimestre 2022 ha subito una **rilevantissima contrazione** rispetto al medesimo periodo del 2019.

La crisi del settore si evince chiaramente anche dall’**andamento delle immatricolazioni di autovetture alimentate a metano**, che nel 1° trimestre di quest’anno hanno registrato un **calo del 60%** rispetto al medesimo trimestre del 2021.

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.

Le richieste delle Associazioni


Alla luce di quanto sopra esposto, per agevolare quell'utenza che ha scelto di utilizzare veicoli a metano come soluzione economica ed ecologica di mobilità, e per non disperdere un patrimonio di infrastrutture, veicoli e know-how strategico per la decarbonizzazione dei trasporti, le scriventi associazioni chiedono che nell'ambito dei lavori di conversione in legge del decreto-legge n. 21 del 21 marzo 2022, siano adottate le seguenti misure:

1. **Estensione della riduzione IVA al 5% anche all'uso autotrazione del gas naturale** fino al 31/12/2022, proposta volta alla riduzione dei prezzi all'utenza.
2. **Integrazione dell'Art. 4, comma 1, del DL 21** volta 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 dall'Art. 4.
3. **Esonero fino a dicembre 2022 dal versamento del contributo** per il funzionamento del Comitato **Gestione Fondo Bombole Metano**, un onere sostenuto dagli utenti che utilizzano veicoli a gas naturale compreso per la revisione delle bombole di metano. Quest'onere, che viene stabilito trimestralmente dal Comitato GFBM, incide solo parzialmente sul prezzo di vendita al pubblico del metano, per un peso di circa 0,06 €/kg, ma questa potrebbe essere una soluzione per abbassare almeno parzialmente il prezzo al pubblico del metano autotrazione.
4. **Credito d'imposta agli autotrasportatori per l'acquisto anche di gas naturale compreso per autotrazione.** Proponiamo un emendamento che includa gli acquisti di gas naturale compreso 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*.

Confidando in un favorevole accoglimento delle proposte illustrate, ringraziamo della cortese attenzione e porgiamo cordiali saluti.

ASSOGASMETANO

Flavio Merigo
(Presidente)



FEDERMETANO

Dante Natali
(Presidente)

