

Prot. n. 169u/2024

Invio via e-mail

Calderara di Reno (BO), 6 novembre 2024

Spett.le

8[^] Commissione

Ambiente, transizione ecologica, energia, lavori
pubblici, comunicazioni, innovazione tecnologica
Senato della Repubblica

commissione8@senato.it

Alla C. A.

Presidente, Sen. Claudio Fazzone

claudio.fazzone@senato.it

Sen. Simona Petrucci, relatrice A.S. 1272

simona.petrucci@senato.it

Sen. Manfredi Potenti, relatore A.S. 1272

manfredi.potenti@senato.it

Sen. Roberto Rosso, relatore A.S. 1272

roberto.rosso@senato.it

Oggetto: A.S. 1272 DL 153/2024 Tutela ambientale – Contributo di Federmetano

Gent.mi,

Federmetano, costituita nel 1948, associa i proprietari di stazioni di rifornimento di gas naturale / biometano, compresso (GNC) e liquefatto (GNL) ad uso autotrazione a livello nazionale. Parte di questi operatori svolge anche attività di fornitura e trasporto di metano e biometano mediante carri bombolai per usi autotrazione, civile, industriale ed emergenze sui metanodotti. La nostra rete, inoltre, comprende le officine specializzate nell'installazione e manutenzione di impianti a gas naturale / biometano sulle autovetture alimentate con questo carburante.

In questo campo l'Italia rappresenta una vera e propria eccellenza europea: nel nostro Paese si trova il maggior numero di stazioni di rifornimento (oltre 1600 di GNC e 170 di GNL) e di veicoli circolanti (oltre 1 milione) nonché una filiera di consolidata esperienza e affidabilità che dà lavoro a oltre 20.000 addetti.

La conversione in legge del Decreto-Legge n° 153/2024 rappresenta una straordinaria occasione per intervenire su un aspetto normativo, ossia l'obbligo di immissione in consumo di biocarburanti, che – a normativa attualmente vigente – creerà un aggravio per il settore e la sua utenza, andando a ostacolare un maggiore utilizzo di biometano in autotrazione e quindi il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione posti dall'Europa.

PREMESSA: STATO DEL SETTORE

Il comparto del gas naturale/biometano per autotrazione, dopo un periodo di positiva crescita, dal 2020 è stato messo a dura prova da:

- l'impennata dei prezzi del gas dovuta anche alla guerra Russia-Ucraina, con il prezzo della materia prima che è aumentato di ben oltre 10 volte la media degli ultimi 15 anni;
- le politiche europee del pacchetto "Fit for 55" che, con una sostanziale messa al bando di nuovi veicoli con motore a combustione interna dal 2035, hanno spinto le case automobilistiche a orientare i propri investimenti esclusivamente sulla trazione elettrica e ad abbandonare il metano (CNG) per autotrazione e quindi il biometano. In questo momento, infatti, non è più possibile prenotare dai concessionari le auto alimentate a CNG/biometano.

L'effetto combinato di questi fattori lo stanno vivendo sulla loro pelle gli operatori del settore dal 2022 a oggi, con un drastico calo dei venduti (sono lontani gli anni nei quali si è superato il miliardo di m³ di erogato di GNC) e con l'andamento delle immatricolazioni di nuovi veicoli a metano che, dopo un -85% nel periodo gennaio/dicembre 2023 vs. 2022, sta ora rasentando lo zero (3 auto a metano immatricolate a ottobre 2024).

È in questo contesto che si inseriscono il D.Lgs. n. 199/2021 (di recepimento della direttiva 2018/2001 sulla promozione dell'utilizzo di energia da fonti rinnovabili, cd. "Direttiva RED II") e uno dei suoi provvedimenti attuativi, il cosiddetto "Decreto Biocarburanti" (Decreto MASE del 16 marzo 2023 e ss. mm. ii.). Quest'ultimo prevede, a partire dal 2025, l'obbligo per i Soggetti Obbligati di immissione in consumo di una quota percentuale crescente - sino al raggiungimento del 16% al 2030 - di biocarburanti calcolata sul metano immesso in consumo. Da nostre recenti interlocuzioni con i fornitori di gas naturale è emerso che l'applicazione di tale obbligo anche al metano per autotrazione, che a breve sarà biometano al 100% (come dimostrato dai dati della producibilità recentemente diffusi dal GSE), già dal 2025 potrebbe rendere tale prodotto ulteriormente costoso, e dunque meno competitivo (e meno appetibile per gli automobilisti), ad esempio rispetto al GPL, sul quale non grava alcun obbligo di immissione in consumo di biocarburanti.

RICHIESTE

L'emendamento (allegato) che proponiamo al DL 153/2024 "Tutela ambientale" (A.S. 1272) prevede l'inserimento, all'Art. 39 comma 4 del D.Lgs. 8 novembre 2021 n. 199, di un periodo finale che consentirebbe – se approvato - di introdurre nei decreti attuativi del suddetto D.Lgs alcune distinzioni tra i diversi vettori energetici e alcune esenzioni dagli obblighi di immissione in consumo di biocarburanti, creando così le opportune premesse normative per prorogare di altri 2 anni (2025 e 2026) l'attuale quota d'obbligo – pari a zero - di immissione in consumo di biocarburanti riferita al metano immesso in consumo.



Con l'auspicio che l'emendamento proposto trovi favorevole accoglimento, ringraziamo per la cortese attenzione e porgiamo distinti saluti.

FEDERMETANO

Dante Natali

(Presidente)

Allegato: c.s.d.



FEDERAZIONE NAZIONALE DISTRIBUTORI E TRASPORTATORI DI METANO
Via L. Bizzarri, 9 - 40012 - Calderara di Reno (BO)
C.F. 80061090371 - P. IVA 03461061206
Tel. 051.400357 - Fax 051.401317
✉ info@federmetano.it - federmetano@pec.it www.federmetano.it

A.S. 1272
DL 153/2024 – TUTELA AMBIENTALE

OBBLIGHI DI IMMISSIONE IN CONSUMO DI BIOCARBURANTI

All'art. 4, dopo il comma 3, aggiungere i seguenti commi:

4. *All'articolo 39 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, sono apportate le seguenti modificazioni:*

a) al comma 3-bis, dopo le parole: «del presente articolo» sono inserite le seguenti: «e dei carburanti sostenibili per l'aviazione di cui al Regolamento (UE) 2023/2405 del 18 ottobre 2023»;

b) al comma 4:

1) al secondo periodo, le parole: «integrazione degli elenchi» sono sostituite dalle seguenti: «aggiornamento degli elenchi»;

2) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Con i medesimi decreti possono essere previste distinzioni tra i diversi vettori energetici ed esenzioni dagli obblighi di cui al comma 1 in conformità con quanto disciplinato all'articolo 25, paragrafo 3 della Direttiva UE 2018/2001, come modificato dalla Direttiva UE 2023/2413.».

5. *L'articolo 7-bis del decreto legislativo 21 marzo 2005, n. 66, è abrogato. La riduzione delle emissioni di gas serra, a decorrere dal 2024, è assicurata applicando quanto previsto dall'articolo 39 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199.*

MOTIVAZIONE

L'obbligo di immissione in consumo di biocarburanti che – ai sensi del Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica n° 107 del 16 marzo 2023 e s.m.i. - sarà in capo ai fornitori di gas naturale per autotrazione dal 2025 avrà, come effetto, un aumento del prezzo di vendita al pubblico di metano/biometano per i trasporti di almeno 5 eurocent/kg (valore stimato da alcuni shipper e dal GSE), aumento che andrà a discapito di un settore già ampiamente colpito dalla crisi energetica del 2021-2022 e dalla mancata immatricolazione di nuove auto alimentate con questo carburante, nonché della sua utenza. La proroga dell'attuale quota d'obbligo incidente sul metano, pari a zero per gli anni 2023 e 2024, anche per gli anni 2025 e 2026, permetterebbe di evitare un ulteriore allontanamento dell'utenza dalla trazione a metano. Trazione che – stando agli ultimi dati del GSE sulla producibilità del biometano incentivato per i trasporti e di SFBM sull'erogato di GNC (metano compresso) per autotrazione – è già quasi interamente decarbonizzata. Il mantenimento dell'attuale utenza e, ancor meglio, un suo incremento favorirebbero una transizione energetica efficace e sostenibile nei trasporti nel lungo termine. Per consentire la proroga dell'attuale quota d'obbligo di cui sopra è necessario introdurre la possibilità di operare, nei decreti attuativi, distinzioni ed esenzioni dagli obblighi di cui all'articolo 39, comma 1, del D.Lgs 199/2021, come da emendamento qui proposto.

