



CONTRIBUTO SCRITTO

Camera dei Deputati

Commissioni riunite VIII (Ambiente, Territorio e Lavori pubblici) e X (Attività produttive, Commercio e Turismo)

Conversione in legge del decreto-legge n. 17 del 2022: 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)

Illustre Presidente, onorevoli deputati,

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'interlocuzione 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 della decarbonizzazione.

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 (circa 1,2 milioni di unità), **alimentato già oggi al 30% da biometano, combustibile "green" di produzione nazionale**. Si tratta di asset strategici 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: circa **110 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.

L'attuale situazione dei prezzi del gas naturale sta mettendo a rischio oltre il 50% delle aziende dell'intero settore presenti sul territorio, e sta portando i cittadini e le imprese a scegliere le alimentazioni tradizionali, più inquinanti rispetto al gas naturale/biometano. È necessario continuare ad investire nella transizione energetica del settore trasporti, 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.

PROPOSTE

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 il secondo trimestre del 2022, che la **riduzione dell'IVA al 5%** già concessa alle somministrazioni di gas naturale per usi civili e industriali, **sia estesa anche all'uso autotrazione**, in modo che gli operatori del settore possano applicare questa riduzione agli utenti finali;
- un **ECO BONUS** specifico di € 5.000,00 per l'acquisto di nuove autovetture comprese nella fascia di emissione di CO₂ da 61 a 110 g/km;
- un contributo di € 1.000,00 per la trasformazione a gas naturale/biometano di autovetture già immatricolate e alimentate a benzina e gasolio, compresi i veicoli commerciali, dalla categoria di emissioni Euro 5 e successive, con un Fondo specifico di Euro 15.000.000,00 per ciascun anno dal 2022 al 2025.

Sarà altresì opportuno:

- continuare a **mantenere il sistema di incentivazione per l'uso del biometano nel trasporto**;
- prevedere la contabilizzazione delle emissioni non allo scarico, considerato che tale approccio nei fatti impedisce l'uso di biocarburanti;
- far sì che il gas naturale resti incluso nei **progetti di ricerca, sviluppo e innovazione finanziabili nell'ambito del «Fondo per la crescita sostenibile» di cui all'articolo 14 della legge 17 febbraio 1982, n. 4.**