

Memoria di Assogasliquidi-Federchimica

**Conversione in legge del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, recante
misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia**

**Senato della Repubblica
5^a Commissione permanente (Bilancio)
A.S. n. 1925**

Roma, 7 settembre 2020

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.

I settori rappresentati volgono un servizio di pubblica utilità ai sensi di quanto indicato nella L. 146/90 relativamente alle attività di approvvigionamento di prodotti energetici e, pertanto, le Imprese afferenti al nostro comparto hanno sempre assicurato ed assicurano senza alcuna soluzione di continuità il rifornimento di gas GPL e GNL ai consumatori finali per i loro bisogni primari di riscaldarsi, cucinare, produrre acqua calda sanitaria e per la mobilità di trasporto leggero e pesante.

Il decreto legge 104/2020 rappresenta, dunque, nella particolare ed attuale fase di emergenza sanitaria ma anche economica e produttiva, un ulteriore provvedimento che le Imprese associate auspicano possa costituire – insieme a successivi interventi che il Governo ed il Parlamento adotteranno nei prossimi mesi – un importante strumento di rilancio anche dei settori rappresentati da Assogasliquidi.

Con tale obiettivo, nella presente memoria si sottopongono all'attenzione della Commissione referente alcune osservazioni relativamente alle disposizioni di cui agli artt. 74 e 95 del D.L. 104/2020, auspicando che le stesse vengano tenute in debita considerazione nell'ambito dell'iter di conversione in legge del provvedimento.

ARTICOLO 74 - Incremento del fondo per l'acquisto di autoveicoli a basse emissioni di CO₂ g/km: richiesta di previsione di misure di promozione per la conversione a gas dei veicoli più vetusti

La disposizione prevede un incremento dei fondi già stanziati con il DL 34/2020 per l'acquisto di veicoli di categoria M1 con basse emissioni di CO₂ quale misura di ulteriore sostegno della domanda per consentire la ripresa del settore automobilistico.

A tal riguardo, Assogasliquidi desidera evidenziare la necessità che – ad integrazione dei suddetti incentivi all'acquisto di veicoli nuovi – vengano inserite apposite misure di promozione delle conversione a gas (GPL e gas naturale) di veicoli vetusti, al fine di ridurre in modo consistente gli effetti climalteranti e sulla qualità dell'aria del trasporto stradale e promuovere l'impiego dei carburanti alternativi, la cui domanda risulta ancora in forte contrazione a seguito dei provvedimenti restrittivi adottati per l'emergenza sanitaria in atto.

Le precedenti iniziative di incentivazione delle trasformazioni a GPL e metano dei veicoli da parte del Ministero dello Sviluppo Economico hanno infatti portato a risultati di assoluto rilievo nel settore industriale ed economico italiano, con immediati benefici anche per la riduzione delle emissioni di CO₂ e degli altri inquinanti.

Oggetto della misura

La proposta di incentivazione che Assogasliquidi auspica possa essere inserita in sede di conversione del D.L. 104/2020 – ad integrazione delle misure indicate nell’articolo 74 - **ha come obiettivo la conversione a gas di veicoli a benzina EURO 4 e EURO 5, garantendo un incentivo (per singolo veicolo) di 600 € per la conversione di veicoli a GPL e di 900 € per la conversione di veicoli a metano.** Effettuando un’analisi sullo storico delle conversioni a gas si evince che la misura proposta garantirebbe la **conversione di circa 33.000 veicoli, oltre 23.000 in più** rispetto a quelli che si avrebbero da uno scenario tendenziale.

Vantaggi ambientali della misura

I vantaggi della trasformazione in veicoli a gas sono innumerevoli: dal punto di vista ambientale si ottengono considerevoli riduzioni in termini di emissioni di inquinanti atmosferici, con conseguente ritorno sulla qualità dell’aria e sulla salute dei cittadini, e di gas climalteranti. L’impatto ambientale della misura è quantificabile, infatti, in una **riduzione di circa 0,1 tonnellate di NOx, e di circa 1.300 tonnellate di CO₂** nei mesi considerati nell’intervento normativo proposto. Ovviamente l’effetto ambientale positivo rimarrà consolidato anche negli anni successivi allo specifico intervento con una riduzione media annua pari a circa 5.200 tonn. di CO₂ e di circa 0,4 tonn. di NOx.

Vantaggi industriali della misura

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 comparti che sono fortemente colpiti dall’attuale fase di emergenza sanitaria e dalle restrizioni connesse alle mobilità delle persone con effettivi negativi ancora oggi non ammortizzati e persistenti.

Vantaggi sociali della misura

Il parco auto italiano risulta tra i più vetusti e ciò anche in considerazione delle risorse economiche disponibili per il consumatore finale che non consentono di procedere all’acquisto di un autoveicolo nuovo (seppur oggetto degli incentivi contenuti nel D.L. 34/2020 come rivisti dall’art. 74 in argomento), anche in relazione all’ulteriore contenimento delle risorse disponibili per le famiglie (specie di quelle appartenenti alle fasce sociali più deboli) dovuto all’emergenza sanitaria in atto.

Pertanto, la misura proposta - oltre a promuovere una cultura automobilistica favorevole all’uso di carburanti alternativi – garantisce il diritto alla mobilità dei

cittadini (e tra questi di quelli della fascia sociale con meno disponibilità economica anche in relazione all'impatto derivante dall'attuale crisi sanitaria e, quindi, non in grado di far fronte all'acquisto seppur incentivato di un'autovettura) in quanto consente loro, con una spesa contenuta, di contribuire al miglioramento delle performance ambientali del parco auto e di continuare ad usare il loro veicolo con l'alimentazione a gas, anche in relazione alla progressiva introduzione di divieti di circolazione già vigenti e futuri sempre più stringenti per i veicoli alimentati con carburanti tradizionali.

Relazione tecnica

Da un punto di vista economico, particolarmente significativo il risulta il gettito d'IVA e di imposte di prodotto risultante dalle trasformazioni a gas dei veicoli che verrebbero incentivate tramite la misura proposta.

Infatti, considerando il totale delle nuove conversioni a gas che si avrebbero con l'introduzione della misura incentivante **si ottiene un gettito d'IVA pari a circa € 9 milioni, oltre € 6 milioni in più** rispetto a quelli che si avrebbero da uno scenario tendenziale in mancanza di incentivi.

A questa somma va aggiunto il **maggiore gettito di imposte** relative ai collaudi dei veicoli (in termini di imposte di bollo e diritti da riconoscere alla motorizzazione), **pari circa € 1,3 milioni (circa € 0,9 milioni in più rispetto allo scenario tendenziale)**, al netto delle maggiori entrate nel bilancio statale derivanti dalle imposte dirette pagate dalle imprese di produzione ed installazione dei kit di trasformazione.

Dall'analisi si evince che il **costo della misura, stimato in circa € 20 milioni per l'anno 2020 (dal 1° novembre al 31 dicembre 2020)**, verrà in misura maggiore compensato dagli ulteriori gettiti derivanti dall'aumento delle conversioni e da quello proprio dello scenario tendenziale, configurandosi in circa **€ 10 milioni di oneri netti** per lo Stato.

Numero extra collaudi a gas	
Totale	33.000

NOx (t)	CO ₂ (t)
0,1	1.300

Impatto economico

<i>Costo misura anno 2020</i>	€ 20.000.000
<i>Maggiore gettito (IVA + tasse pratiche auto)</i>	€ 7.000.000
<i>Gettito scenario tendenziale (IVA + tasse)</i>	€ 3.000.000
<hr/>	
Oneri netti	€ 10.000.000

Di seguito, si riporta il testo della possibile proposta emendativa integrativa delle misure già contenute nell'art. 74 del DL 104/2020:

PROPOSTA DI EMENDAMENTO

“Dopo l’articolo 74 aggiungere il seguente articolo:

Art. 74-bis

(MISURE PER LA CONVERSIONE A GAS DI AUTOVEICOLI)

1. Al fine di ridurre gli effetti climalteranti e sulla qualità dell’aria del trasporto stradale e promuovere l’impiego dei carburanti alternativi di cui al decreto legislativo 16 dicembre 2016, n° 257, a coloro che a decorrere dal 1° novembre 2020 ed fino al 31 dicembre 2020 installano impianti a GPL o a metano per autotrazione su autoveicoli di categoria M1 alimentati a benzina o gasolio di classe "Euro 4" o "Euro 5", è riconosciuto un contributo pari a euro seicento per il GPL ed euro novecento per il metano.
2. Il contributo di cui al comma 1 è corrisposto dall’installatore al beneficiario dell’impianto di alimentazione a GPL o metano mediante compensazione con il prezzo relativo all’impianto e all’operazione di installazione.
3. Le imprese costruttrici ed importatrici degli impianti di alimentazione a GPL o metano rimborsano all’installatore l’importo del contributo e recuperano tale importo quale credito di imposta per il versamento delle ritenute dell’imposta sul reddito delle persone fisiche operate in qualità di sostituto d’imposta sui redditi da lavoro dipendente, dell’imposta sul reddito delle persone fisiche, dell’imposta sul reddito delle società e dell’imposta sul valore aggiunto, dovute, anche in acconto, per l’esercizio in cui si provvede all’aggiornamento della carta di circolazione del veicolo a seguito della installazione dell’impianto di alimentazione a GPL o metano.
4. Fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura per l’installazione degli impianti di cui al comma 1, il costruttore o l’importatore dell’impianto conserva la seguente documentazione, che deve essere ad essere trasmessa dall’installatore entro sessanta giorni dall’emissione della fattura:
 - a) copia della fattura per l’installazione, con attestazione di conformità all’originale apposta dal soggetto emittente;
 - b) copia della carta di circolazione del veicolo da cui risulti l’avvenuta installazione, o attestazione equipollente.
5. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell’Economia e delle Finanze, da emanare entro 15 giorni dalla entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto legge, sono adottati i criteri e le modalità di applicazione delle disposizioni di cui al presente articolo.
6. All’onere derivante dalle disposizioni del presente articolo, valutato per l’anno 2020 in 20 milioni di euro, si provvede medianteCon provvedimenti legislativi di variazione di bilancio, gli eventuali miglioramenti del saldo netto da finanziare derivanti nel triennio 2020-2022 dalle maggiori entrate accertate in connessione con le maggiori vendite realizzate per effetto delle disposizioni di cui al presente articolo potranno, in deroga alla vigente normativa contabile, essere acquisiti a reintegrazione del predetto accantonamento. Il Ministro dell’Economia e delle Finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.”.

ARTICOLO 95, commi 24, 25 e 26 - (Misure per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e istituzione dell'Autorità per la laguna di Venezia)

Le disposizioni indicate prevedono un divieto di rilascio di “autorizzazioni e di ogni altro atto di assenso, ivi compresi le autorizzazioni paesaggistiche, i provvedimenti di valutazione di impatto ambientale e le concessioni demaniali per ogni attività avente ad oggetto la costruzione e l'esercizio di nuovi impianti di stoccaggio di Gpl nei siti riconosciuti dall'Unesco”, prevedendo altresì che “l'avvio dell'esercizio degli impianti di stoccaggio Gpl, collocati nei suddetti siti riconosciuti dall'Unesco, già autorizzati alla data di entrata in vigore della presente disposizione e non ancora in esercizio.”.

Le norme citate stabiliscono poi che “con decreto del Ministero dello sviluppo economico adottato di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, sono individuate le autorizzazioni e gli ulteriori atti di assenso, già adottati alla data di entrata in vigore della presente disposizione e dichiarati inefficaci ai sensi delle lettere a) e b) del comma 24, nonché stabiliti i criteri e le modalità per il riconoscimento dell'eventuale indennizzo di cui al comma 26 nei limiti delle risorse ivi previste.”.

A fronte delle applicazioni delle suddette disposizioni con il comma 26 del citato art. 95 si istituisce “un fondo con una dotazione di euro 1 milione per l'anno 2020, di euro 15 milioni per l'anno 2021 e di euro 13 milioni per l'anno 2022, finalizzato all'erogazione, ove ne ricorrano le condizioni e fino ad esaurimento delle risorse, di un indennizzo in favore dei beneficiari delle autorizzazioni o degli ulteriori atti di assenso, dichiarati inefficaci ai sensi del comma 25.”.

Assogasliquidi desidera evidenziare come – ad avviso della stessa – le disposizioni indicate debbano essere attentamente valutate sotto il profilo della loro logicità, coerenza e soprattutto conformità ai principi costituzionali costituzionali e, in particolare, di quello di cui all'art. 41 della Carta costituzionale (che – come noto – garantisce il libero esplicarsi dell'iniziativa economica privata, non in contrasto con l'utilità sociale e in modo da non recare danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana), nonché dei criteri di necessità ed urgenza che sono alla base del potere governativo di decretazione di urgenza di cui all'art. 77 Cost.

Le perplessità circa le norme in questione vengono poi ulteriormente rafforzate dal fatto che la norma prende in considerazione in modo specifico gli impianti di GPL, vietando il rilascio di qualsivoglia autorizzazione per gli stessi qualora collocati in siti riconosciuti dall'Unesco.

A tal proposito, si desidera ribadire la piena sicurezza e conformità degli impianti di GPL alle normative vigenti che (così come per qualsiasi altro prodotto energetico) prevedono iter amministrativi per il rilascio delle autorizzazioni alla installazione ed all'esercizio degli stessi particolarmente complesse e che vedono la partecipazione attiva ed il rilascio di pareri da parte di tutte le amministrazioni competenti sui profili di sicurezza tecnica, ambientali, demaniali e fiscali.

Peraltro, la stessa direttiva comunitaria sullo sviluppo dei carburanti alternativi (direttiva 2004/94/CE recepita in Italia con il D.Lgs. 257/16) individua il GPL nel novero degli stessi carburanti alternativi in grado di contribuire alla riduzione delle emissioni di anidride carbonica e altri inquinanti nel settore dei trasporti.

Stupisce quindi come le disposizioni contenute nel recente D.L. 104/2020 colpiscano senza motivazione tecnica proprio ed esclusivamente gli impianti di GPL, in questo creando a nostro avviso un vulnus di ragionevolezza delle norme da valutare attentamente sotto il profilo del rispetto dei principi posti nell'art. 3 della nostra Costituzione.

A tal riguardo, va premesso che lo stesso Servizio Bilancio del Senato rileva - nella documentazione depositata in relazione alla conversione in legge del D.L. 104/2020 - che *“sotto il profilo economico e finanziario, sulla base delle informazioni fornite dal Ministero dello Sviluppo economico, alla data di entrata in vigore della presente disposizione (15 agosto 2020), sussiste un'unica fattispecie astrattamente riconducibile a quella disciplinata dalla lettera b) del comma 24”,* precisando poi che *“si tratta dell'autorizzazione a realizzare nel Comune di Chioggia, nell'area portuale di Val da Rio, un deposito costiero di carburanti, destinato ad accogliere fra l'altro 9.000 mc di gas di petrolio liquefatto – Gpl, di cui al decreto interministeriale del Ministero per lo sviluppo economico e del Ministero delle infrastrutture e trasporti – MIT 26 maggio 2015 n. 17407.”*

Se – come indicato dal documento sopra riportato e come effettivamente è – la norma andasse a “colpire” una sola fattispecie, a nostro avviso la stessa si potrebbe configurare come un intervento non con carattere di generalità ed astrattezza, caratteristiche queste che invece devono contraddistinguere sempre le disposizioni normative di rango primario.

In tal senso, lo stesso dossier del Servizio studi del Senato indica che mentre la lettera a) del comma 24 vieta le autorizzazioni e qualsivoglia altro atto di assenso - ivi comprese autorizzazioni paesaggistiche, valutazioni di impatto ambientale e concessioni demaniali - per attività aventi ad oggetto la costruzione e l'esercizio di nuovi impianti di stoccaggio di Gpl, la lettera b), riguarda invece “gli impianti di stoccaggio i quali alla data di entrata in vigore del provvedimento risultano essere stati già autorizzati, ma non ancora in esercizio, vietandone l'avvio dell'esercizio stesso”. Conseguentemente, il Servizio Studi indica la necessità di valutare *“la disposizione di cui alla lettera b) del comma 24, in relazione ai possibili effetti di contenzioso in relazione ai siti già oggetto di autorizzazione, considerato peraltro che il successivo comma 25 della norma non prevede un termine per l'emanazione del D.M. del MISE inerente anche la materia degli indennizzi”*: aspetto questo di particolare delicatezza dato che, fin tanto che il suddetto decreto interministeriale non fosse emanato, l'impianto di GPL già realizzato oltre a non potere entrare in esercizio non potrebbe neppure ottenere la liquidazione dell'indennizzo dovuto.

Oltre le sopra indicate valutazioni di carattere più propriamente giuridico, ci permettiamo di evidenziare come le disposizioni in argomento pongano anche un pericolo consistente di carattere molto più ampio e generale, in quanto costituiscono un primo pericoloso precedente che espone a rischio qualsiasi

investimento che le Imprese di qualsivoglia comparto possono decidere di porre in essere sul territorio nazionale.

E ciò è valido in via generale e ancor più proprio in un momento così importante e delicato in cui gli sforzi di tutti - cittadini, Imprese e Stato – deve essere rivolto a garantire una reale e concreta ripartenza economica, produttiva e sociale.

Per quanto sopra indicato e per le preoccupazioni espresse, Assogasliquidi auspica e chiede che - nel corso dell'iter parlamentare del disegno di legge di conversione del D.L. 104/2020 – venga attentamente e criticamente valutato il contenuto delle disposizioni di cui al citato art. 95, al fine di giungere ad una soluzione che sia comunque ispirata al rispetto dei principi della nostra Carta costituzionale.