



FEDERCHIMICA
ASSOGASLIQUIDI
Associazione nazionale imprese gas liquefatti

**DDL DI CONVERSIONE IN LEGGE DEL 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**

A.C. 3495

OSSERVAZIONI FEDERCHIMICA-ASSOGASLIQUIDI

Camera dei Deputati

Commissioni riunite VIII e X

Audizione del 11 marzo 2022

PREMESSA

ASSOGASLIQUIDI è l'Associazione di Federchimica che rappresenta a livello nazionale le Imprese produttrici, importatrici e distributrici di GPL (gas di petrolio liquefatto) e GNL (gas naturale liquefatto) per uso combustione ed autotrazione, impegnate nel porre in essere gli investimenti necessari per lo sviluppo di tutta la filiera dei gas liquefatti: dalle infrastrutture di approvvigionamento fino alla distribuzione alle utenze finali.

Nel presente documento vengono poste all'attenzione delle Commissioni osservazioni relativamente ad alcune disposizioni contenute nel decreto legge 1° marzo 2022, n. 17 di interesse specifico dei comparti da noi rappresentati.

Prima di passare alla trattazione di due specifici aspetti – fondo automotive e credito di imposta del GNL per settore logistica ed autotrasporto – vorremmo proporre sintetiche osservazioni di carattere generale sul provvedimento soprattutto alla luce della situazione geopolitica internazionale in costante mutamento.

Invero, l'attuale crisi Russi-Ucraina sta – come è all'attenzione di tutti – ulteriormente provocando forti tensioni e incrementi del prezzo internazionale di tutte le commodities energetiche e quindi non solo del gas naturale (compresso e liquefatto), ma anche degli altri combustibili e carburanti.

A tal proposito, **ci permettiamo di evidenziare la necessità e l'opportunità di individuare risorse economiche (soprattutto in termini di riduzione delle componenti fiscali dell'accisa e dell'IVA) che possano rappresentare un sostegno ed un ristoro per tutti i consumatori rispetto all'incremento notevole della spesa connessa all'acquisto dei carburanti (sia liquidi che gassosi) e dei combustibili (in particolare, del GPL impiegato negli usi civili ed industriali**, prodotto che – come noto – serve proprio i cittadini che si trovano nelle aree più disagiate del territorio nazionale e per questo sconnesse dalla rete dei metanodotti).

In tal senso, anche la Commissione Ambiente del Senato – nel parere reso in sede di conversione in legge del DL c.d. "Sostegni-ter") - ha sottolineato la necessità di estendere l'IVA agevolata del 5 per cento anche alle forniture di GPL usato come combustibile, alla luce del fatto che diverse aree del Paese non sono provviste della rete di distribuzione del gas metano.

Premesso quanto sopra, di seguito si propongono specifiche osservazioni in relazione agli articoli 6 e 22 del decreto legge in discussione.

1. Articolo 6 - "Interventi in favore del settore dell'autotrasporto"

La disposizione definisce, al comma 5, misure che riconoscono, per l'anno 2022, alle imprese esercenti attività logistica e di trasporto delle merci in conto terzi con mezzi di trasporto ad elevata sostenibilità ad alimentazione alternativa a metano liquefatto, un contributo, sotto forma di credito d'imposta nella misura pari al 20 per cento delle spese sostenute, al netto dell'imposta sul valore aggiunto, per l'acquisto di gas naturale liquefatto utilizzato per la trazione dei predetti mezzi.

Si tratta di una misura da tempo attesa e richiesta anche dal nostro settore, fortemente impegnato nella costruzione di una rete di punti vendita di GNL quale carburante per il trasporto pesante stradale.

Il credito di imposta previsto fornisce un sostegno alle imprese della logistica e dell'autotrasporto che nel tempo hanno fatto una scelta importante di svecchiare il proprio parco mezzi puntando sul GNL per l'elevata sostenibilità ambientale del prodotto rispetto alle fonti tradizionali.

Esprimiamo, pertanto, apprezzamento nei confronti dell'attenzione che il Governo – e riteniamo anche il Parlamento – ha riservato al settore sostenendolo in un momento così complesso di forte tensione ed aumento (poco tempo fa assolutamente non immaginabile) delle quotazioni internazionali della materia prima.

Allo stesso tempo – proprio in relazione all'inasprirsi quotidiano delle tensioni di natura geopolitica e del conseguente quotidiano incremento dei prezzi – vorremmo sottoporre alla Vostra attenzione la necessità di verificare ogni possibilità per un incremento del fondo stanziato, che oggi è limitato ad un ammontare totale di 25 milioni di euro.

Uno sforzo ulteriore di ampliamento del fondo disponibile per la copertura del costo del credito di imposta consentirebbe un sostegno che riuscirebbe a coprire l'intero anno 2022.

2. Articolo 22 - Riconversione, ricerca e sviluppo del settore automotive

L'art. 22 prevede specifici stanziamenti per la riconversione, la ricerca e lo sviluppo del settore automotive mediante la creazione di un fondo con dotazione di 700 milioni di euro per l'anno 2022 e di 1000 milioni per ciascuno degli anni successivi, fino a 2030. Gli stanziamenti sono finalizzati all'insediamento, alla riconversione e riqualificazione verso forme produttive innovative e sostenibili, in linea con gli obiettivi europei di riduzione delle emissioni nocive per l'ambiente e di sviluppo digitale, nonché per il riconoscimento di incentivi all'acquisto di veicoli non inquinanti e per favorire il recupero e il riciclaggio dei materiali.

Assogasliquidi accoglie con molto favore l'istituzione del fondo e l'attenzione che viene data nel provvedimento al settore Automotive nel suo complesso, anche in relazione al periodo di tempo (non contingente o di breve periodo) di durata strategica di sostegno al comparto.

In proposito, **si desidera evidenziare la richiesta di poter utilizzare una parte dei fondi stanziati anche a supporto della riconversione a gas (GPL e gas naturale compresso) dei veicoli più vetusti (a partire dalla categoria euro 4) alimentati a benzina e gasolio.**

A tal riguardo, riteniamo che la previsione di una misura di incentivazione nel senso auspicato avrebbe risultati immediati di assoluto rilievo dal punto di vista sociale, industriale ed economico, con benefici diretti per la riduzione delle emissioni di CO₂ e degli altri inquinanti.

Invero - nonostante gli importanti incentivi per l'acquisto dei veicoli nuovi che anche la nostra Associazione apprezza e sostiene – riteniamo che ci sarà una parte importante della popolazione che, per ragioni di ridotto potere di spesa, non avrà la possibilità di cambiare la vettura soprattutto nel breve periodo anche a fronte di specifici sostegni economici.

Di conseguenza, la misura da noi richiesta garantirebbe un sostegno a questa fascia di consumatori garantendo al contempo il diritto alla mobilità dei cittadini in quanto consente loro, con una spesa contenuta, di contribuire ancor di più al miglioramento delle performance ambientali del parco auto circolante, tramite l'installazione di un impianto a gas.

Le nostre stime ci portano a ritenere che – utilizzando parte del fondo stanziato nell'art. 22 (per un importo di circa 50 milioni di euro per anno) - si potrebbe giungere a convertire a gas circa **120.000 veicoli** di categoria veicolare dalla euro 4 oggi circolanti ed alimentati a benzina o gasolio, con una **riduzione annua di 24.000 tonnellate di CO₂, 13 tonnellate di NOx, 97 tonnellate di monossido di carbonio (CO), 1,6 tonnellate di polveri sottili (in termini di PM_{2,5}, PM₁₀ e di PM_exhaust), 69 tonnellate di composti organici volatili non metanici (NMVOC), e 2,5 tonnellate di benzene.** Ovviamente l'effetto ambientale positivo rimarrebbe consolidato anche negli anni successivi allo specifico intervento.

Da un punto di vista industriale, la misura tende a promuovere l'utilizzo ed una maggiore diffusione di tecnologie ad appannaggio di un settore nazionale, quello della produzione di componentistica per gli impianti a gas, che rappresenta un'eccellenza nazionale a livello mondiale. A tale comparto, si aggiunge poi tutto il settore delle Imprese impegnate nella filiera di approvvigionamento e di distribuzione del gas, così come quello delle imprese artigiane (officine di trasformazione) che procedono alla installazione sugli autoveicoli dei kit di alimentazione a gas. **Si tratta, peraltro, di settori che sono stati fortemente colpiti dalla fase di emergenza sanitaria e dalle restrizioni connesse alle mobilità delle persone con effettivi negativi ancora oggi non ammortizzati e persistenti. Ma si tratta anche di settori tutti fortemente radicati sul territorio nazionale, che esprimono forza lavoro nel nostro Paese e contribuiscono all'incremento del PIL: il sostegno richiesto avrebbe dunque ricadute immediate nazionali per i consumatori, le Imprese e l'aria che respiriamo.**

Pertanto, **sottoponiamo alla Vostra attenzione l'opportunità di considerare anche questa misura tra gli obiettivi che parteciperanno alla ripartizione dei fondi stanziati nell'art. 22, tramite l'inserimento di specifici criteri che consentano ai successivi provvedimenti attuativi previsti dalla norma di stanziare risorse a sostegno della conversione a gas dei veicoli circolanti.**

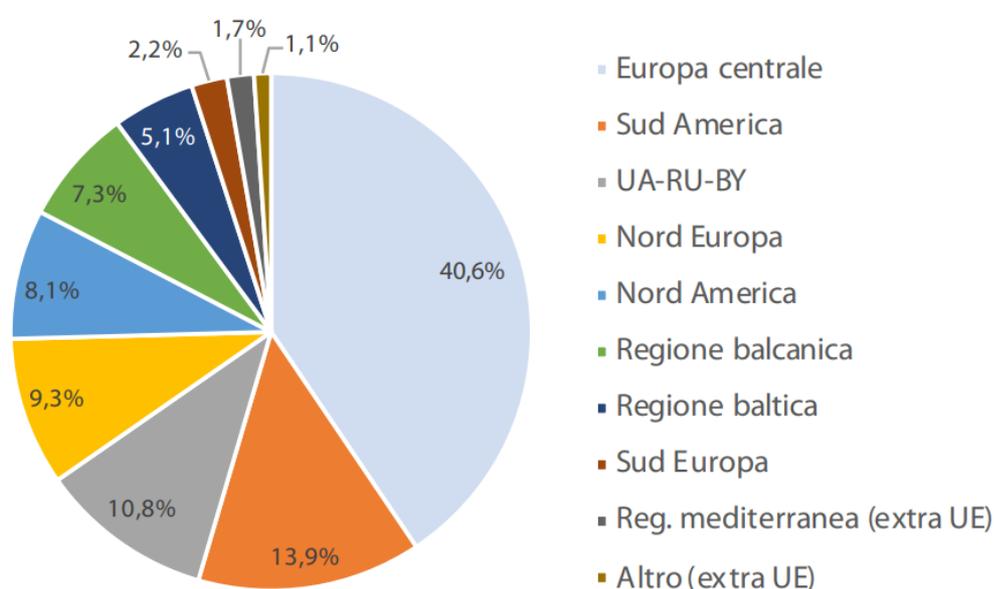
Da ultimo, ci permettiamo alcune sintetiche considerazioni su alcuni aspetti trattati nel corso delle Audizioni svolte l'11 marzo u.s..

Ci si riferisce, in particolare, a quanto riportato rispetto al confronto tra l'utilizzo delle biomasse legnose nel settore del riscaldamento ed il gas ed alla conseguente richiesta di riportare l'aliquota l'IVA gravante sul pellet al 10% (anziché l'attuale 22%).

Sul punto, si desidera segnalare la forte criticità di tale richiesta in relazione alle considerazioni sotto riportate:

- **la biomassa gode già di un fortissimo “sconto fiscale” visto che è l’unico prodotto da riscaldamento non assoggettato ad accisa;**
- **un ulteriore incremento dei consumi di biomassa (in particolar modo pellet), spinto anche da una riduzione dell’IVA applicabile, a differenza di quanto indicato in sede di Audizione non eliminerebbe la dipendenza energetica del nostro Paese dall’estero, ma anzi l’aggraverebbe:** infatti, già oggi l’Italia importa circa l’80% del fabbisogno dall’estero (di tale cifra circa l’11% proviene da Russia, Bielorussia ed Ucraina a cui si aggiunge circa un 12% che arriva da Paesi dell’area baltica e balcanica¹);

Figura 3 - Provenienza delle forniture italiane (quantità)



- **ogni ulteriore aumento di biomassa legnosa bruciata per gli usi di riscaldamento produce effetti negativi sulla qualità dell’aria,** producendo un incremento di emissioni di polveri sottili e di sostanze cancerogene (quali, ad esempio, il benzo(a)pirene), come emerge dai dati di confronto sotto riportati anche se analizzati rispetto agli impianti a legna o pellet più performanti (vd. Impianti classificabili con 5 stelle ai sensi del DM 186/17).

Pertanto, la proposte di ripristinare l’IVA agevolata per il consumo di pellet risulta in contrasto non solo con gli obiettivi di riduzione dell’inquinamento atmosferico da polveri sottili e da altre sostanze dannose per la salute umana, ma anche con la necessità che l’Italia rientri nei parametri indicati nella citata direttiva 2008/50/CE, parametri per il cui mancato rispetto il nostro Paese è già stato condannato dalla Corte di Giustizia UE.

¹ Fonte Agriforenergy, pubblicazione trimestrale del 4 dicembre 2021 a cura di AIEL.

Allegato

Di seguito, sono riportati i risultati di uno Studio condotto da InnovHub/Stazione sperimentale per i Combustibili (vd. grafici) che ha messo a confronto le emissioni prodotte dai diversi sistemi di riscaldamento (a GPL, a gas naturale, a gasolio, a legna ed a pellet).

Combustibile	CO g/GJ	NOx g/GJ	SOx g/GJ	COV g/GJ	PM g/GJ	IPA benzo(a)piren e μg/MJ	NOTE
Gas Naturale	56.6	32.3	0.3 ^a	<0.15	<0.04	<0.08	^a valore medio di letteratura
GPL	47.8	22.6	2.2 ^b	<0.15	<0.04	<0.08	^b elaborazione ISSI sulla base di dati di specifica
Gasolio	3.7 ^c	34 ^c	19.3 ^c	1.1 ^c	0.1 ^c	0.08 ^a	^c dati ISSI su caldaie di potenza >150 kW ^a valore di letteratura
Legna	5862 ^d	122 ^d	10.7 ^d	536 ^d	254 ^d	68.7 ^d	^d dati ISSI
Pellet A1 stufa 4 stelle	175.6	135.9	6.87 ^e	6.7	23.9	0.22	^e valore teorico sulla base del contenuto di zolfo
Pellet A1 stufa 3 stelle	141.4	118.2	6.87 ^e	40.5	44.1	0.18	^e valore teorico sulla base del contenuto di zolfo
Pellet A2 stufa 4 stelle	236.1	166.3	12.8 ^e	8.2	83.8	0.1	^e valore teorico sulla base del contenuto di zolfo
Pellet A2 stufa 3 stelle	625.7	233.2	12.8 ^e	223.8	82.9	0.94	^e valore teorico sulla base del contenuto di zolfo

Dalle conclusioni dello studio emerge una marcata differenza fra i vari combustibili, con un incremento progressivo di due ordini di grandezza nelle emissioni di PM passando dai combustibili gassosi e il gasolio al pellet e di un altro passando dal pellet alla legna da ardere.

Per quanto concerne il Benzo(a)Pirene (sostanza cancerogena) i valori più alti sono stati misurati nello studio sul pellet e sulla legna, mentre la concentrazione nei fumi delle caldaie alimentate con combustibili gassosi è risultata non rilevabile.

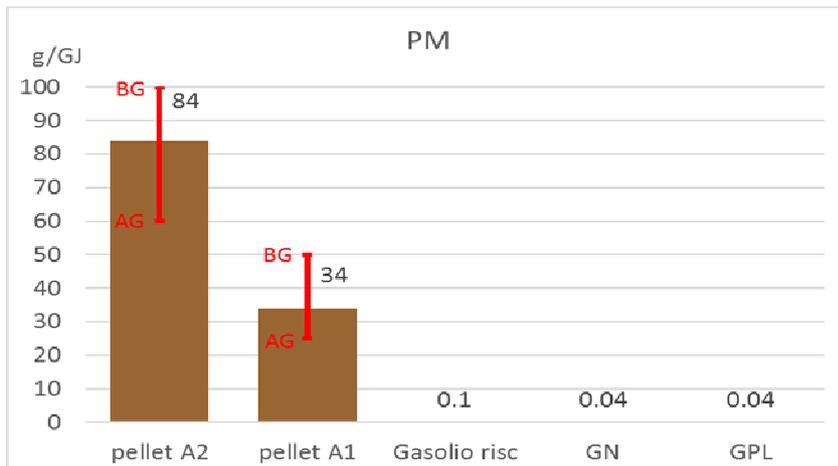


Fig.1: Emissioni PM per tipologia combustibile – studio Innovhub SSI

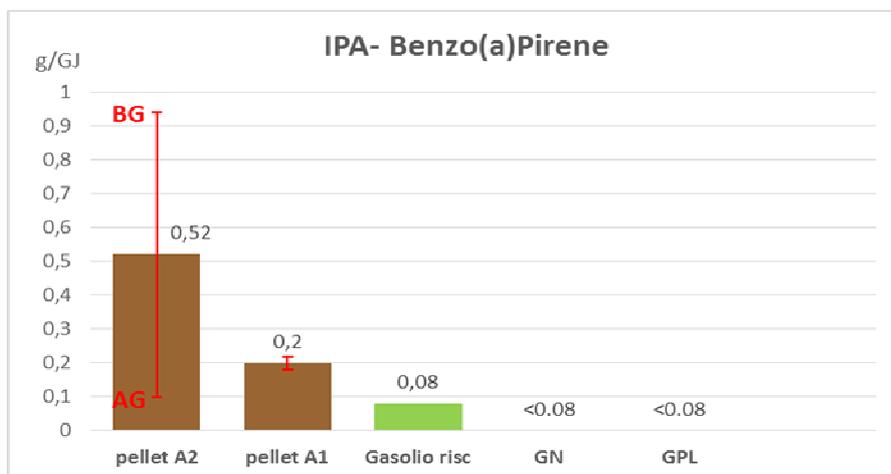


Fig.2: Emissioni Benzo(a)pirene per tipologia combustibile – studio Innovhub SSI

Va poi evidenziato che anche gli impianti a **biomassa certificati 5 stelle ai sensi del DM 186/17** emettono un quantitativo di polveri sottili (polveri ed altri inquinanti) di gran lunga più consistenti rispetto agli impianti alimentati a GPL o metano (vd. tabelle confronti dati emissivi di seguito riportati).

Confronto dati emissivi impianti a biomassa 5 stelle e impianti a gas

Classe 5 stelle (Decreto n°186/2017)					
Tipo di generatore	PP (g/GJ)	COT (g/GJ)	NOx (g/GJ)	CO (g/GJ)	η (%)
Camini aperti	16,75	23,45	67	435,5	85
Camini chiusi, inserti a legna	16,75	23,45	67	435,5	85
Stufe a legna	16,75	23,45	67	435,5	85
Cucina a legna	16,75	23,45	67	435,5	85
Stufe ad accumulo	16,75	23,45	67	435,5	85
Stufe, inserti e cucine a pellet - Termostufe	10,05	6,7	67	167,5	88
Caldaie	10,05	3,35	100,5	20,1	88
Caldaie (alimentazione a pellet o a cippato)	6,7	3,35	80,4	16,75	92

Fonte: DM 186/17 - conversione limiti di concentrazione in fattori emissivi

	PM (g/GJ)	COV (g/GJ)	NOx (g/GJ)	CO (g/GJ)
Gas Naturale	< 0,04	< 0,15	32,3	< 0,15
GPL	< 0,04	< 0,15	22,6	47,8

Fonte: "Studio comparativo sulle emissioni di apparecchi a gas, GPL, gasolio e pellet ed effetto dell'invecchiamento" – INNOVHUB/Stazione sperimentale per i combustibili