

X COMMISSIONE PERMANENTE

(Attività produttive, commercio e turismo)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Commercializzazione del metano per autotrazione. C. 2172 Saglia (*Esame e rinvio*) 131

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 135

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sulla situazione e sulle prospettive del sistema industriale e manifatturiero italiano in relazione alla crisi dell'economia internazionale.

Audizione di rappresentanti di Farindustria (*Svolgimento e conclusione*) 136

SEDE REFERENTE

Mercoledì 21 ottobre 2009. — Presidenza del presidente Andrea GIBELLI.

La seduta comincia alle 14.45.

Commercializzazione del metano per autotrazione. C. 2172 Saglia.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Giovanni FAVA (LNP), *relatore*, illustra la proposta di legge in esame volta ad incentivare, così come specificato all'articolo 1, specie nelle grandi aree metropolitane, nelle aree a rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme di inquinamento e sulla rete autostradale, l'impiego del metano per autotrazione – cui per la prima volta viene riconosciuta la caratteristica merceologica di carburante – a motivo del suo ridotto impatto ambientale, della sicurezza intrinseca del suo

utilizzo e della continuità delle forniture dovuta all'allacciamento degli impianti di distribuzione alla rete dei metanodotti, sia a livello nazionale che regionale e locale.

La relazione illustrativa pone l'accento anche sulla economicità del metano rispetto agli altri carburanti usati per l'alimentazione dei motori (benzina, gasolio e GPL), per cui l'aumento del suo utilizzo consentirebbe un risparmio in termini di consumi energetici del Paese e di costi per gli utenti. Secondo la relazione illustrativa il mancato riconoscimento della caratteristica merceologica costituisce uno dei tre fattori che rendono difficile l'utilizzo del metano per autotrazione. Gli altri due fattori sono indicati nella mancanza di specifiche norme ed indirizzi amministrativi ad esso relative e nella frammentarietà dell'incentivazione all'acquisto di veicoli a metano.

Ai sensi dell'articolo 2, recante le definizioni indispensabili per una più semplice comprensione della proposta di legge in esame, per metano o gas naturale compresso si intende « il componente principale del gas naturale la cui struttura molecolare è chimicamente contraddi-

stinta dalla formula “CH4” ». Tra le altre definizioni recate dall’articolo in esame, segnala quella relativa alla rete nazionale dei metanodotti. Sottolinea che con tale espressione si intende la rete dei metanodotti eserciti ad alta pressione individuata con cadenza annuale da un decreto del Ministro dello sviluppo economico ai sensi dell’articolo 9 del decreto legislativo n. 164 del 2000 (lettera *g*) che reca la definizione di rete nazionale di gasdotti. La rete è stata aggiornata recentemente con il decreto ministeriale 1° agosto 2008. Con il decreto ministeriale 22 aprile 2008 sono state, invece, classificate le reti di trasporto regionale. L’articolo 2 reca anche la definizione di rete regionale e locale dei metanodotti (lettera *h*), intendendo con tale definizione le reti di trasporto di competenza delle regioni non comprese nella rete nazionale e le reti di distribuzione cittadina del gas esercite a bassa pressione.

L’articolo 3, che individua gli strumenti per la razionalizzazione e l’incremento della rete degli impianti di distribuzione di metano per autotrazione, al comma 1 estende ai medesimi impianti le disposizioni dell’articolo 1 del decreto legislativo n. 32 del 1998 e dell’articolo 83-*bis*, commi 17, 18 e 19, del decreto-legge n. 112 del 2008, che intervengono in materia di liberalizzazione dell’attività di distribuzione dei carburanti e di ristrutturazione della rete distributiva.

Il comma 2 rinvia ad un decreto del Ministro dell’interno, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, da emanare entro tre mesi dall’entrata in vigore del provvedimento – per la cui adozione si richiede il rispetto degli standard di sicurezza e delle vigenti norme tecniche dell’UE – l’individuazione dei criteri e delle modalità di erogazione *self service* negli impianti di distribuzione di metano e presso gli impianti di compressione domestici; l’erogazione contemporanea di carburanti liquidi e gassosi in impianti di rifornimento multiprodotto; la trasformazione degli impianti di distribuzione dei carburanti tradizionali siti nelle aree urbane, da dismettere ai sensi del

decreto legislativo n. 32 del 1998, in impianti di distribuzione di metano. Il comma 3 demanda al Ministro dello sviluppo economico l’individuazione, mediante un apposito decreto, dei principi generali cui dovranno attenersi le regioni nel redigere i piani di sviluppo della rete di distribuzione del metano; il decreto dovrà essere adottato, sentita la Conferenza unificata, entro il termine di tre mesi dall’entrata in vigore della legge. I piani di sviluppo predisposti dalle regioni dovranno prevedere, tenuto conto dello sviluppo del mercato del metano e delle reti di metanodotti esistenti: l’obbligo di installazione di impianti di distribuzione del metano in rapporto alla densità abitativa; l’obbligo di autorizzazione di nuovi impianti di distribuzione che prevedano punti di rifornimento a metano, specie nelle aree urbane e sulle autostrade; la semplificazione delle procedure autorizzative per la realizzazione di nuovi impianti di distribuzione del metano e per l’adeguamento di quelli esistenti. Il comma 4, con la finalità di incentivare la realizzazione di impianti di distribuzione del metano, stabilisce che le condotte di allacciamento che collegano gli stessi impianti alla rete di metanodotti esistente vengono dichiarate di pubblica utilità rivestendo carattere di indifferibilità ed urgenza. Il comma 5 affida all’Autorità per l’energia elettrica e il gas (AEEG) il compito di individuare apposite regole relative al vettoriamento dei volumi di metano per autotrazione e al superamento delle capacità giornaliere e annuali impegnate sulle reti di metanodotti, ai sensi dell’articolo 83-*bis*, comma 22, del decreto-legge n. 112 del 2008.

Ricorda che il richiamato comma 22 affida al Ministro dello sviluppo economico la determinazione dei criteri di vettoriamento del gas per autotrazione attraverso le reti di trasporto e di distribuzione del gas naturale, sentita l’Autorità per l’energia elettrica e il gas. Nello specifico il comma stabilisce che l’AEEG con propria delibera, da adottarsi entro un mese dall’entrata in vigore della legge, provveda all’adeguamento e all’aggiornamento dei

codici di rete allo scopo di fissare specifici criteri e modalità di trasporto del metano sulla rete nazionale dei metanodotti; prevedere per ciascun impianto l'adeguamento delle capacità di trasporto del metano per autotrazione con decorrenza dal mese di superamento della quantità giornaliera di metano impegnata sulla rete nazionale dei metanodotti. Ricorda che i codici di rete, contenenti regole e modalità per il funzionamento e la distribuzione del metano, sono predisposti dalle aziende che svolgono tali attività e sono approvati dall'AEEG ai sensi del decreto legislativo n. 164 del 2000, articolo 24, comma 5.

L'articolo 4, al fine di affrontare la problematica relativa alla trasformazione del metano acquistato dal gestore dell'impianto di distribuzione come energia e venduto all'utente finale come prodotto, prescrive l'utilizzo dell'equivalenza in termini energetici tra il metano ed i principali carburanti di cui alla lettera *f*), comma 1, dell'articolo 2, il cui valore è espresso in unità di vendita (comma 1). Stabilisce inoltre, al comma 2, che le accise sul metano per autotrazione rimangano invariate per dieci anni a decorrere dall'entrata in vigore della legge. Secondo la relazione illustrativa in tal modo si stabilizza il mercato e si consente il ritorno degli investimenti impiantistici e tecnologici. Il comma 3 istituisce presso il Ministero dello sviluppo economico un apposito Fondo allo scopo di incentivare l'impiego del metano per autotrazione. Al Fondo sarà 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 ministeriale 12 luglio 2007. Il comma 4 – confermando peraltro un obbligo già previsto dalla normativa vigente assoggetta i gestori degli impianti di distribuzione al versamento di un contributo proporzionale alle quantità di metano erogate, al fine di garantire la sicurezza nell'uso delle bombole utilizzate sui veicoli come serbatoi per il metano. Tale 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. Il contributo è destinato ad alimentare il citato Fondo per il metano per autotrazione di cui al comma 3. Con il comma 5 il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio. I successivi commi 6 e 7 prevedono rispettivamente che le regioni dispongano l'esenzione dei veicoli a metano dalla tassa di proprietà; che le amministrazioni locali consentano la circolazione dei veicoli a metano nelle aree a traffico limitato, li escludano dai blocchi anche temporanei della circolazione e individuino nei piani di parcheggio alcune aree di sosta a tariffa agevolata riservate ai veicoli a metano.

L'articolo 5 prevede agevolazioni per l'acquisto di veicoli alimentati a metano, finalizzate ad incentivare la diffusione di tali veicoli. In particolare, il comma 1 riconosce un contributo statale di 3.500 euro alle persone fisiche o giuridiche che acquistino un veicolo nuovo alimentato a metano, anche in locazione finanziaria. Il contributo è corrisposto dal venditore mediante sconto sul prezzo di acquisto. I veicoli ai quali viene riconosciuto il contributo, purché non immatricolati in precedenza, sono quelli definiti dall'articolo 54, comma 1, lettere *a*) e *c*), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Si tratta di autovetture (ossia veicoli destinati al trasporto di persone, aventi al massimo nove posti, compreso quello del conducente) e autoveicoli per trasporto promiscuo (veicoli con una massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 t o 4,5 t, se a trazione elettrica o a batteria, destinati al trasporto di persone e di cose e capaci di contenere al massimo nove posti compreso quello del conducente). Poiché la normativa vigente, combinata disposto dell'articolo 1, commi 228 e 229, legge n. 296 del 2006 e articolo 1, commi 3 e 6, del decreto-legge n. 5 del 2009 già prevede un contributo pari a 3.500 euro per l'acquisto di veicoli alimen-

tati a metano effettuato entro il 31 dicembre 2009, andrebbe chiarito in che modo si raccorda il contributo concesso dalla proposta di legge in esame – in cui sembra previsto « a regime » – rispetto a quello attuale. Ai sensi del comma 2 il contributo può essere fruito nei limiti della normativa comunitaria sugli aiuti di Stato d'importanza minore (c.d. *de minimis*) di cui al regolamento (CE) n. 1998 del 2006 della Commissione. Il comma 3 prevede il rimborso al venditore dell'importo del contributo da parte delle aziende costruttrici o importatrici del veicolo. Queste, da parte loro, recuperano quanto rimborsato a valere sul Fondo di cui all'articolo 4, comma 3. In alternativa, le aziende sono autorizzate a recuperare le somme residue quale credito d'imposta in compensazione delle ritenute dell'IRPEF operate in qualità di sostituto d'imposta sui redditi di lavoro dipendente, dell'IRPEF, dell'IRES, dell'IRAP e dell'IVA, 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. Ai sensi del comma 4 le suddette aziende sono tenute a conservare copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto del veicolo, nonché copia della carta di circolazione e del foglio complementare o del certificato di proprietà per i cinque anni successivi alla data di emissione della fattura di vendita del veicolo. Il comma 5 prevede 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, in caso di sostituzione dei propri autoveicoli, l'obbligo di acquistare veicoli a metano almeno per il 25 per cento del totale. Osserva che andrebbe chiarito in che rapporto si pongono le due modalità per recuperare, da parte delle aziende, quanto rimborsato al venditore. In particolare, si dovrebbe chiarire se le due modalità (risorse del Fondo o credito d'imposta in compensazione) siano effettivamente alternative – come farebbe pensare l'espressione « in alternativa » – o se, al contrario, si possa ricorrere al credito d'imposta

solamente in caso di incapacienza del Fondo – come farebbe invece pensare l'espressione « le somme residue ».

L'articolo 6 dispone che il Fondo di cui all'articolo 4 finanzia, tramite appositi incentivi, progetti di ricerca diretti a promuovere l'uso del metano per autotrazione e a sviluppare nuove tecnologie motoristiche che riducano i consumi e le emissioni inquinanti. In particolare, gli incentivi sono destinati ai progetti volti al miglioramento dell'efficienza dei veicoli a metano; all'utilizzo del biometano; alla sperimentazione dell'utilizzo di miscele metano-idrogeno come carburanti per autotrazione.

L'articolo 7 prevede l'istituzione, presso il Ministero dello sviluppo economico, della Cassa per la gestione del metano per autotrazione. Come si sottolinea nella relazione illustrativa, la Cassa viene istituita in sostituzione del Comitato del fondo delle bombole per metano previsto dalla legge n. 640 del 1950, abrogata dal successivo articolo 8 della proposta in esame. Alla Cassa sono assegnate le funzioni di amministrazione del suddetto Fondo e determinazione dei contribuiti che lo finanziano; di punzonatura delle bombole serbatoio, di verifica periodica e sostituzione in caso di evidente usura delle stesse, anche mediante convenzioni o contratti di servizio con soggetti pubblici e privati; invio al Ministro dello sviluppo economico del rendiconto annuale delle attività svolte. L'amministrazione della Cassa è affidata ad un Comitato nominato con decreto del Ministro dello sviluppo economico (comma 2). Il Comitato si compone di cinque membri: un rappresentante per ciascuno dei Ministeri dello sviluppo economico, dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti, un rappresentante dei venditori di metano e un rappresentante dei proprietari degli impianti di distribuzione. Il presidente del Comitato, scelto tra i rappresentanti della pubblica amministrazione, viene designato dal decreto di nomina. Con lo stesso decreto di nomina del Comitato si provvede all'adozione di

un regolamento recante i criteri e le modalità di organizzazione e di funzionamento della Cassa.

L'articolo 8, infine, abroga le normative considerate ormai superate a seguito della nuova disciplina prevista dalla proposta di legge in esame. Si tratta della legge n. 640 del 1950, della legge n. 145 del 1990, cui si aggiunge il decreto del Presidente della Repubblica del 9 novembre 1991, n. 404, recante Regolamento di esecuzione delle leggi 8 luglio 1950, n. 640, e 7 giugno 1990, n. 145, sulla disciplina delle bombole per metano.

Gabriele CIMADORO (IdV) chiede se l'impiego del metano per autotrazione offra le stesse garanzie, sul piano della sicurezza, del petrolio e della benzina. Riterrebbe altresì opportuno modificare il comma 2 dell'articolo 4, che prevede l'invarianza delle accise sul metano per autotrazione per un periodo di dieci anni, legando la dinamica dei prezzi del metano a quelli del GPL e aumentando la durata del periodo di invarianza delle accise ad almeno quindici anni. Si riserva di presentare una proposta emendativa al riguardo.

Giovanni FAVA (LNP), *relatore*, sottolinea che il metano dal punto di vista economico e ambientale rappresenta una delle soluzioni migliori tra i carburanti per autotrazione. Ritiene comunque opportuno approfondire il confronto con le caratteristiche degli altri carburanti e manifesta ampia disponibilità ad accogliere proposte migliorative del testo in esame. Osserva, tuttavia, che il testo dell'articolo 5, in materia di agevolazioni per l'acquisto di veicoli alimentati a metano, incide sul bilancio dello Stato e quindi prefigura difficoltà nel parere che esprimerà la V Commissione; in considerazione di ciò, ritiene impercorribile perseguire modifiche che aumentino ulteriormente l'impatto sui conti pubblici.

Laura FRONER (PD) ricorda che sulla materia in discussione è stata assegnata alla Commissione anche la proposta C.

1016 del deputato Bordo; preannuncia inoltre la presentazione di un'altra proposta di legge del suo gruppo ed auspica che ambedue possano essere abbinare nel prosieguo dell'esame. Ciò consentirà, a suo avviso, di approvare una normativa che potrà favorire l'adeguamento della rete di distribuzione a combustibili più convenienti sotto il profilo del risparmio energetico e della tutela ambientale.

Giovanni FAVA (LNP), *relatore*, precisa che la proposta di legge C. 1016 prevede norme per l'installazione di distributori di idrogeno e di metano per autotrazione sul territorio nazionale. Fa presente che non si è proceduto all'abbinamento perché il metano vi è richiamato solo per quanto riguarda la rete di distribuzione e non per il suo utilizzo come carburante per autotrazione.

Alberto TORAZZI (LNP) sottolinea che il metano è disponibile in natura, mentre l'idrogeno deve essere prodotto con relativi alti costi energetici, e lo sviluppo di tale fonte è più ragionevolmente ipotizzabile in Paesi in cui sono in funzione centrali nucleari.

Raffaello VIGNALI (PdL), osservato che la rete di distribuzione dell'idrogeno presenta un elevato livello di pericolosità, sottolinea che tutte le case automobilistiche si stanno orientando alla produzione di auto ibride.

Andrea GIBELLI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.15.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.15 alle 15.25.

INDAGINE CONOSCITIVA

Mercoledì 21 ottobre 2009. — Presidenza del presidente Andrea GIBELLI indi del vicepresidente Raffaello VIGNALI.

La seduta comincia alle 15.25.

Indagine conoscitiva sulla situazione e sulle prospettive del sistema industriale e manifatturiero italiano in relazione alla crisi dell'economia internazionale.

Audizione di rappresentanti di Farindustria.

(Svolgimento e conclusione).

Andrea GIBELLI, *presidente*, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Introduce, quindi, l'audizione.

Sergio DOMPÈ, *presidente di Farindustria*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi i deputati Alberto TORAZZI (LNP), Arturo IANNACCONE (Misto-MpA-Sud), Andrea LULLI (PD), Savino PEZZOTTA (UdC), Raffaello VIGNALI (PdL) e Carlo MONAI (IdV) ai quali replica Sergio DOMPÈ, *presidente di Farindustria*.

Raffaello VIGNALI, *presidente*, ringrazia il presidente di Farindustria per il suo intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 16.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.