

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2172

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

SAGLIA, ALESSANDRI, BONINO, CAZZOLA, DE CORATO, DI BIAGIO, ANTONINO FOTI, TOMMASO FOTI, LUPI, MAZZOCCHI, MIGLIOLI, MILANATO, MINASSO, MISTRELLO DESTRO, PELINO, RAISI, MARIAROSARIA ROSSI, SCANDROGLIO, STRADELLA, TAGLIALATELA, VELLA, VIGNALI

Disposizioni in materia di utilizzo del metano
come carburante per autotrazione

Presentata il 9 febbraio 2009

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il progressivo impiego, accanto ai tradizionali, di altri carburanti a minore impatto ambientale costituisce un passo fondamentale nella lotta all'inquinamento atmosferico, in grado di coinvolgere e di responsabilizzare i cittadini, e rappresenta una prima risposta all'uso consapevole delle risorse energetiche.

Fino ad oggi la ricerca si è sviluppata nel senso di minimizzare il più possibile le emissioni inquinanti prodotte da benzina, gasolio e gas di petrolio liquefatto (GPL), ma i traguardi raggiunti, pur soddisfacenti, non hanno risolto i problemi di impatto ambientale.

Un contributo importante all'abbattimento delle emissioni inquinanti nel settore del trasporto pubblico e privato può arrivare dal metano, sicuramente un carburante più pulito, per intrinseche caratteristiche, rispetto a quelli attualmente più diffusi.

Nel metano, infatti, sono totalmente assenti benzene, piombo, composti di zolfo e idrocarburi policiclici aromatici.

Il metano non è un gas tossico e la sua molecola (CH₄) è tra le più semplici e stabili in natura; per questo motivo non tende a formare composti con altre sostanze nell'atmosfera.

La sua temperatura di autoaccensione è doppia rispetto ai combustibili liquidi, cosa che riduce notevolmente il rischio di incendio.

A differenza di altri gas, il metano ha densità inferiore rispetto all'aria quindi, in caso di perdite, tende a volatilizzarsi e a salire verso l'alto, senza ristagnare a terra e senza dare luogo a pericolose concentrazioni.

Rispetto ai carburanti tradizionali, il metano può ridurre le emissioni di anidride carbonica (CO₂) — gas derivante dalla

combustione di idrocarburi che contribuisce a produrre il cosiddetto « effetto serra » del 25 per cento, le polveri sottili — insieme di microscopiche particelle solide disperse nei fumi di scarico — di quasi il 99 per cento, l'ossido di azoto (NO_x) — che contribuisce alla formazione di ozono nella bassa atmosfera e alle deposizioni acide — dell'85 per cento e il monossido di carbonio (CO) — gas tossico derivante dall'incompleta combustione del carbonio presente nei combustibili fossili — di oltre il 90 per cento.

Inoltre, dei quattro carburanti attualmente usati per l'alimentazione dei motori, il metano è sicuramente il più economico e, dunque, il suo maggior utilizzo produrrebbe significativi risparmi sia in termini di consumi energetici del Paese sia di costi all'utenza.

Infatti, a parità di chilometri percorsi, l'utilizzo del metano permette di risparmiare fino al 65 per cento rispetto alla benzina, fino al 45 per cento nei confronti del GPL e fino al 50 per cento nei confronti del gasolio.

Inoltre, lo sviluppo delle tecnologie a metano per i veicoli « *heavy duty* » (senza piombo) indica un'ulteriore diminuzione dei consumi con la conseguenza di poter avere un ancor minore impatto ambientale.

Il metano, peraltro, essendo fornito principalmente attraverso una capillare rete di metanodotti nazionali, regionali e locali, non richiede, se non in alcuni casi, il trasporto con automezzi pesanti, limitando così fortemente il rischio di incidenti sulle strade e annullando totalmente il rischio di mancato approvvigionamento dei distributori.

Quanto alla sicurezza, negli impianti di distribuzione le operazioni di compressione, stoccaggio e rifornimento di gas naturale avvengono nel rispetto di *standard* particolarmente rigorosi e di una normativa tecnica estremamente stringente.

Le difficoltà di utilizzo del metano per autotrazione sono dovute principalmente a tre fattori:

1) il mancato riconoscimento della caratteristica merceologica di carburante

che ne impedisce la distinzione con quello utilizzato come combustibile per usi civili e industriali;

2) l'assenza di disposizioni normative, regolamentari e amministrative ad esso dedicate;

3) la frammentarietà ed episodicità dell'incentivazione all'acquisto di veicoli a metano.

In particolare, l'incentivazione deve assumere carattere strutturale e deve essere alimentata da costanti risorse economiche, magari non gravanti sulla spesa corrente statale come è, invece, avvenuto nel corso degli ultimi anni.

A tali problematiche intende dare soluzioni la presente proposta di legge che individua un innovativo fondo di alimentazione economica destinato sia all'incremento e alla razionalizzazione della rete distributiva di metano sia all'acquisto di nuovi veicoli a metano.

A tale ultimo proposito, le più importanti case automobilistiche si sono impegnate a fondo nella produzione di veicoli a metano e, quindi, è indispensabile sostenerle nel loro sforzo.

Con un parco di veicoli a metano di oltre 500.000 unità l'Italia rappresenta il primo Paese europeo e il secondo al mondo, dopo l'Argentina, per tale tipo di veicoli. Si tratta, comunque, di una cifra molto esigua, meno dell'1 per cento del nostro parco circolante e, pertanto, con enormi possibilità di sviluppo.

La FIAT ha nel proprio listino la « Multipla » nelle versioni « *Bipower* » (metano e benzina) e « *Blupower* » (esclusivamente a metano), la « Punto *Natural power* » e, da ultimo, la « Grande Punto ».

Ma anche nella gamma dei veicoli commerciali, oltre al « Ducato », già da tempo disponibile, la FIAT ha messo a disposizione del pubblico anche il « Doblò » e l'« Iveco *Daily* ».

Attenzione al metano stanno ponendo anche altre marche automobilistiche come BMW, Opel, Citroen, Volkswagen, Ford, Hyundai, Mercedes e Volvo.

L'articolo 1 della presente proposta di legge, oltre a riconoscere per la prima volta al metano per autotrazione la caratteristica merceologica di combustibile, detta disposizioni organiche al fine di incentivarne l'impiego, in particolare nelle grandi aree metropolitane, nelle aree individuate dalle regioni ai sensi del decreto legislativo 4 agosto 1999, n. 351, e sulla rete autostradale, per il ridotto impatto ambientale, per la sicurezza intrinseca del suo utilizzo, nonché per il carattere di continuità delle forniture dovuto all'allacciamento degli impianti di distribuzione alla rete nazionale, regionale e locale dei metanodotti.

L'articolo 2 elenca le definizioni indispensabili per una più semplice comprensione della presente proposta di legge.

L'articolo 3, al comma 1, individua gli strumenti per razionalizzare e per incrementare la rete degli impianti di distribuzione del metano, estendendo ad essi le disposizioni contenute nell'articolo 1 del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, e nell'articolo 83-bis, commi 17, 18 e 19, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, in materia di orari di apertura e di possibilità di vendita di prodotti *non oil* presso le stazioni di servizio di metano.

Il comma 2, nel rispetto degli *standard* di sicurezza e della vigente normativa tecnica a livello comunitario, demanda a un decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico:

a) la regolazione della modalità di erogazione *self service* presso gli impianti di distribuzione di metano;

b) l'individuazione di modalità operative per consentire la contemporanea erogazione del metano e degli altri carburanti negli impianti di distribuzione multiprodotto;

c) i criteri per trasformare, nelle aree urbane, in impianti di distribuzione di metano le stazioni di servizio esistenti da dismettere ai sensi del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32.

Il comma 3 delega al Ministro dello sviluppo economico, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, l'individuazione dei principi generali cui devono attenersi le regioni nella redazione dei piani di sviluppo della rete distributiva del metano prevedendo, tra l'altro:

a) l'obbligatorietà di autorizzare nuovi impianti di distribuzione che prevedano anche punti di rifornimento a metano;

b) lo snellimento dell'*iter* procedurale per l'adeguamento degli impianti esistenti e per l'apertura di nuovi impianti.

Il comma 5 prevede che, ai sensi del citato decreto-legge n. 112 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 133 del 2008, l'Autorità per l'energia elettrica e il gas individui regole specifiche relative al vettoriamento dei volumi di metano per autotrazione e al superamento delle capacità giornaliere e annuali impegnate sulle reti di metanodotti.

L'articolo 4, al comma 1, al fine di risolvere la problematica della trasformazione del metano acquistato dal gestore degli impianti di distribuzione come energia e venduto all'utente finale come prodotto a peso, dispone che si utilizzi l'equivalenza prevista alla lettera f) del comma 1 dell'articolo 2.

Il comma 2 prevede che le accise sul metano per autotrazione rimangono invariate per un periodo di dieci anni a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge, stabilizzando così il mercato e consentendo il ritorno degli investimenti impiantistici e tecnologici.

Il comma 3 dispone che, al fine di incentivare l'impiego del metano per autotrazione, è istituito, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, un apposito fondo cui è devoluto il 5 per cento del gettito derivante dai diritti incassati per lo sfruttamento delle risorse nazionali di idrocarburi.

Il comma 4 conferma, al fine di assicurare i servizi di promozione della sicurezza nell'uso delle bombole utilizzate sui

veicoli come serbatoi per il metano e di alimentare il fondo di cui al comma 3, il contributo che i gestori degli impianti di distribuzione già versano, in modo proporzionale alle quantità di metano erogate, al Comitato del fondo delle bombole per metano di cui alla legge 8 luglio 1950, n. 640.

Tale contributo è considerato a tutti gli effetti un costo inerente alla vendita del metano.

Il contributo è altresì dovuto dai proprietari di carri bombolai destinati al trasporto del gas naturale compresso in modo proporzionale al numero e al tipo di bombole su di essi installate.

Con il comma 5, il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Nei commi successivi si prevede che le regioni dispongono l'esenzione dei veicoli a metano dalla tassa di proprietà e l'obbligo per le amministrazioni locali di permettere la circolazione dei veicoli a metano nelle aree a traffico limitato, di escluderli dai blocchi anche temporanei della circolazione e di individuare nei piani di parcheggio aree di sosta riservate ai veicoli a metano.

L'articolo 5 individua le modalità di agevolazione per l'acquisto di veicoli alimentati a metano a valere sul fondo di cui all'articolo 4. Il comma 5 prevede l'obbligo per le pubbliche amministrazioni centrali e locali e per gli enti e organismi da esse partecipate o controllate di procedere alla graduale sostituzione dei propri autoveicoli a propulsione tradizionale con veicoli a metano fino al raggiungimento, almeno, del 25 per cento del totale del loro parco automezzi.

L'articolo 6 dispone che il fondo di cui all'articolo 4 finanzia progetti di ricerca volti all'affermazione e alla maggiore diffusione del metano per autotrazione e, in particolare, progetti relativi alla sperimentazione di nuove motorizzazioni, all'utilizzo del bio-metano nonché delle miscele metano-idrogeno come carburanti per autotrazione.

L'articolo 7, in sostituzione del soppresso Comitato del fondo delle bombole per metano (conseguente all'approvazione della citata legge istitutiva n. 640 del 1950, disposta dall'articolo 8 della presente proposta di legge) preveda l'istituzione, presso il Ministero dello sviluppo economico, della Cassa per la gestione del metano per autotrazione con le funzioni di:

a) amministrare il fondo di cui all'articolo 4, comma 3;

b) determinare i contributi di cui all'articolo 4, comma 4;

c) provvedere, anche mediante convenzioni o contratti di servizio con soggetti pubblici e privati, alla punzonatura delle bombole serbatoio, alla loro verifica periodica e alla loro sostituzione in caso di evidente usura delle stesse;

d) formulare e trasmettere al Ministro dello sviluppo economico il rendiconto annuale delle attività svolte.

I successivi commi dispongono che la Cassa sia amministrata da un Comitato nominato con decreto del Ministro dello sviluppo economico e composto da cinque membri: un rappresentante del Ministero dello sviluppo economico, un rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze, un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un rappresentante dei venditori di metano e un rappresentante dei proprietari degli impianti di distribuzione.

Il decreto di nomina designa il presidente del Comitato, scelto tra i rappresentanti della pubblica amministrazione.

Il Ministro dello sviluppo economico provvede, con il medesimo decreto di cui al comma 2, ad adottare il regolamento recante i criteri e le modalità di organizzazione e di funzionamento della Cassa per la gestione del metano per autotrazione.

L'articolo 7, infine, abroga le normative considerate ormai superate a seguito della nuova disciplina stabilita dalla presente proposta di legge.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Finalità).

1. La presente legge detta disposizioni in materia di utilizzo del metano nel settore dell'autotrazione e ha la finalità di incentivarne l'impiego, in particolare nelle grandi aree metropolitane, nelle aree individuate alle regioni ai sensi del decreto legislativo 4 agosto 1999, n. 351, e sulla rete autostradale, per il ridotto impatto ambientale, per la sicurezza intrinseca del suo utilizzo, nonché per la continuità delle forniture dovuta all'allacciamento degli impianti di distribuzione alla rete nazionale, regionale e locale dei metanodotti.

2. Al metano per autotrazione è riconosciuta la caratteristica merceologica di carburante.

ART. 2.

(Definizioni).

1. Ai fini della presente legge si intende per:

a) gas naturale: il combustibile fossile gassoso costituito da metano e da piccole tracce di altri idrocarburi;

b) metano o gas naturale compresso: il componente principale del gas naturale la cui struttura molecolare è chimicamente contraddistinta dalla formula « CH₄ »;

c) bombole: i serbatoi a pressione di esercizio di 200 *bar* installati sui veicoli a metano, collaudati a una pressione di 300 *bar* e progettati per resistere a una pressione di almeno 450 *bar*;

d) carri bombolai: gli autoveicoli muniti di bombole di gas naturale compresso utilizzati per l'alimentazione degli impianti

di distribuzione non collegati alle reti di metanodotti;

e) fattore di conversione: la quantità di prodotto energetico da moltiplicare per ottenere una quantità equivalente di un altro prodotto;

f) equivalenza in termini energetici tra il metano e i principali carburanti il cui valore è espresso in unità di vendita: 1 chilogrammo di metano è pari a 1,5 litri di benzina, a 1,3 litri di gasolio e a 2 litri di gas di petrolio liquefatto (GPL);

g) rete nazionale dei metanodotti: la rete dei metanodotti eserciti ad alta pressione individuata ogni anno con decreto del Ministro dello sviluppo economico ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164;

h) rete regionale e locale dei metanodotti: le reti di trasporto di competenza regionale non comprese nella rete nazionale dei metanodotti e le reti di distribuzione cittadina del gas esercite a bassa pressione;

i) codici di rete: i codici, contenenti regole e modalità per la gestione e per il funzionamento delle reti di trasporto e di distribuzione del metano, predisposti dalle aziende che eserciscono tali attività e approvati dall'Autorità per l'energia elettrica e il gas ai sensi del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164.

ART. 3.

(Razionalizzazione e incremento della rete degli impianti di distribuzione del metano).

1. Agli impianti di distribuzione di metano per autotrazione si applicano le disposizioni dell'articolo 1 del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, e successive modificazioni, e dell'articolo 83-*bis*, commi 17 e 18, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133.

2. Il Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, con decreto da emanare entro tre mesi

dalla data di entrata in vigore della presente legge, nel rispetto degli *standard* di sicurezza e della normativa tecnica in vigore a livello comunitario, individua criteri e modalità per:

a) l'erogazione *self service* negli impianti di distribuzione di metano e presso gli impianti di compressione domestici;

b) l'erogazione contemporanea di carburanti liquidi e gassosi negli impianti di rifornimento multiprodotto;

c) la trasformazione degli impianti di distribuzione dei carburanti tradizionali insistenti in aree urbane, da dismettere ai sensi del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, in impianti di distribuzione di metano.

3. Il Ministro dello sviluppo economico, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, con decreto da emanare tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a stabilire i principi generali per l'attuazione dei piani regionali di sviluppo della rete degli impianti di distribuzione di metano. I piani, tenuto conto dello sviluppo del mercato di tale carburante e dell'esistenza di adeguate reti di metanodotti, devono prevedere:

a) l'obbligo di installazione di impianti di distribuzione del metano in rapporto alla densità abitativa;

b) l'obbligo di autorizzazione di nuovi impianti di distribuzione, con particolare riguardo alle aree urbane e alla rete autostradale, che prevedono punti di rifornimento a metano;

c) la semplificazione delle procedure di autorizzazione per la realizzazione di nuovi impianti di distribuzione di metano e per l'adeguamento di quelli esistenti.

4. Al fine di incentivare la realizzazione di impianti di distribuzione di metano, le condotte di allacciamento che li collegano alla rete esistente dei metanodotti sono

dichiarate di pubblica utilità e rivestono carattere di indifferibilità e di urgenza.

5. L'Autorità per l'energia elettrica e il gas, ai sensi dell'articolo 83-*bis*, comma 22, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, con delibera da emanare entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge, determina l'adeguamento e l'aggiornamento dei codici di rete al fine di:

a) stabilire specifici criteri e modalità di trasporto del metano per autotrazione in relazione all'impegno della capacità giornaliera e al volume annuo di riferimento sulla rete nazionale dei metanodotti;

b) prevedere, per ogni singolo impianto, l'adeguamento automatico della capacità di trasporto a decorrere dal mese di superamento della quantità giornaliera di metano per autotrazione impegnata sulla rete nazionale dei metanodotti.

ART. 4.

(Istituzione del Fondo per il metano per autotrazione e misure per incentivare la diffusione del metano per autotrazione).

1. La trasformazione del metano acquistato dal gestore degli impianti di distribuzione come energia e venduto all'utente finale come prodotto a peso avviene utilizzando l'equivalenza prevista alla lettera *f*) del comma 1 dell'articolo 2.

2. Le accise sul metano per autotrazione rimangono invariate per un periodo di dieci anni a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Al fine di incentivare l'impiego del metano per autotrazione è istituito, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, un apposito fondo cui è devoluto il 5 per cento del gettito derivante dai diritti incassati per lo sfruttamento delle risorse nazionali di idrocarburi o dei proventi derivanti dalla vendita delle quantità di idrocarburi messi a disposizione ai sensi del decreto del Ministro

dello sviluppo economico 12 luglio 2007, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 176 del 31 luglio 2007.

4. Allo scopo di garantire la sicurezza nell'uso delle bombole utilizzate sui veicoli come serbatoi per il metano i gestori degli impianti di distribuzione sono tenuti a versare un contributo proporzionale alle quantità di metano erogate. Tale contributo è considerato a tutti gli effetti costo inerente alla vendita del metano. Al pagamento del contributo sono assoggettati anche i proprietari di carri bombolai destinati al trasporto del metano in modo proporzionale al numero e al tipo di bombole su di essi installate. Il contributo è versato sul fondo di cui al comma 3.

5. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6. Le regioni dispongono l'esenzione dei veicoli a metano dalla tassa di proprietà.

7. Le amministrazioni locali, con propri provvedimenti, consentono la circolazione dei veicoli a metano nelle aree a traffico limitato, li escludono dai blocchi anche temporanei della circolazione e individuano nei piani di parcheggio aree di sosta a tariffa agevolata riservate ai veicoli a metano.

ART. 5.

(Agevolazioni per l'acquisto di veicoli alimentati a metano).

1. Al fine di incentivare la diffusione di veicoli a metano per autotrazione, a coloro, persone fisiche o giuridiche, che acquistano, anche in locazione finanziaria, un veicolo nuovo alimentato a metano è riconosciuto un contributo statale di 3.500 euro. Il contributo è corrisposto dal venditore mediante sconto sul prezzo di acquisto a condizione che il veicolo acquistato, non immatricolato in precedenza, abbia le caratteristiche previste dall'articolo 54, comma 1, lettere *a)* e *c)*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. La disposizione del comma 1 può essere fruita nel rispetto della normativa sugli aiuti *de minimis* di cui al regolamento (CE) n. 1998/2006 della Commissione, del 15 dicembre 2006.

3. Le aziende costruttrici o importatrici del veicolo di cui al comma 1 del presente articolo rimborsano al venditore l'importo del contributo ivi previsto e recuperano tale importo a valere sul fondo di cui all'articolo 4, comma 3, e, in alternativa, sono autorizzate a recuperare le somme residue quale credito d'imposta in compensazione delle ritenute dell'imposta sul reddito delle persone fisiche operate in qualità di sostituto d'imposta sui redditi di lavoro dipendente, dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, dell'imposta sul reddito delle società, dell'imposta regionale sulle attività produttive e dell'imposta sul valore aggiunto, dovute, anche in acconto, per l'anno in cui viene richiesto al pubblico registro automobilistico l'originale del certificato di proprietà e per gli anni successivi.

4. Le aziende costruttrici o importatrici conservano per i cinque anni successivi alla data di emissione della fattura di vendita del veicolo di cui al comma 1 copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto nonché copia della carta di circolazione e del foglio complementare o del certificato di proprietà.

5. Le pubbliche amministrazioni centrali, gli enti e istituzioni da esse dipendenti o controllate, le regioni, gli enti locali e i gestori di servizi di pubblica utilità da essi controllati, al momento della sostituzione del rispettivo parco autoveicoli sono obbligati all'acquisto di almeno il 25 per cento di veicoli a metano.

ART. 6.

(Incentivi alla ricerca nel settore del metano per autotrazione).

1. Il fondo di cui all'articolo 4, comma 3, alimenta un piano di incentivi alla ricerca, volti a garantire lo sviluppo e la sperimentazione di nuove forme di distri-

buzione e di tecnologie che promuovono l'uso del metano per autotrazione, anche come fonte rinnovabile, e ad implementare le nuove tecnologie motoristiche che assicurano la riduzione dei consumi e delle emissioni inquinanti. In particolare sono incentivati progetti relativi a:

- a) migliorare l'efficienza dei veicoli alimentati a metano;
- b) utilizzare il bio-metano;
- c) sperimentare l'utilizzo di miscele composte da metano e da idrogeno.

ART. 7.

(Cassa per la gestione del metano per autotrazione).

1. È istituita, presso il Ministero dello sviluppo economico, la Cassa per la gestione del metano per autotrazione con le funzioni di:

- a) amministrare il fondo di cui all'articolo 4, comma 3;
- b) determinare i contributi di cui all'articolo 4, comma 4;
- c) provvedere, anche mediante convenzioni o contratti di servizio con soggetti pubblici e privati, alla punzonatura delle bombole serbatoio, alla loro verifica periodica e alla loro sostituzione in caso di evidente usura delle stesse, subentrando ai contratti o convenzioni in essere stipulati ai sensi della legge 8 luglio 1950, n. 640;
- d) formulare e trasmettere al Ministro dello sviluppo economico il rendiconto annuale delle attività svolte.

2. La Cassa per la gestione del metano per autotrazione è amministrata da un Comitato nominato con decreto del Ministro dello sviluppo economico e composto da cinque membri: un rappresentante del Ministero dello sviluppo economico, un rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze, un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un rappresentante dei venditori di

metano e un rappresentante dei proprietari degli impianti di distribuzione. Il decreto di nomina designa il presidente del Comitato scelto tra i rappresentanti della pubblica amministrazione.

3. Il Ministro dello sviluppo economico provvede, altresì, con il decreto di cui al comma 2, a stabilire i criteri e le modalità di organizzazione e di funzionamento della Cassa per la gestione del metano per autotrazione.

ART. 8.

(Abrogazioni).

1. La legge 8 luglio 1950, n. 640, la legge 7 giugno 1990, n. 145, e il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1991, n. 404, sono abrogati.

