



CONFERENZA DELLE REGIONI
E DELLE PROVINCE AUTONOME

30/3/2022



22/54/CU03/C4-C5-C7-C18

**POSIZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE PER LA 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**

Parere, ai sensi dell’articolo 9 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281

Punto 3) odg Conferenza Unificata

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome esprime parere favorevole condizionato all’accoglimento delle seguenti proposte emendative:

EMENDAMENTO 1

All’articolo 2 “Riduzione dell’IVA e degli oneri generali nel settore del gas” è aggiunto il seguente comma:

“1-bis: In deroga a quanto previsto dal Decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, le prestazioni previste dai Contratti di Servizio Energia, dai Contratti di Rendimento Energetico o di Prestazione Energetica (EPC) e dai Contratti di Teleriscaldamento, per usi civili ed industriali, contabilizzati nelle fatture emesse per i mesi di aprile, maggio e giugno 2022, in analogia a quanto previsto dal comma 1 per le somministrazioni di gas metano usato per combustione, sono assoggettate all’aliquota IVA del 5 per cento. Qualora le prestazioni di cui al primo periodo siano contabilizzate sulla base di consumi stimati, l’aliquota IVA del 5 per cento si applica anche alla differenza derivante dagli importi ricalcolati sulla base dei consumi effettivi riferibili, anche percentualmente, ai mesi di aprile, maggio e giugno 2022.”

Relazione illustrativa

Il mercato dell’energia sta attraversando una situazione estremamente critica. Il Governo è intervenuto sulla componente Energia Elettrica (D.L. n.4 del 27 gennaio 2022) con l’eliminazione delle aliquote relative agli oneri generali di sistema e sulla parte termica, con la riduzione dal 22% al 5% dell’aliquota somministrazioni di gas metano usato per combustione per usi civili e industriali per il 4°trimestre 2021 (Decreto Legge 27 settembre 2021, n. 130), per il primo trimestre 2022 con la Legge di Bilancio 2022, e prorogando questa misura anche per il secondo trimestre 2022 (Decreto Legge 1 marzo 2022, n. 17).

La previsione legislativa, tuttavia, esclude tutte le forniture di gas naturale ricomprese nei Contratti Servizio Energia, nei Contratti di rendimento energetico o di prestazione energetica (EPC) e nei contratti di teleriscaldamento. Tali tipologie di contratto sono indicate dalla vigente legislazione

nazionale ed europea come uno strumento fondamentale per l'efficientamento energetico e rappresentano la tipologia di contratto prevalente per alcune Aziende Sanitarie, in quanto viene acquistata in prevalenza energia termica prodotta con gas metano attraverso:

- contratti di teleriscaldamento ove presente il servizio;
- contratti di concessione attivati per incrementare l'efficienza energetica;
- l'adesione al Multiservizio manutentivo con servizio energia per gli ulteriori edifici in gestione.

Si ritiene che i contratti di servizio energia e teleriscaldamento che prevedano il gas naturale quale combustibile, in quanto destinati al soddisfacimento dei medesimi "usi civili e industriali" della fornitura di gas metano e caratterizzati da un prezzo con il medesimo andamento, debbano beneficiare dell'aliquota IVA ridotta al 5% prevista per le somministrazioni di gas metano usato per combustione, indipendentemente dalla forma contrattuale con cui il metano viene somministrato. In carenza dell'equiparazione tra mera fornitura e acquisto di energia termica prodotta con gas metano si verrebbe infatti a creare una palese disparità di trattamento.

EMENDAMENTO 2

Sostituire l'art. 7 "Incremento del Fondo unico a sostegno del potenziamento del movimento sportivo italiano", con il seguente:

Articolo 7

1. Per far fronte alla crisi economica determinatasi in ragione delle misure di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 introdotte con il decreto-legge n. 229 del 2021, nonché per far fronte alla crisi economica determinatasi dagli aumenti dei prezzi nel settore energetico e ridurre gli effetti distorsivi, le risorse del « Fondo unico a sostegno del potenziamento del movimento sportivo italiano » di cui all'articolo 1, comma 369, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, stanziata con il presente articolo, sono destinate all'erogazione di contributi a fondo perduto per le associazioni e società sportive dilettantistiche, colpite dalle restrizioni, dovute all'emergenza pandemica, e dall'aumento di costi energetici, con specifico riferimento alle associazioni e società sportive dilettantistiche che gestiscono impianti sportivi.

Una quota delle risorse, pari al 50 per cento dello stanziamento di cui al presente articolo, è destinata alle società e associazioni dilettantistiche che gestiscono impianti per l'attività natatoria e del ghiaccio, in relazione ai rincari energetici.

Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare entro il 10 maggio 2022, di concerto con i Ministri interessati, previa Intesa in Conferenza Unificata, sono individuate le modalità e i termini di presentazione delle richieste di erogazione dei contributi, i criteri di ammissione, le modalità di erogazione, nonché le procedure di controllo, da effettuarsi anche a campione.

2. Il «Fondo unico a sostegno del potenziamento del movimento sportivo italiano» di cui all'articolo 1, comma 369, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, è incrementato di 60 milioni di euro per l'anno 2022.

3. Sono abrogati i commi 3 e 4 dell'articolo 9 del Decreto- Legge 4/2022.

4. Al comma 369, articolo 1, Legge 205/2017, dopo la lettera f) è aggiunto:

g) sostenere le associazioni e società sportive dilettantistiche per interventi aventi carattere straordinario in situazione d'emergenza.

Relazione illustrativa

La proposta emendativa è coerente con quanto già espresso da ultimo nel documento consegnato in sede di Conferenza Unificata del 2 marzo 2022. Le Regioni ritengono necessario ribadire che in attuazione della recente sentenza della Corte Costituzionale n. 40 del 22 Febbraio 2022, la Conferenza Stato - Regioni debba



essere coinvolta in tutti i casi di disposizioni attuative in materia di sport e di impianti sportivi in capo al Dipartimento per lo sport della Presidenza del Consiglio dei ministri, in modo da garantire il coordinamento, armonizzare le iniziative poste in essere sull'intero territorio nazionale, condividere i criteri e le modalità più efficaci per garantire una distribuzione equa e coerente con le esigenze ed i fabbisogni dell'intero territorio nazionale. Che sia necessario ridefinire la disciplina del Fondo unico a sostegno del potenziamento del movimento sportivo italiano di cui all'articolo 1, comma 369, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, in coerenza ai dettami giurisprudenziali circa le prerogative regionali, anche alla luce dei finanziamenti disposti su tale Fondo a titolo di ristoro, con i recenti provvedimenti d'urgenza (decreto-legge n. 4 del 2022 e successivi provvedimenti d'urgenza). Considerato, che la Corte Costituzionale ha dichiarato con la sentenza 40/2022 l'illegittimità dei provvedimenti del Capo del Dipartimento per lo sport della Presidenza del Consiglio dei Ministri adottati senza la previa Intesa con la Conferenza Stato Regioni (o Unificata) in relazione alle disposizioni recate dall'art. 3, comma 2, del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137 (Ulteriori misure urgenti in materia di tutela della salute, sostegno ai lavoratori e alle imprese, giustizia e sicurezza, connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19), convertito, con modificazioni, in legge 18 dicembre 2020, n. 176; preso atto che il Governo ha disposto nell'anno 2022 che le risorse, stanziata a titolo di ristoro e sostegno per la Associazioni e Società Sportive Dilettantistiche, hanno incrementato il Fondo unico a sostegno del potenziamento del movimento sportivo italiano, di cui alla Legge n. 205/2017 (art 1 comma 369) e non il Fondo Unico per il sostegno delle associazioni e società sportive dilettantistiche come istituito con il citato DL 137/2020; considerato, che le disposizioni recate dal citato comma 369 fanno riferimento a finalità ordinarie, che non vengono modificate dalle disposizioni urgenti che hanno incrementato il Fondo ivi istituito:

Si ritiene opportuno integrare le disposizioni recate dal citato comma 369 con le ulteriori finalità ora perseguite con le risorse ivi allocate. Si ritiene opportuno altresì che le disposizioni seguenti assorbano anche il contenuto dei commi 3 e 4 (conseguentemente abrogati), dell'art.9, della Legge di conversione del DL 4/2022, considerato che trattasi di medesima disciplina, anche al fine di ottimizzare le procedure e rendere tempestive le azioni e i provvedimenti di attuazione. Si richiama infine che le proposte emendative non comportano oneri aggiuntivi poiché trattasi di risorse già stanziata dalle disposizioni citate.

EMENDAMENTO 3

All'art. 26, dopo il comma 2, aggiungere i seguenti:

“2-bis. Dall'esercizio 2021 si considera rispettato l'obiettivo dell'equilibrio economico - finanziario del quarto trimestre di cui all'articolo 1, comma 174 della legge 30 dicembre 2004, n. 311, nel caso in cui le maggiori spese siano state sostenute per il contrasto della pandemia da Covid-19 dalle Regioni e Province autonome e registrate nell'apposito centro di costo, come individuato al comma 1 dell'articolo 18 del decreto legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito con modificazioni dalla legge 24 aprile 2020, n. 27. Le maggiori spese per il contrasto alla pandemia Covid sono ripianate, attraverso un apposito incremento delle risorse delle disponibilità finanziarie per il Servizio Sanitario Nazionale, dalle Regioni e Province autonome nei dieci esercizi successivi. Conseguentemente non si applicano, dall'esercizio 2021, le disposizioni previste dall'articolo 1, comma 174, della legge 30 dicembre 2004, n. 311.

2-ter. Per l'anno 2022, il termine del 30 aprile di cui all'articolo 1, comma 174, della legge 30 dicembre 2004, n. 311, è differito al 15 giugno e, conseguentemente, il termine del 31 maggio, ovunque ricorre nel citato articolo 1, comma 174, è differito al 15 luglio.

2-quater. Per le regioni e le province autonome di Trento e di Balzano, i termini previsti dall'articolo 18, comma 1, lettere b) e c), del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118, sono così prorogati per l'anno 2022:

- a) il rendiconto relativo all'anno 2021 è approvato da parte del consiglio entro il 30 settembre 2022, con preventiva approvazione da parte della giunta entro il 30 giugno 2022;***
- b) il bilancio consolidato relativo all'anno 2021 è approvato entro il 30 novembre 2022.***



2-quinquies. Per l'anno 2022, il termine previsto dall'articolo 31 del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118, per l'adozione dei bilanci di esercizio dell'anno 2021 degli enti di cui all'articolo 19, comma 2, lettera b), punto i), e lettera c), del citato decreto legislativo n. 118 del 2011 è prorogato al 30 giugno 2022.

2-sexies. I termini di cui all'articolo 32, comma 7, del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118, sono così modificati per l'anno 2022:

a) i bilanci di esercizio dell'anno 2021 degli enti di cui all'articolo 19, comma 2, lettera b), punto i), e lettera c), del citato decreto legislativo n. 118 del 2011 sono approvati dalla giunta regionale entro il 31 luglio 2022;

b) il bilancio consolidato dell'anno 2021 del Servizio sanitario regionale è approvato dalla giunta regionale entro il 30 settembre 2022.”

Relazione illustrativa

Analogamente all'esercizio precedente, a causa del protrarsi dello stato emergenziale derivante dal Covid-19, si propongono:

- la proroga dei termini di cui all'art 18 del dlgs 118/2011, relativi all'approvazione del rendiconto e del bilancio consolidato 2021 delle regioni.

- la proroga dei termini relativi all'approvazione dei bilanci di esercizio 2021 delle aziende sanitarie e del bilancio consolidato del SSR, di cui all'art 32 del dlgs 118/2011, analogamente a quanto avvenuto nel 2021 per i bilanci d'esercizio 2020.

- la proroga dei termini delle verifiche sull'equilibrio economico del SSR al 4° trimestre 2021 a cui sono sottoposte Regioni ogni anno, ai sensi dell'art 174 della legge 311/2004. Ciò al fine di aumentare il tempo disponibile, per le Regioni che evidenzino uno squilibrio economico, per reperire e destinare al SSR le risorse necessarie per ristabilire l'equilibrio economico. Una misura analoga era stata adottata anche nel 2021 per le verifiche sull'equilibrio economico al 4° trimestre 2020.

Dato il notevole ammontare dei costi aggiuntivi che i SSR hanno dovuto sostenere per fronteggiare gli effetti dell'emergenza sanitaria, costi che sono stati coperti solo parzialmente dalle ulteriori risorse messe a disposizione dallo Stato, l'emendamento propone di escludere dalla verifica degli equilibri economico-finanziari dei SSR, effettuata ex art. 174 della legge 311/2004, l'importo dei suddetti costi aggiuntivi e di consentirne il ripiano, da parte dello Stato, in un periodo massimo di 10 anni.

EMENDAMENTO 4

Art. 2. Riduzione dell'IVA e degli oneri generali nel settore del gas (Estensione dei beneficiari dell'agevolazione IVA)

All'art. 2 c. 1 tra le parole: “*le somministrazioni di gas metano usato per combustione per usi civili e industriali*” e le seguenti “*di cui all'articolo 26, comma 1, del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504*” inserire le parole “**nonché all'autotrazione**”.

Relazione

Il comma 1 dell'articolo 26 del D.Lgs.504/95 richiamato in norma, prevede che “**il gas naturale** (codici NC 2711 11 00 e NC 2711 21 00), destinato alla combustione per usi civili e per usi industriali, nonché) all'autotrazione, è sottoposto ad accisa, con l'applicazione delle aliquote di cui all'allegato I, al momento della fornitura ai consumatori finali ovvero al momento del consumo per il gas naturale estratto per uso proprio”.



Già l'art. 2, c. 1, del decreto-legge 27 settembre 2021, n. 130, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 novembre 2021, n. 171 (c.d. Decreto Energia) aveva ommesso il richiamo all'autotrazione contenuto nel Testo Unico richiamato, di tal che l'Agenzia delle Entrate – Direzione Centrale Coordinamento Normativo, con propria Circolare n. 17/E del 3 dicembre 2021, ha sostenuto che: *“come emerge dall'articolo 26, comma 1, del TUA e dall'allegato I allo stesso Testo unico (...) l'utilizzo del gas naturale per autotrazione nonché quello utilizzato per la produzione di energia elettrica, nel contesto del sistema impositivo dell'accisa, si configurano come impieghi del tutto autonomi e differenziati rispetto all'impiego per gli usi civili e industriali ivi individuati, sottoposti ad accisa con applicazione di una propria aliquota”*, peraltro legittimamente, in aderenza a quanto disposto dall'articolo 14, paragrafo 1, lettera a), della direttiva n. 2003/96/CE del Consiglio del 27 ottobre 2003. La stessa Agenzia, peraltro, chiosa che: *“L'impiego del gas metano per autotrazione resta, pertanto, escluso dall'agevolazione in esame, in quanto non espressamente richiamato dall'articolo 2, comma 1, del d.l. n. 130 del 2021”*.

Nel complessivo contesto di politica energetica orientato alla transizione ecologica, declinata dal pacchetto Fit for 55% ed attuata da strumenti nazionali tra cui il PNRR, vista l'impennata del prezzo della materia prima gas negli ultimi mesi ed alla luce del contesto globale ridisegnato dal conflitto russo-ucraino, nonché in considerazione della conservazione di un segmento del comparto automotive maggiormente sostenibile rispetto a quello che produce mezzi a sola alimentazione petrolifera, **si propone di estendere la platea dei beneficiari della riduzione dell'IVA al 5% anche al gas metano per autotrazione.**

Questa agevolazione economica per gli utilizzatori di veicoli, anche ibridi, che impieghino quel propulsore, scongiurerebbe il rischio di produrre un effetto negativo sulla domanda, con conseguente ricaduta sull'offerta.

Si ritiene, sulla base di dati resi disponibili da associazioni di riferimento di rango nazionale (fonte Federmetano 2022), che **il fabbisogno per una copertura trimestrale del minor gettito IVA ammonterebbe, su base dati ultimo trimestre 2021, ad € 20.000.000.**

Emendamento n. 2 - Art. 4-bis Modifiche al decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017 (Qualificazione delle aziende di trasporto terrestre come imprese energivore)

Aggiungere articolo 4 bis di modifica del decreto del Ministro dello sviluppo economico del 21 dicembre 2017. In particolare, all'articolo 3, comma 1, lettera a), del decreto in parola, sono apportate le seguenti modificazioni: dopo le parole *“operano nei settori dell'Allegato 3 alle Linee guida CE”* sono inserite le seguenti: *“o nei settori identificati dai codici NACE 49.31 (trasporto terrestre di passeggeri in aree urbane e suburbane) o 52.21.9 (altre attività connesse ai trasporti terrestri nca).”*

Relazione

Le strategie politiche a livello internazionale e nazionale convergono tutte sull'obiettivo di ridurre il livello di inquinamento generato dal settore dei trasporti a livello globale (gas serra) e locale (NOx, particolati fini, benzeni, rumore, etc). La Strategia Energetica Nazionale del 2017 (di seguito SEN) prevede un'evoluzione del sistema del trasporto pubblico locale (di seguito TPL) verso combustibili alternativi a quelli fossili.

Il 21 gennaio del 2020, il Ministero dello Sviluppo Economico ha pubblicato il testo del Piano Nazionale Integrato per l'Energia ed il Clima (PNIEC) che, per quanto riguarda il settore dei trasporti, prevede:

- una quota di energia utilizzata da fonte rinnovabile nei consumi finali lordi del 21,6%;
- l'obbligo per le Pubbliche Amministrazioni di acquistare quote di autobus elettrici o a metano al momento della sostituzione del rispettivo parco di almeno il 30% entro il 2022, il 50% entro il 2025 e l'85% entro il 2030;
- una riduzione dei consumi di energia primaria di 2,6 Mtep/anno grazie a interventi di spostamento della mobilità passeggeri privata verso la mobilità collettiva e/o *smart mobility*, del trasporto merci da gomma a rotaia e all'efficientamento dei veicoli.



Pertanto, la crescente esigenza, anche in ottica PNRR, di provvedere all'elettrificazione della mobilità pubblica comporterà un ulteriore aumento dei costi legati all'approvvigionamento di energia elettrica con un peso sempre maggiore sui bilanci delle aziende del TPL negli anni avvenire.

Alla luce di quanto sopra, si ritiene necessaria una modifica del decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017, che regola il sistema delle agevolazioni per le imprese a forte consumo di energia elettrica e, in particolare, l'inclusione nella categoria di imprese a forte consumo di energia beneficiarie delle agevolazioni di cui all'art. 3, comma 1, lettera a) del predetto decreto anche delle imprese che operano nei settori identificati dai seguenti codice NACE:

- 49.31 - trasporto terrestre di passeggeri in aree urbane e suburbane;
- 52.21.9 - altre attività connesse ai trasporti terrestri nca.

EMENDAMENTO 5

- Art. 6 Interventi in favore del settore dell'autotrasporto (*Estensione del credito di imposta al Gas Naturale Compresso*)

All'art. 6 c. 5, dopo le parole: "*a metano liquefatto*" aggiungere le parole "*e compresso*" e dopo le parole "*gas naturale liquefatto*" aggiungere le parole "*e compresso*".

Relazione

L'art. 6 c. 5 recita: "Al fine di promuovere la sostenibilità d'esercizio e di compensare parzialmente i maggiori oneri sostenuti, promuovendo altresì il processo di efficientamento energetico nel settore del trasporto di merci su strada, alle imprese aventi sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività logistica e di trasporto delle merci in conto terzi con mezzi di trasporto ad elevata sostenibilità ad alimentazione alternativa a metano liquefatto, è riconosciuto, per l'anno 2022, nel limite massimo di spesa di 25 milioni di euro, 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, comprovato mediante le relative fatture d'acquisto".

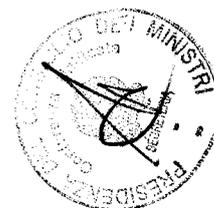
Negli ultimi 10 anni la rete delle stazioni di rifornimento di CNG, che ora copre tutto il territorio peninsulare, è quasi raddoppiata: sono oltre 600 i distributori realizzati dal 2011 a oggi, 340 dei quali a seguito del recepimento italiano della Direttiva DAFI con Decreto Legislativo n. 257/2016, attualmente in fase di revisione e rimodulazione in forma regolamentare.

Si ritiene, dunque, che la dotazione del c. 5 possa soddisfare sia i mezzi a GNL che a GNC.

EMENDAMENTO 6

- Art. 6 Interventi in favore del settore dell'autotrasporto (*Estensione del credito di imposta al gasolio*)

All'art. 6, dopo il comma 5 è inserito il seguente: "*5-bis. Al fine di mitigare i maggiori costi ed oneri derivanti dall'incremento del costo del gasolio, per le imprese di autotrasporto con sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di logistica e di trasporto delle merci in conto terzi regolarmente iscritte al REN, viene riconosciuto per tutto il 2022 un credito d'imposta pari al 20 % del costo di acquisto, al netto dell'IVA, del gasolio necessario per la trazione. Le imprese dovranno comprovarne l'acquisto tramite le fatture d'acquisto. Il credito è utilizzabile solo in compensazione senza l'applicazione di limiti, e non concorre alla formazione del reddito d'imposta né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive. Il credito sarà cumulabile con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi, a condizione che tale cumulo non porti al superamento del costo sostenuto. Il credito verrà applicato nel rispetto della normativa*



europea sugli aiuti di Stato, i criteri e le modalità di attuazione, dovranno esser stabiliti con decreto del MIMS, di concerto con il MEF entro 60 giorni dall'entrata in vigore della norma".

Relazione

Nel testo del provvedimento non vengono considerate le regioni come la Sardegna che, per limiti strutturali, non hanno possibilità di approvvigionarsi di Gpl. Per tale ragione, è necessario prevedere una norma che includa anche il gasolio nelle misure di compensazione.

In alternativa (rimborso totale accise)

5-bis Al fine di mitigare i maggiori costi ed oneri derivanti dall'incremento del costo del gasolio, per le imprese di autotrasporto con sede legale o stabile organizzazione in Italia, ed esercenti attività di logistica e di trasporto delle merci in conto terzi regolarmente iscritte al REN, viene riconosciuto per tutto il 2022 un totale rimborso sulle accise del gasolio necessario per la trazione. Le imprese al fine di ottenere il relativo rimborso, traducibile in una e vera propria sterilizzazione dell'accisa, dovranno comprovarne l'acquisto tramite le relative fatture. Il rimborso avverrà senza applicazione di limiti e non concorre alla formazione del reddito d'imposta né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive.

EMENDAMENTO 7

– Art. 6 Interventi in favore del settore dell'autotrasporto (Compensazioni incremento costi energetici trasporti merci tratte marittime per le isole maggiori)

All'art. 6, dopo il comma 5-bis è inserito il seguente: *"5-ter. Al fine di concorrere alla riduzione degli straordinari maggiori oneri derivanti dagli incrementi dei costi energetici dei noli marittimi, per le tratte da e per le isole maggiori, in ragione delle diseconomie che colpiscono le economie di questi territori, alle imprese di autotrasporto merci per conto di terzi, ai sensi dell'art. 40 della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modifiche e integrazioni, regolarmente iscritte all'albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi, e al R.E.N. - Registro Elettronico Nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada, aventi sede legale o unità operativa/produttiva locale nel territorio delle stesse suddette isole, sono riconosciute per tutto l'anno 2022 contributi compensativi forfettari per mezzo trasportato, nella misura del 30% rispetto ai costi medi per unità standard riferibili alle diverse tratte e vettori marittimi, così come determinati quali parametri di riferimento con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, che stabilirà anche le modalità attuative della misura. Tali contributi non concorrono alla formazione del reddito d'imposta né della base imponibile dell'imposta regionale sulle attività produttive e saranno cumulabili con altre agevolazioni che abbiano ad oggetto i medesimi costi a condizione che tale cumulo non porti al superamento del costo complessivo sostenuto per il trasporto".*

Relazione

Il persistente e costante incremento dei costi dei trasporti marittimi delle merci, già preoccupante negli anni 2020 e 2021 per effetto della pandemia COVID-19, rischia di minare ulteriormente la sostenibilità economica ed occupazionale delle imprese che si occupano del trasporto merci sul mare. Il fenomeno, se non prontamente arginato, rischia non soltanto di generare riflessi sociali preoccupanti, ma anche di mettere a rischio il necessario approvvigionamento delle merci, inclusi i beni di prima necessità per la popolazione.

Ciò impone la necessità di un urgente intervento emendativo che disponga apposita misura atta a compensare i gravi effetti negativi subiti e subendi dalle imprese, in particolare quelle aventi sede legale o stabile organizzazione nelle isole italiane, esercenti attività logistica e di trasporto delle merci in conto terzi.



EMENDAMENTO 8

Art. 22 Riconversione, ricerca e sviluppo del settore automotive (*Graduazione degli interventi sul settore automotive*)

All'art. 22 c. 1, sostituire le parole: "*non inquinanti*" con le parole: "*a basso impatto ambientale*".

Relazione

Riconoscendo, nei limiti di una pur necessaria implementazione produttiva, la valenza e l'efficacia dell'alimentazione elettrica (considerando che saranno risolti i problemi degli accumuli, dell'autonomia, dei tempi di ricarica, con correlata sostenibilità dei costi, in un arco temporale stimato tra 5 e 10 anni, fonte UNEM 2022), e collocando correttamente in uno scenario di medio-lungo termine la realizzazione di una rete *hydrogen-based*, si ritiene che gli attuali prodotti maturi a base di metano e i biocarburanti pur di origine fossile, incluso il biometano prodotto da fonti rinnovabili, possano concorrere all'indissolubile obiettivo dello sviluppo ambientalmente ma anche economicamente sostenibile.

Al contrario, la mera posizione apodittica della "*emissione zero*", senza un percorso di graduale transizione, potrebbe sfociare in un concreto rischio di crisi di comparti energetici e produttivi, con i conseguenti rilievi occupazionali e sociali. Nei decreti di cui al c. 2 potrà utilmente essere prevista una fascia di contribuzione intermedia per l'acquisto di vetture nuove con emissioni di CO₂ ricomprese tra i 61 – 110 g/km.

EMENDAMENTO 9

– Nuovo art. 25-bis *Ulteriori disposizioni in materia di revisione dei prezzi dei materiali nei contratti pubblici*

Si chiede un fondo straordinario da ripartire tra le Regioni e PA per l'eventuale riprogrammazione degli interventi infrastrutturali a seguito degli incrementi tariffari (materiali-energia-carburante), a supporto delle stazioni appaltanti (analogo al fondo dedicato alle imprese).

Relazione

Dall'analisi del riparto delle risorse finanziarie assegnate sulle diverse misure del PNRR si rileva un evidente differenza tra quanto programmato dalle misure e quanto oggi sarebbe necessario per coprire i fabbisogni per la realizzazione delle infrastrutture in relazione ai tariffari vigenti. Si stima un sottodimensionamento di circa il 30% rispetto a quanto stimato. È necessario, entro la fine del 2022, un incremento delle risorse che, così come sono, ad oggi non consentirebbero l'attuazione dei piani di intervento.

EMENDAMENTO 10

All'articolo 2 comma 1

Dopo le parole "*civile e industriali,*" inserire le parole "*nonché l'autotrazione*" e dopo le parole "*decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504,*" inserire le parole "*nonché le forniture di energia termica per il tramite di reti di teleriscaldamento*"



Relazione

Il comma 1 dell'art. 26 del D.Lgs. 504/95 richiamato in norma, prevede che “il gas naturale (codici NC 2711 11 00 e NC 2711 21 00), destinato alla combustione per usi civili e per usi industriali, nonché all'autotrazione, è sottoposto ad accisa, con l'applicazione delle aliquote di cui all'allegato I, al momento della fornitura ai consumatori finali ovvero al momento del consumo per il gas naturale estratto per uso proprio”.

Già l'art. 2, c. 1, del decreto-legge 27.9.2021, n. 130, convertito, con modificazioni, dalla legge 25.11.2021, n. 171 (c.d. Decreto Energia) aveva ommesso il richiamo all'autotrazione contenuto nel Testo Unico richiamato, di tal che l'Agenzia delle Entrate – Direzione Centrale Coordinamento Normativo, con propria Circolare n. 17/E del 3 dicembre 2021, ha sostenuto che: “come emerge dall'articolo 26, comma 1, del TUA e dall'allegato I allo stesso Testo unico (...) l'utilizzo del gas naturale per autotrazione nonché quello utilizzato per la produzione di energia elettrica, nel contesto del sistema impositivo dell'accisa, si configurano come impieghi del tutto autonomi e differenziati rispetto all'impiego per gli usi civili e industriali ivi individuati, sottoposti ad accisa con applicazione di una propria aliquota”, peraltro legittimamente, in aderenza a quanto disposto dall'articolo 14, paragrafo 1, lettera a), della direttiva n. 2003/96/CE del Consiglio del 27 ottobre 2003. La stessa Agenzia, peraltro, chiosa che: “L'impiego del gas metano per autotrazione resta, pertanto, escluso dall'agevolazione in esame, in quanto non espressamente richiamato dall'articolo 2, comma 1, del d.l. n. 130 del 2021”.

Nel complessivo contesto di politica energetica orientato alla transizione ecologica, declinata dal pacchetto Fit for 55% ed attuata da strumenti nazionali tra cui il PNRR, vista l'impennata del prezzo della materia prima gas negli ultimi mesi ed alla luce del contesto globale ridisegnato dal conflitto russo-ucraino, nonché in considerazione della conservazione di un segmento del comparto automotive comunque maggiormente sostenibile rispetto a quello che produce mezzi a sola alimentazione petrolifera, si propone di estendere la platea dei beneficiari della riduzione dell'IVA al 5% anche al gas metano per autotrazione, come agevolazione economica per gli utilizzatori di veicoli che impieghino quel propulsore, anche su veicoli ibridi, onde non produrre un effetto negativo sulla domanda, con conseguente ricaduta sull'offerta.

Si ritiene, sulla base di dati resi disponibili da associazioni di riferimento di rango nazionale (fonte Federmetano 2022), che il fabbisogno per una copertura trimestrale del minor gettito IVA ammonti, su base dati ultimo trimestre 2021, ad € 20.000.000

Inoltre, si chiede di estendere la riduzione dell'aliquota IVA al 5% anche alle somministrazioni di energia termica prodotta da impianti di teleriscaldamento alimentati a gas metano, come già proposto e quantificato a livello nazionale dalle associazioni di categoria rappresentative degli impianti di teleriscaldamento (AIRU).

EMENDAMENTO 11

Dopo l'articolo 5 inserire il seguente

“ART.5-bis

(Misure per promuovere l'autoproduzione di energia elettrica rinnovabile nei settori energivori a rischio delocalizzazione attraverso la cessione dell'energia rinnovabile ritirata dal GSE a prezzi equi ai clienti finali energivori)

1. Al fine di promuovere e accelerare gli investimenti in autoproduzione di energia rinnovabile nei settori energivori a rischio delocalizzazione, in relazione agli obiettivi previsti dal Piano Nazionale Integrato Energia e Clima al 2030, alle imprese energivore, come definite dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 21 dicembre 2017, è riconosciuta, attraverso i decreti di cui all'art. 20 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, la priorità di utilizzo delle superfici e delle aree

