

Prot. n. 089u/2022

Calderara di Reno (BO), 21 febbraio 2022

Invio via e-mail

Alla c.a. **On. Martina Nardi**
Presidente X Commissione
Attività Produttive, Commercio e Turismo
CAMERA DEI DEPUTATI
presidente.nardi@camera.it

On. Alessia Rotta
Presidente VIII Commissione
Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici
CAMERA DEI DEPUTATI
rotta_a@camera.it
com_ambiente@camera.it

Oggetto: Audizione Commissioni VIII e X della Camera dei Deputati su Decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, recante "Misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali" (AC 3495)

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

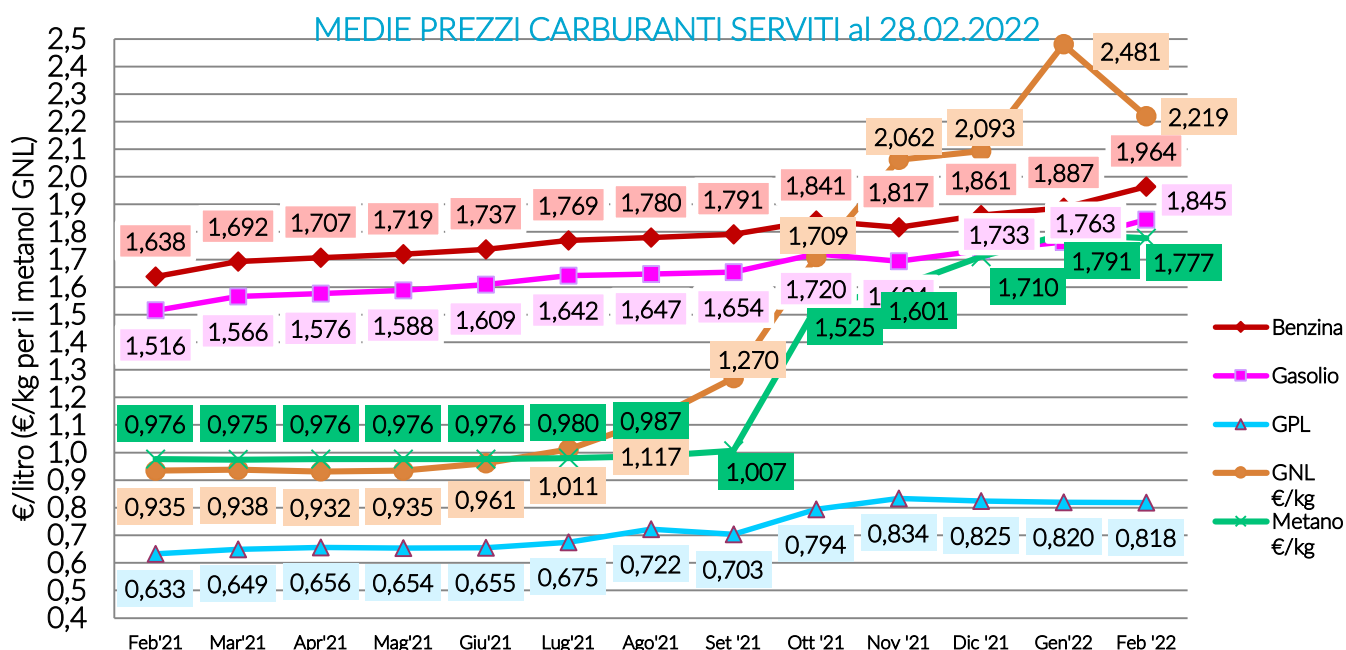
Il nostro è un **settore di eccellenza** a livello europeo e internazionale, che presenta enormi opportunità di decarbonizzazione per l'Italia e per l'Europa: nel nostro Paese sono attive **oltre 1500 stazioni di rifornimento di CNG e 110 di LNG**, che erogano già oggi il **30% di biometano**, combustibile 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 (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.

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.



FEDERMETANO®
IL METANO CI GUIDA



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

Anche se molti nostri associati hanno cercato da ottobre a febbraio di limitare l'impatto dell'accrescimento del costo del gas vendendo agli utenti finali al di sotto dei margini di guadagno, gli aumenti dei prezzi al consumo sono stati del 30% fino al 120%.

La situazione si è ulteriormente aggravata con l'acuirsi delle tensioni internazionali legate al conflitto Russia-Ucraina, che ha peggiorato le previsioni sull'andamento del prezzo della materia prima gas anche per i prossimi mesi estivi.

Da nostre verifiche, a livello nazionale circa un 15% di stazioni di rifornimento sta vendendo il metano a un prezzo superiore ai 3 €/Kg (220 impianti sui 1530 nazionali), con punte del 30% in alcune regioni italiane e segnalazioni di utenti che iniziano ad avere difficoltà a reperire il prodotto. Con prezzi di vendita così elevati, **questi impianti sono quindi di fatto già chiusi** per crollo dell'erogato e anti-economicità di esercizio.

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 (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, 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 febbraio 2022 rispetto a febbraio 2021 del 59%, e del 48% a gennaio 2021 rispetto a gennaio 2020.

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.

Neppure nell'ambito dei lavori parlamentari per la conversione del **Decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4**, "Sostegni ter", sembrerebbero essere state accolte le istanze da noi presentate in tal senso.



Per agevolare quell'utenza, principalmente privata, 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, diventa quindi imperativo, nei lavori di conversione in legge del decreto-legge n. 17 del 1° marzo 2022, introdurre 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 31/12/2022 (mediante integrazione dell'**Articolo 2** del Decreto-Legge 17/2022).
2. **Credito d'imposta agli autotrasportatori per l'acquisto anche di gas naturale compresso per autotrazione**. Proponiamo un emendamento che includa gli acquisti di gas naturale compresso nel credito d'imposta del 20% attualmente previsto all'**Art. 6, comma 5** del DL 17 per gli acquisti di gas naturale liquefatto, con un aumento dello stanziamento da 25 a 30 milioni di euro. 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*.
3. **Ampliamento della possibilità di riconoscimento di incentivi, previsti all'Art. 22, comma 1, all'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale**, in modo da consentire il rinnovo del parco veicolare con una platea più ampia di soluzioni di decarbonizzazione come ad es. il biometano.

Risposte ai quesiti posti dagli Onorevoli intervenuti in audizione:

Con riferimento al **quesito posto dall'On. Zolezzi** in merito alla valenza ambientale, alle potenzialità di produzione di biometano e ai possibili problemi connessi alla produzione da colture agricole, precisiamo quanto segue.

Stimiamo che la **produzione di biometano nel 2021** sia stata pari a **240 milioni Sm³**, pari a circa il **30% di consumo CNG in autotrazione**. La produzione nazionale potenziale di biometano al 2030 è stata stimata a circa 3,5 miliardi di metri cubi annui (Fonte PNIEC e PNRR, per tutti gli usi). Quantitativi destinati ad aumentare, viste le esigenze di una maggiore indipendenza energetica del Paese attraverso le fonti rinnovabili. Questi volumi, indirizzati al trasporto su strada, sarebbero sufficienti a fornire energia 100% rinnovabile a oltre il triplo del circolante a metano attuale.

Il biometano attualmente immesso in rete ed erogato per autotrazione viene prodotto in **34 impianti** aventi come matrici FORSU (19 impianti), scarti agricoli e industriali (12), fanghi di depurazione e reflui zootecnici (2) e biogas da discarica (1). Il biometano così prodotto, svolge una duplice funzione ambientale:

- viene catturato prima della sua naturale immissione in atmosfera evitandone il negativo effetto come gas climalterante;
- viene utilizzato in sostituzione di un carburante di origine fossile evitandone il relativo aumento di CO₂.

Ecco perché è l'unica soluzione che oggi consente di ottenere un bilancio "negativo" di emissioni di anidride carbonica.

Per ulteriori elementi relativamente al potenziale di decarbonizzazione del biometano, rimandiamo a uno **studio condotto nel 2021 da CNR-IIA** e promosso da CIB e IVECO allo scopo di valutare gli effetti ambientali del biometano liquefatto rispetto agli altri combustibili (diesel e metano di origine fossile) impiegati nei trasporti pesanti, e avente come scenario di riferimento il mercato italiano (v. abstract in allegato).



Con riferimento al **quesito posto dall'On. Moretto** circa possibili misure per un'ulteriore produzione di biometano, viste le recenti e positive dichiarazioni del Governo sulla necessità di puntare anche su questo combustibile biologico per una maggiore autonomia energetica del Paese, non rileviamo in questo provvedimento elementi su cui far leva per proporre ulteriori misure in tal senso. Cogliamo però questa preziosa occasione per evidenziare l'opportunità di destinare prioritariamente la produzione di biometano all'autotrazione, in modo da ottenere il massimo abbattimento delle emissioni nel settore dei trasporti, che – come evidenziato dalla stessa Commissione UE nel pacchetto legislativo Fit for 55 – ha aumentato negli ultimi anni il proprio impatto sull'ambiente.

Con l'auspicio che le nostre istanze siano accolte, porgiamo cordiali saluti.

FEDERMETANO

Dante Natali

(Presidente)

