



CONTRIBUTO SCRITTO

Senato della Repubblica

5^a Commissione permanente - Bilancio

Conversione in legge 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.

Illustre Presidente, 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'interlocazione 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 di una decarbonizzazione progressiva e sostenibile per i consumatori.

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 alimentato a metano e, sempre più, a biometano (circa 1,2 milioni di unità, con una forte e continua crescita nel settore del trasporto pesante). Si tratta di asset strategici nazionali 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 direttamente** e **360 milioni di euro in valore aggiunto prodotto**. A questi numeri vanno sommati i dati della capillare filiera collegata.

CONTESTO

Il presente documento è stilato con l'obiettivo - condiviso da innumerevoli attori istituzionali, economici e sociali - di contribuire ad una completa informazione, da parte dell'organo parlamentare che si appresta ad esaminare ed emendare il provvedimento in oggetto, della distorsione del contesto energetico, seppur nelle sue diverse sfaccettature. Secondo un'analisi recentemente sviluppata dal Centro Studi di Confindustria (CSC), l'aumento dei prezzi delle materie prime sui mercati internazionali, iniziato dagli ultimi mesi del 2020, è di notevole portata: l'impennata della quotazione del gas - a fronte di dinamiche internazionali non solo europee - ha contribuito in modo incisivo a far lievitare i costi energetici delle imprese industriali: 37 miliardi previsti per il 2022, contro gli 8 miliardi registrati nel 2019. Il prezzo del gas naturale ha continuato a lievitare incessantemente nel corso degli ultimi mesi, arrivando a rappresentare la commodity energetica maggiormente rincarata: +423% nel corso del 2021. L'Italia, in virtù del suo mix energetico che privilegia l'uso di tale risorsa, rappresenta uno dei contesti maggiormente esposti a tale oscillazione. Citando sempre il CSC, per quanto riguarda il mercato del gas naturale, il prezzo è passato dai circa 20 c€/Smc di gennaio 2021 fino ai 120 c€/Smc di dicembre 2021. Al momento i prezzi risultano lievemente in ribasso rispetto a tali picchi ma comunque ancora estremamente più elevati rispetto alle medie storiche.

PROPOSTA

Oggi più che mai, è necessario puntare all'accelerazione della transizione energetica nel settore trasporti pesanti, attraverso la valorizzazione dell'utilizzo della tecnologia alternativa di trazione a gas naturale liquefatto, 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. In coerenza con le politiche di incentivazione agli investimenti ad elevata sostenibilità, adottate dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, un'agevolazione di tale natura mirerebbe a sostenere le imprese che intraprendono un virtuoso percorso di rinnovo dei mezzi ad alimentazione tradizionale, acquistando ed utilizzando mezzi alimentati a GNL. In tal modo sarebbero resi meno gravosi i costi di esercizio complessivi. A giugno 2021 il costo medio del GNL venduto alla pompa era di 0,80 euro al chilogrammo, mentre le medie attuali si attestano intorno ai 2,40 euro. Nei prossimi mesi si prospetta quindi, in assenza di interventi, un significativo incremento di tali valori, con evidenti ricadute anche in termini inflazionistici considerando le possibili ricadute in termini di costi per la movimentazione delle merci nel Paese.

Per i motivi sopra elencati, 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 le imprese - attive sul territorio italiano e che svolgono attività logistica e di trasporto delle merci in conto terzi con mezzi di trasporto ad elevata sostenibilità ad alimentazione alternativa a metano liquefatto - **un credito d'imposta per il solo 2022 nella misura del 20 per cento del costo di acquisto al netto dell'imposta sul valore aggiunto di gas naturale liquefatto utilizzato per la trazione dei predetti mezzi**. La misura avrebbe un costo per le casse pubbliche pari a non oltre 25 milioni di euro.