

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2843

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**FRONER, LULLI, FEDERICO TESTA, VICO, BENAMATI,
CALEARO CIMAN, MARCHIONI, PELUFFO, QUARTIANI,
BRANDOLINI, DE BIASI, DE PASQUALE, ESPOSITO, FON-
TANELLI, GHIZZONI, GNECCHI, MONAI, MARIO PEPE (PD),
PIFFARI, REALACCI, RIGONI, TOUADI, TULLO**

Disposizioni per l'incremento dell'utilizzo
del gas metano per autotrazione

Presentata il 20 ottobre 2009

ONOREVOLI COLLEGHI! — Le caratteristiche intrinseche del gas metano lo rendono il combustibile più pulito tra quelli maggiormente diffusi. Nel gas metano sono completamente assenti benzene, piombo, composti di zolfo e idrocarburi policiclici aromatici. I motori a gas metano producono fino al 25 per cento in meno di anidride carbonica e l'80 per cento in meno di composti promotori di ozono, agente irritante per gli occhi e per le vie respiratorie e dannoso per l'azione che esercita sui monumenti a causa della sua azione erosiva. È per questa ragione

che il gas metano è stato utilizzato nella realizzazione e nella commercializzazione di veicoli a minimo impatto ambientale, che comportano una riduzione delle emissioni fino al 90 per cento rispetto ai limiti più severi oggi in vigore. Il tempo richiesto per fare rifornimento di gas metano è di circa 3 minuti per una vettura e di 5-10 minuti per un mezzo pesante quale un autobus.

La rete di distribuzione del gas metano conta 700 impianti ed è in fase di forte espansione con altri 48 impianti in corso di apertura e 58 impianti in fase di

costruzione. Il 7 settembre 2006, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Federmetano e altre associazioni di categoria hanno sottoscritto un nuovo accordo di programma per lo sviluppo della rete distributiva del gas metano nelle principali aree urbane; successivamente è stato emanato il decreto del Ministro dell'interno dell'11 settembre 2008, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 232 del 3 ottobre 2008, che reca le norme tecniche per il rifornimento del gas metano in modalità *self-service*, modificando il decreto del Ministro dell'interno 24 maggio 2002, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 131 del 6 giugno 2002.

Dei quattro carburanti attualmente usati per l'alimentazione dei motori (benzina, gasolio, gas di petrolio liquido (GPL) e gas metano), il gas metano è sicuramente il più economico. Infatti, a parità di chilometri percorsi, l'utilizzo del gas metano permette di risparmiare fino al 65 per cento rispetto alla benzina. Anche rispetto agli altri due carburanti è possibile ottenere notevoli risparmi: fino al 30 per cento nei confronti del GPL e fino al 45 per cento nei confronti del gasolio. Oltre ai vantaggi economici riferiti al minore costo del carburante, il gas metano permette di risparmiare anche su altre voci di gestione del veicolo.

Il gas metano non è un gas tossico e la sua molecola (CH_4) è tra le più semplici e stabili in natura e per questo motivo non tende a formare composti con altre sostanze presenti nell'atmosfera. La sua temperatura di autoaccensione è doppia rispetto ai combustibili liquidi e questo riduce notevolmente il rischio di incendio. A differenza di altri gas, il gas metano ha una 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. Per questo motivo è consentito il parcheggio dei veicoli alimentati a gas metano in tutte le autorimesse, anche interrate, come sancito dal decreto del Ministro dell'interno 1° febbraio 1986, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 38 del 15 febbraio 1986.

Il gas metano è contenuto in appositi serbatoi a una pressione di esercizio di 200 bar. Tali serbatoi sono però collaudati ad una pressione di 300 bar e sono progettati per resistere ad una pressione di almeno 450 bar. Il gas metano, inoltre, essendo fornito principalmente attraverso un'estesa rete di metanodotti, 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. Infine, dato che in Italia il gas metano viene utilizzato come carburante fin dai primi anni trenta, è esso una soluzione ormai collaudata e sicura.

Il mercato delle auto a gas metano nella pesante crisi economica attuale registra aumenti consistenti delle vendite. Nel 2008 le vendite delle vetture alimentate a gas metano sono aumentate del 26,48 per cento rispetto al 2007. Mentre l'incremento in confronto al 2006 è ancora più impressionante: +218,32 per cento. Il grande successo delle auto a gas metano si spiega con gli indubbi vantaggi di tipo economico che questo tipo di alimentazione offre quando sono opportunamente uniti a incentivi all'acquisto.

Tuttavia trovare un distributore di gas metano in molte zone è ancora un problema, soprattutto nelle grandi città, anche se la crescita delle rete distributiva va di pari passo con la crescita della gamma di modelli omologati a gas metano offerti dalle aziende automobilistiche. Un ulteriore importante fattore che ha contribuito al successo del gas metano è la sua alta valenza ecologica. Oltre ad essere il carburante più economico presente oggi sul mercato, il gas metano è infatti anche quello più ecologico, e grazie a questa proprietà le automobili alimentate a gas metano possono circolare anche quando sono in vigore limitazioni al traffico per contenere l'inquinamento. La crescita del gas metano, quindi, va di pari passo con la crescita della coscienza ecologica degli automobilisti italiani, che sono sempre più consapevoli dell'impatto ambientale delle automobili e che tengono conto di questo

fattore nelle loro scelte d'acquisto. Nei primi cinque mesi del 2009 sono state vendute in Italia 61.175 automobili alimentate a gas metano, il 69,2 per cento in più rispetto allo stesso periodo del 2008, che già si era segnalato per i risultati in crescita. La spinta degli incentivi statali è dunque realmente utile per rilanciare il mercato.

Secondo i dati dell'osservatorio Metanauto, il mese di aprile ha fatto segnare addirittura +128,9 per cento di vendite rispetto al 2008, mentre il mese di gennaio, quando ancora gli incentivi non erano a regime, ha comunque segnato un +7,1 per cento. Le immatricolazioni di automobili alimentate a gas metano in Italia sono passate dallo 0,09 per cento del totale del 2003 (2.371 unità vendute) al 6,16 per cento dei primi sei mesi del 2009.

Il merito va anche alle aziende automobilistiche che hanno migliorato l'offerta di vetture di questo tipo: la sola FIAT propone ormai un grande numero di modelli nella versione *NaturalPower* (benzina e metano), dalla Grande Punto alla Panda, e in quella *BluPower*, esclusivamente alimentate a gas metano, la Multipla. Anche le consegne di veicoli commerciali a gas metano nei primi sei mesi del 2009 sono cresciute del 41,8 per cento rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Questa crescita è avvenuta in un periodo in cui il mercato dei veicoli commerciali ha sperimentato una forte crisi.

Nel primo semestre 2009, infatti, secondo i dati dell'Associazione nazionale fra industrie automobilistiche (ANFIA) in Italia le consegne di veicoli commerciali sono calate del 29,4 per cento. Gli acquisti di veicoli commerciali alimentati a gas metano sono stati favoriti dai consistenti incentivi statali disponibili, pari a 6.500 euro (4.000 euro per l'acquisto di un veicolo nuovo e 2.500 euro per la rottamazione di uno vecchio di categoria euro 0, euro 1 o euro 2 immatricolato entro il 31 dicembre 2009). La sostenuta crescita delle consegne di veicoli commerciali alimentati a gas metano rappresenta uno stimolo per le aziende automobilistiche a sviluppare l'offerta di questi veicoli sul

mercato italiano. Grazie a un maggior utilizzo di veicoli alimentati a gas metano l'immissione di sostanze nocive può essere drasticamente ridotta.

Dunque il punto centrale per diffondere ulteriormente i veicoli con alimentazione a gas metano è l'aumento dei distributori, che sono ancora pochi e dislocati in prevalenza in alcune regioni d'Italia e su una parte della rete autostradale.

Acquistare un veicolo alimentato a gas metano significa dare un impulso al settore del gas metano per autotrazione, in cui l'Italia eccelle a livello mondiale, e che, secondo una ricerca della società Nomi-sma Energia, con le adeguate pratiche di sostegno può triplicare sia il suo valore economico (da 1.500 a 4.000 milioni di euro) sia il numero degli addetti occupati (da 8.000 a 25.000) entro il 2014.

Venendo alla presente proposta di legge, essa ha lo scopo di finanziare il « Progetto nazionale metano », finalizzato a incentivare l'impiego del gas metano per autotrazione e lo sviluppo di una rete diffusa di impianti di distribuzione destinata al rifornimento dei veicoli alimentati a gas metano.

L'articolo 1 reca le definizioni dei termini utilizzati nella presente proposta di legge.

L'articolo 2, al comma 1, stabilisce che il Ministro dello sviluppo economico, d'intesa con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentita la Conferenza unificata, provveda con proprio decreto a stabilire le modalità e i criteri per la realizzazione del « Progetto nazionale metano ».

Il comma 2 aumenta di 100 milioni di euro l'anno, a decorrere dal 2010, le risorse del Fondo per la mobilità sostenibile istituito dalla legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007) con la precisa finalità di sviluppare una rete diffusa di distribuzione destinata ai veicoli alimentati a gas metano. La legge n. 296 del 2006, all'articolo 1, comma 1122, lettera g), prevede la realizzazione e il potenziamento della rete di distribuzione del gas metano, GPL, elettrica e idrogeno. L'originario stanziamento del Fondo, pari

a 90 milioni di euro l'anno previsto dalla legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008) è stato diminuito per il 2009 di 20 milioni di euro, riducendosi quindi a 70 milioni di euro.

Il comma 3 precisa che le risorse stanziare al comma 1 sono finalizzate all'erogazione di un contributo in conto capitale a fondo perduto per la realizzazione degli impianti di cui al medesimo comma 1 avente entità massima per ogni impresa pari al 40 per cento dei costi ammissibili, al netto dell'imposta sul valore aggiunto (IVA), nel rispetto della disciplina comunitaria del regime degli aiuti *de minimis*, fino a un massimo di 100.000 euro per impianto.

Il comma 4 stabilisce che il « Progetto nazionale metano » debba comprendere una serie di azioni quali la semplificazione degli *iter* autorizzatori per la realizzazione degli impianti di distribuzione di gas metano; l'erogazione *self-service* negli impianti di distribuzione di gas metano e presso gli impianti di compressione domestici; l'erogazione contemporanea di carburanti liquidi e gassosi negli impianti di rifornimento multiprodotto; la trasformazione degli impianti di distribuzione dei carburanti tradizionali insistenti in aree urbane, da dismettere, in impianti di distribuzione di metano; l'installazione di impianti di distribuzione del metano in rapporto alla densità abitativa; l'autorizzazione di nuovi impianti di distribuzione, con particolare riguardo alle aree urbane e alla rete autostradale, che prevedono punti di rifornimento a gas metano.

Il comma 5 prevede che le regioni dispongano l'esenzione dei veicoli alimentati a gas metano dalla tassa di proprietà.

Il comma 6 prevede che le amministrazioni locali, con propri provvedimenti, consentano la circolazione dei veicoli alimentati a gas metano nelle aree a traffico limitato, li escludono dai blocchi anche temporanei della circolazione e individuino nei piani di parcheggio aree di sosta a tariffa agevolata riservate ai medesimi veicoli.

Il comma 7 prevede che agli impianti di distribuzione di gas metano si applichino:

a) le disposizioni dell'articolo 1 del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, e successive modificazioni, che reca norme per liberalizzare la distribuzione dei carburanti;

b) le disposizioni dell'articolo 83-*bis* del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, relativamente all'installazione e all'esercizio di un impianto di distribuzione di carburanti, che non possono essere subordinati alla chiusura di impianti esistenti né al rispetto di vincoli, con finalità commerciali, relativi a contingentamenti numerici, a distanze minime tra impianti e tra impianti ed esercizi o superfici minime commerciali o che pongono restrizioni od obblighi circa la possibilità di offrire, nel medesimo impianto o nella stessa area, attività e servizi integrativi.

Il comma 8 modifica alcune norme del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, il quale ha previsto:

a) incentivi per la trasformazione di un veicolo alimentato a benzina o a gasolio in un veicolo ad alimentazione mista a gas metano per un importo pari a 650 euro limitati ai soli veicoli di categoria « euro 0 », « euro 1 » ed « euro 2 »;

b) per l'acquisto dei veicoli che vengono prodotti in serie con alimentazione a gas metano, idrogeno ed elettrico con emissioni di anidride carbonica non superiori a 120 grammi per chilometro, una maggiorazione di 1.500 euro, portando l'incentivo complessivo a 4.000 euro, ai quali si aggiungono 1.500 euro in caso di rottamazione di veicoli di categoria « euro 0 », « euro 1 » ed « euro 2 » immatricolati entro il 31 dicembre 1999;

c) per l'acquisto di veicoli commerciali nuovi con massa massima fino a 3.500 chilogrammi, di categoria « euro 4 » o « euro 5 », omologati dal costruttore per la circolazione mediante alimentazione, esclusiva o doppia, del motore con gas metano, un incremento dell'incentivo fino

a 4.000 euro, raggiungendo quindi i 6.500 euro, ai quali possono essere aggiunti altri 2.500 euro in caso di rottamazione.

Con le modifiche apportate dal comma 8 dell'articolo 2 della presente proposta di legge vengono aumentati gli importi degli incentivi in essere:

a) l'incentivo per la trasformazione di un veicolo alimentato a benzina o a gasolio in un veicolo ad alimentazione mista a gas metano passa da 650 euro a 850 euro;

b) l'incentivo per l'acquisto di un nuovo veicolo alimentato a gas metano è portato da 4.000 euro a 5.000 euro;

c) l'incentivo per l'acquisto di veicoli commerciali alimentati a gas metano passa da 6.500 euro a 7.500 euro.

Il comma 9 prevede che il Ministro dell'economia e delle finanze stabilisca, per i veicoli alimentati a gas metano, le modalità e i criteri relativi alla riduzione dei tempi di ammortamento e alla detrazione dell'IVA dei veicoli acquistati dalle società per 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 che al momento della sostituzione del rispettivo parco autoveicoli acquistino almeno il 25 per cento di veicoli alimentati a gas metano.

Il comma 10, al fine di incentivare la realizzazione di impianti di distribuzione di gas metano, prevede che le condotte di allacciamento che collegano tali impianti alla rete esistente dei metanodotti siano dichiarate di pubblica utilità e rivestano carattere di indifferibilità e di urgenza.

Il comma 11 affida al Ministro dello sviluppo economico, sentita l'Autorità per l'energia elettrica e il gas, il compito di determinare, con proprio decreto, l'adeguamento e l'aggiornamento dei codici di rete al fine di stabilire specifici criteri e modalità di trasporto del gas metano per autotrazione in relazione all'impegno

della capacità giornaliera e al volume annuo di riferimento sulla rete nazionale dei metanodotti, nonché di prevedere, per ciascun impianto, l'adeguamento automatico della capacità di trasporto a decorrere dal mese nel quale è stata superata la quantità giornaliera di gas metano per autotrazione impegnata sulla rete nazionale dei metanodotti.

Il comma 12 stabilisce che il Ministro dello sviluppo economico, con il decreto di cui al comma 11, provveda, altresì, a semplificare la disciplina relativa alla punzonatura delle bombole serbatoio, alla loro verifica periodica e alla loro sostituzione in caso di evidente usura delle stesse, mediante convenzioni o contratti di servizio con soggetti pubblici e privati che prevedano anche il subentro nei contratti o nelle convenzioni in essere stipulati ai sensi della legge 8 luglio 1950, n. 640.

L'articolo 3, comma 1, reca l'istituzione del Fondo per incentivare la diffusione del gas metano per autotrazione, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, cui è devoluto lo 0,5 per cento delle entrate fiscali realizzate con la vendita di carburanti prodotti da fonti fossili.

Il comma 2, allo scopo di garantire la sicurezza nell'uso delle bombole utilizzate sui veicoli come serbatoi per il gas metano, prevede che le società proprietarie degli impianti di distribuzione sono tenute a versare un contributo proporzionale alle quantità di gas metano erogate. Tale contributo è considerato a tutti gli effetti un costo relativo alla vendita del gas metano. Al pagamento del contributo sono assoggettati anche i proprietari di carri bombolai destinati al trasporto del gas metano in modo proporzionale al numero e al tipo di bombole su di essi installate. Il contributo è versato al Fondo.

Il comma 3 abolisce le penali a carico dei gestori degli impianti di distribuzione di gas metano per il superamento della quantità giornaliera di vendita prevista dal contratto.

Il comma 4 prevede che al gas metano per autotrazione sia riconosciuta la caratteristica merceologica di carburante, mentre il comma 6 stabilisce che le

accise sul gas metano per autotrazione rimangono invariate per un periodo di dieci anni.

L'articolo 4 prevede incentivi alla ricerca nel settore del gas metano per autotrazione finanziati con le risorse del Fondo per incentivare la diffusione del gas metano per autotrazione.

L'articolo 5, al fine di sostenere un programma di promozione del Progetto

nazionale metano presso gli enti locali, le imprese e i cittadini, stanziando 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2010 e 2011.

L'articolo 6 prevede l'abrogazione della legge 8 luglio 1950, n. 640, della legge 7 giugno 1990, n. 145, e del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1991, n. 404.

L'articolo 7 reca le norme di copertura finanziaria.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Definizioni).

1. Ai fini della presente legge si intende per:

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

b) gas 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 alimentati a gas 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 dei metanodotti;

e) distributore: punto vendita erogante benzina, gasolio, gas di petrolio liquefatto (GPL), gas metano per autotrazione, nonché tutti gli altri carburanti per autotrazione;

f) rete nazionale dei metanodotti: la rete dei metanodotti eserciti ad alta pressione individuata ogni anno con decreto del Ministro dello sviluppo economico, con le modalità previste dall'articolo 9 del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164;

g) 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;

h) 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 gas metano, predisposti dalle aziende che esercitano tali attività e approvati dall'Autorità per l'energia elettrica e il gas ai sensi del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164.

ART. 2.

(Progetto nazionale metano).

1. Il Ministro dello sviluppo economico, d'intesa con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, provvede, con decreto da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, a stabilire le modalità e i criteri per la realizzazione del Progetto nazionale metano.

2. Allo scopo di consentire la realizzazione del Progetto nazionale metano finalizzato a incentivare l'impiego del gas metano per autotrazione e lo sviluppo di una rete diffusa di impianti di distribuzione destinata al rifornimento dei veicoli alimentati a gas metano nelle grandi aree metropolitane, individuate ai sensi del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, nelle aree individuate dalle regioni ai sensi del decreto legislativo 4 agosto 1999, n. 351, e sulla rete autostradale, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 1, comma 1122, lettera g), della legge 27 dicembre 2006, n. 296, le risorse del Fondo per la mobilità sostenibile di cui al citato articolo 1, commi 1121, 1122 e 1123 della legge n. 296 del 2006, sono aumentate di 100 milioni di euro l'anno per ciascuno degli anni 2010 e 2011.

3. I finanziamenti di cui al comma 2 sono finalizzati all'erogazione di un contributo in conto capitale a fondo perduto per la realizzazione degli impianti di cui al medesimo comma 2, avente entità massima per ogni impresa pari al 40 per cento

dei costi ammissibili, al netto dell'imposta sul valore aggiunto (IVA), nel rispetto della disciplina sugli aiuti d'importanza minore, di cui al regolamento (CE) n. 1998/2006 della Commissione, del 15 dicembre 2006, fino ad un massimo di 100.000 euro per impianto, secondo modalità stabilite con il decreto di cui al comma 1.

4. Il Progetto nazionale metano comprende:

a) la semplificazione dei procedimenti autorizzatori per la realizzazione degli impianti di cui al comma 2;

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

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

d) 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 gas metano;

e) l'installazione di impianti di distribuzione di gas metano in rapporto alla densità abitativa;

f) l'autorizzazione all'apertura di nuovi impianti di distribuzione, con particolare riguardo alle aree urbane e alla rete autostradale, che prevedono punti di rifornimento a gas metano.

5. Le regioni dispongono l'esenzione dei veicoli alimentati a gas metano dalla tassa di proprietà.

6. Le amministrazioni locali, con propri provvedimenti, consentono la circolazione dei veicoli alimentati a gas metano nelle aree a traffico limitato, prevedono la loro esclusione dai blocchi anche temporanei della circolazione e individuano nei piani di parcheggio aree di sosta a tariffa agevolata riservate ai veicoli alimentati a gas metano.

7. Agli impianti di cui al comma 2 del presente articolo si applicano le disposi-

zioni 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.

8. All'articolo 1 del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 3, le parole: « del motore con gas metano, nonché mediante alimentazione » sono soppresse e dopo il primo periodo è inserito il seguente: « Per l'acquisto di autovetture nuove di fabbrica e omologate dal costruttore per la circolazione mediante alimentazione, esclusiva o doppia, a gas metano il contributo è aumentato di 2.500 euro »;

b) al comma 4, le parole: « fino ad euro 4.000 » sono sostituite dalle seguenti: « fino ad euro 5.000 »;

c) al comma 7, le parole: « e di euro 650 » sono sostituite dalle seguenti: « e di euro 850 ».

9. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze sono stabiliti le modalità e i criteri relativi alla riduzione dei tempi di ammortamento per i veicoli alimentati a gas metano, acquistati dalle società e alla detrazione dell'IVA per le pubbliche amministrazioni centrali, gli enti e le istituzioni da esse dipendenti o controllate, le regioni, gli enti locali e i gestori di servizi di pubblica utilità da essi controllati che al momento della sostituzione del rispettivo parco autoveicoli acquistano almeno il 25 per cento di veicoli alimentati a gas metano.

10. Al fine di incentivare la realizzazione di impianti di distribuzione di gas metano, le condotte di allacciamento che li collegano alla rete esistente dei metanodotti sono dichiarate di pubblica utilità e i relativi interventi rivestono carattere di indifferibilità e di urgenza.

11. Il Ministro dello sviluppo economico, sentita 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 proprio decreto 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 gas metano per autotrazione in relazione all'impegno della capacità giornaliera e al volume annuo di riferimento sulla rete nazionale dei metanodotti;

b) prevedere, per ciascun impianto, l'adeguamento automatico della capacità di trasporto a decorrere dal mese nel quale è stata superata la quantità giornaliera di gas metano per autotrazione impegnata sulla rete nazionale dei metanodotti.

12. Con il decreto di cui al comma 11 si provvede altresì a semplificare la disciplina relativa alla punzonatura delle bombole serbatoio, alla loro verifica periodica e alla loro sostituzione in caso di evidente usura delle stesse, mediante convenzioni o contratti di servizio con soggetti pubblici e privati che prevedano anche il subentro nei contratti o nelle convenzioni in essere stipulati ai sensi della legge 8 luglio 1950, n. 640.

ART. 3.

(Istituzione del Fondo per incentivare la diffusione del gas metano per autotrazione).

1. È istituito, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, il Fondo per incentivare la diffusione del gas metano per autotrazione, di seguito denominato «Fondo», cui è assegnato lo 0,5 per cento delle entrate fiscali realizzate con la vendita di carburanti prodotti da fonti fossili. Il Ministro dello sviluppo economico, con proprio decreto, adotta il regolamento recante i criteri e le modalità

di istituzione e di funzionamento del Fondo.

2. Allo scopo di garantire la sicurezza nell'uso delle bombole utilizzate sui veicoli come serbatoi per il gas metano, le società proprietarie degli impianti di distribuzione sono tenute a versare un contributo proporzionale alle quantità di gas metano erogate. Tale contributo è considerato a tutti gli effetti un costo relativo alla vendita del metano. Al pagamento del contributo sono assoggettati anche i proprietari di carri bombolai destinati al trasporto del gas metano in misura proporzionale al numero e al tipo di bombole su di essi installate. Il contributo è versato al Fondo.

3. Sono abolite le penali a carico dei gestori degli impianti di distribuzione di gas metano per il superamento della quantità giornaliera di vendita prevista dal contratto.

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

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

ART. 4.

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

1. Il Fondo alimenta un piano di incentivi alla ricerca, volti a garantire lo sviluppo e la sperimentazione di nuove forme di distribuzione e di tecnologie che promuovono l'uso del metano per autotrazione, anche come fonte rinnovabile, e a promuovere lo sviluppo di nuove tecnologie motoristiche che assicurano la riduzione dei consumi e delle emissioni inquinanti. In particolare sono incentivati i progetti relativi a:

a) migliorare l'efficienza dei veicoli alimentati a gas metano;

b) utilizzare il gas bio-metano;

c) sperimentare l'utilizzo di miscele composte da gas metano e da idrogeno.

ART. 5.

(Campagna promozionale).

1. Al fine di sostenere un programma di promozione del Progetto nazionale metano presso gli enti locali, le imprese ed i cittadini, sono stanziati 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2010 e 2011. Le modalità, i tempi e gli obiettivi della campagna promozionale sono stabiliti con il decreto di cui all'articolo 2, comma 1.

ART. 6.

(Abrogazioni).

1. La legge 8 luglio 1950, n. 640, la legge 7 giugno 1990, n. 145, e il regolamento di esecuzione delle medesime leggi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1991, n. 404, sono abrogati dalla data di entrata in vigore del regolamento adottato ai sensi dell'articolo 3, comma 1, della presente legge.

ART. 7.

(Copertura finanziaria).

1. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 2, comma 2, pari a 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2010 e 2011, si provvede mediante destinazione di una quota parte dei proventi derivanti dall'aliquota di accisa sulle benzine e sul *diesel* da autotrazione.

2. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 2, comma 5, valutato in 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2010 e 2011, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2009-2011, nel fondo speciale di parte corrente dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2009, allo scopo

parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

3. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 2, comma 8, valutato in 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2010 e 2011, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2009-2011, nel fondo speciale di parte corrente dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2009, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

4. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 2, comma 9, valutato in 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2010 e 2011, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2009-2011, nel fondo speciale di parte corrente dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2009, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

5. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 5, valutato in 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2010 e 2011, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2009-2011, nel fondo speciale di parte corrente dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2009, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

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

PAGINA BIANCA

€ 0,35



16PDL0029900