

CAMERA DEI DEPUTATI N. 4417

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

GAMBINI, VIOLANTE, ABBONDANZIERI, ADDUCE, ALBONETTI, AMICI, ANGIONI, BELLINI, BENVENUTO, GIOVANNI BIANCHI, ENZO BIANCO, BIELLI, BONITO, BOVA, BUEMI, BUGLIO, BURLANDO, CALZOLAIO, CAMO, CAPITELLI, CARBONELLA, CARBONI, CAZZARO, CENNAMO, CHIANALE, CHIAROMONTE, CHITI, CIALENTE, CIMA, CRISCI, DAMERI, DIANA, FILIPPESCHI, FOLENA, FRANCI, GALEAZZI, GIACCO, GIULIETTI, GRANDI, GRILLINI, GROTTA, GUERZONI, KESSLER, SANTINO ADAMO LODDO, TONINO LODDO, LULLI, LUMIA, LUSETTI, MANZINI, RAFFAELLA MARIANI, MARIOTTI, MARTELLA, MOTTA, NIGRA, LUIGI PEPE, PINOTTI, POTENZA, PREDÀ, QUARTIANI, ROCCHI, NICOLA ROSSI, ROTUNDO, RUGGERI, RUZZANTE, SANDI, TIDEI, TOCCI, MICHELE VENTURA, VERNETTI, VIANELLO, VIGNI, ZANOTTI

Interventi per favorire la diffusione dei veicoli a metano

Presentata il 23 ottobre 2003

ONOREVOLI COLLEGHI! — Una parte sempre più rilevante di studiosi concorda sull'incidenza dell'inquinamento atmosferico sulle mutazioni del clima. Si rendono pertanto sempre più urgenti azioni capaci di frenare il decadimento ambientale e di porre le basi per uno sviluppo sostenibile. È ormai evidente, infatti, soprattutto dopo l'emergenza ambientale vissuta nell'inverno scorso e con la siccità di questa estate, che la tutela dell'ambiente, dell'aria che respiriamo, dell'acqua che beviamo, non costituisce più un semplice settore di iniziativa politica e sociale, quanto la nuova e necessaria cornice di un diverso modello di sviluppo della società umana. Ciò ha immediate e dirette conseguenze sull'azione di governo del Paese e delle città italiane, attraversate dagli effetti della transizione dal tradizionale assetto industriale ad un assetto maggiormente diversificato che, grazie alle nuove tecnologie,

può essere orientato al rispetto dell'ambiente e della salute. I problemi della mobilità urbana, di un armonico rapporto fra pedonalizzazioni e grande viabilità, della sostituzione dei carburanti più inquinanti con altri a basso impatto ambientale costituiscono dunque il punto di partenza di un possibile programma di trasformazione sostanziato di azioni di breve, medio e lungo periodo in grado di coinvolgere i cittadini nella sua realizzazione. Il mondo dell'auto ha cominciato a muoversi verso questa direzione, sviluppando tecnologie meno inquinanti che sono già alla portata di tutti. Come ad esempio la trazione a metano, un gas non inquinante di cui l'Italia è ricca. Con quasi 400.000 unità in circolazione, siamo 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.

Fino ad oggi gli sforzi si sono concentrati su benzina e gasolio per eliminare il più possibile gli elementi inquinanti e i traguardi raggiunti sono soddisfacenti ed ancora più lo saranno nel prossimo futuro, ma rimane ancora da risolvere uno dei problemi più gravi, l'emissione di polveri fini dannose alla respirazione, che vengono prodotte dagli scarichi di auto e di camion, ma anche dagli impianti fissi di combustione, dall'usura dei pneumatici e dell'asfalto nonché dal pulviscolo atmosferico. Un aiuto decisivo può arrivare dal metano, che emette tali polveri in quantità così ridotte da essere difficilmente rilevabili.

È utile ricordare che il gas naturale, quale carburante per autotrazione, può ridurre i gas serra del 20 per cento ed oltre rispetto ai veicoli a benzina, seppure di ultima generazione tecnologica. Inoltre, il particolato può essere ridotto di quasi il 99 per cento, l'NoX dell'85 per cento e il CO₂ di oltre il 90 per cento.

Oggi circolano nel mondo quasi 2 milioni di veicoli alimentati a gas naturale (NGV). Sono inclusi automobili, veicoli commerciali leggeri e pesanti, camion per la raccolta dei rifiuti e autobus urbani.

Grazie alla minore percentuale di carbonio rispetto all'idrogeno, le emissioni di CO₂ del gas naturale sono più basse del 20-25 per cento rispetto a quelle della benzina. D'altro lato, le emissioni di « metano » da veicoli alimentati a gas naturale sono più alte. Le emissioni tipiche di metano da NGV sono dell'ordine di 1/500 rispetto alle emissioni di CO₂. Di conseguenza, nonostante il più alto potenziale di effetto serra del metano, l'impatto sull'effetto serra dei veicoli a gas naturale è più basso di quello dei veicoli a benzina.

Rispetto alla benzina, l'impatto sul riscaldamento del pianeta (GWI) per i veicoli NGV *retrofit* è dell'83 per cento; anche i veicoli NGV dedicati (cioè alimentati solo a gas naturale) hanno un basso GWI. Considerate le emissioni indirette sulla base dell'intero ciclo di vita del veicolo, i veicoli a gas naturale risultano ancora

notevolmente meno inquinanti rispetto a quelli a benzina. Supponendo un aumento del consumo di energia di circa il 15-20 per cento per motori a metano installati su autobus e grandi autocarri *diesel*, l'impatto sul riscaldamento globale delle emissioni prodotte da questi veicoli a gas naturale è quasi equivalente o lievemente inferiore al *diesel*.

Gli ulteriori sviluppi sulle tecnologie a metano per i veicoli *heavy duty* indicano una diminuzione dei consumi; di conseguenza l'impatto sul riscaldamento globale potrebbe ulteriormente migliorare.

Inoltre, dei quattro carburanti attualmente usati per l'alimentazione dei motori (benzina, gasolio, gas di petrolio liquefatto - GPL - e metano), il metano è sicuramente il più economico. Infatti, a parità di chilometri percorsi, l'utilizzo del metano permette di risparmiare fino al 65 per cento rispetto alla benzina. In base al chilometraggio annuo di un'auto e al suo consumo medio è possibile calcolare il risparmio ottenibile, che va dai 235-350 euro per una percorrenza fino a 5.000 chilometri, ai 2.350-3.500 euro per una percorrenza fino a 50.000 chilometri. Anche rispetto agli altri due carburanti è possibile ottenere notevoli risparmi: fino al 45 per cento nei confronti del GPL e fino al 50 per cento nei confronti del gasolio.

Le caratteristiche intrinseche del metano lo rendono dunque il combustibile più pulito tra quelli attualmente più diffusi. Nel metano, infatti, sono completamente 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, e questo riduce notevolmente il rischio di incendio.

A differenza di altri gas come il GPL, 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. Per questo mo-

tivo è consentito il parcheggio dei veicoli alimentati a 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 metano è contenuto in appositi serbatoi ad una pressione di esercizio di 200 bar. Tali serbatoi sono però collaudati ad una pressione di 300 bar e progettati per resistere ad una pressione di almeno 450 bar. In Italia, una apposita istituzione diretta dall'Ente nazionale idrocarburi (ENI), la Gestione fondo bombole metano, provvede al controllo periodico dei serbatoi, alla loro sostituzione gratuita, se deteriorati o scaduti, e all'assicurazione contro gli eventuali rischi derivanti dal loro uso.

Il metano, inoltre, essendo fornito principalmente attraverso una 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.

Inoltre, dato che in Italia sono presenti giacimenti di metano, esso viene utilizzato come carburante fin dai primi anni '30 ed è una soluzione ormai collaudata e sicura. Quanto alle scorte è utile ricordare che considerate le scorte internazionali di petrolio, quelle di metano sono dieci volte superiori. L'Italia oltre a estrarre metano nel proprio territorio, lo acquista da Paesi (tra i quali la Russia e la Norvegia) che si presume nei prossimi decenni non subiranno sconvolgimenti geopolitici di rilievo. Dunque l'approvvigionamento di metano è anche più sicuro rispetto a quello di petrolio e garantirebbe al nostro Paese una maggiore autonomia. A partire dal giacimento fino al motore del veicolo, il gas naturale richiede scarsissima elaborazione per essere utilizzato come carburante. Benzina e gasolio, al contrario, devono essere ricavati dal petrolio e subiscono quindi complessi processi di raffinazione. Una volta purificato da vapore acqueo, zolfo e idrocarburi pesanti, il gas naturale viene convogliato attraverso il

metanodotto (il sistema di trasporto più sicuro) e giunge direttamente agli impianti di rifornimento, dove viene compresso per poter essere distribuito. Diversamente, il gas naturale può anche essere liquefatto a temperature criogeniche, *in loco* o in apposite centrali, e consegnato in autocisterne, come benzina e gasolio, che oggi vengono consegnati ai distributori proprio con autocisterne.

Nei distributori di gas naturale, per il rifornimento di veicoli il gas deve essere compresso ad una pressione di circa 200-250 bar, e i distributori possono effettuare un « rifornimento rapido » della durata di pochi minuti, oppure un « rifornimento lento », della durata di alcune ore.

Sebbene l'uso di alte pressioni di stoccaggio possa apparire pericoloso, compressione, stoccaggio e rifornimento di gas naturale avvengono nel rispetto di *standard* di sicurezza industriali e governativi particolarmente rigorosi. Non bisogna dimenticare, infatti, che gas compressi ad alta pressione vengono utilizzati quotidianamente in ambito industriale e medicale in tutta sicurezza.

I veicoli alimentati a gas naturale sono progettati e costruiti perché siano sicuri sia in fase di normale esercizio, che in caso di incidenti. I nuovi veicoli a gas naturale vengono sottoposti agli stessi *crash test* di tutti gli altri veicoli, e i sistemi di alimentazione dei veicoli a gas naturale devono rispettare tutti gli *standard* di sicurezza imposti dalle autorità. Le bombole di gas naturale sono più spesse e robuste rispetto ai serbatoi di benzina e di gasolio. Gli *standard* industriali impongono infatti che le bombole resistano a 11.250 riempimenti, all'usura dovuta al sale, ad altri elementi chimici e all'esposizione a raggi ultravioletti, e che possano cadere da una altezza di quasi 2 metri senza rompersi. Le bombole devono persino resistere a pallottole calibro 30 senza frantumarsi.

A prescindere dal tipo di carburante utilizzato, le stazioni di rifornimento, i parcheggi interni e le officine di riparazione devono essere progettati e costruiti in modo tale da garantire la massima sicurezza. Infine il tempo richiesto per

fare rifornimento di metano è di circa 3 minuti per una vettura, e di 5-10 minuti per un mezzo pesante quale un autobus.

Il nostro Paese può e deve puntare sul metano, assumendo un ruolo trainante nella lotta ai combustibili inquinanti. Se per l'idrogeno ci vorranno ancora almeno dieci anni di studi, il metano è la soluzione attualmente più sostenibile per l'ambiente, una strada credibile e percorribile. La diffusione dei carburanti a basso impatto ambientale è dunque uno dei punti focali di una politica di tutela ambientale di cui le città devono essere protagoniste.

I governi di centrosinistra hanno avviato una politica più decisa a favore di una mobilità urbana sostenibile, promuovendo accanto ad azioni di lungo respiro, per il miglioramento dell'offerta del trasporto collettivo, azioni tese ad ottenere risultati complementari nel breve e medio termine con investimenti relativamente contenuti. In questo ambito sono stati promossi progetti relativi al rinnovo del parco veicolare con veicoli a ridotto impatto ambientale, alla introduzione di modalità di trasporto collettivo complementari al trasporto di massa (taxi collettivo, *car sharing*) alla introduzione di misure per la gestione della domanda di mobilità (*mobility manager*, domeniche senza auto). Le predette politiche, mirate ad evitare l'ulteriore peggioramento della qualità dell'aria ed in particolare delle concentrazioni di PM10 nelle principali aree urbane, hanno aperto la strada ad un accordo di programma, siglato il 31 luglio 1996 presso il Ministero del bilancio e della programmazione economica, tra i vari Ministeri interessati e FIAT SpA. Tra le finalità dell'accordo vi era quella di realizzare migliori condizioni ambientali nelle città attraverso attività di ricerca, sperimentazione, produzione e diffusione di veicoli a minimo impatto ambientale. A seguito di tale accordo il Gruppo FIAT ha investito nello sviluppo e nell'industrializzazione di veicoli a metano innovativi dotati di propulsori a controllo totalmente elettronico e di catalizzatori specifici che consentono di sfruttare appieno le potenzialità ecologiche del metano pur garantendo livelli di pre-

stazioni, guidabilità ed autonomia del tutto analoghi ai moderni propulsori benzina e *diesel*. Nell'aprile del 1997 è stato poi sottoscritto un accordo di collaborazione ENI-FIAT per il potenziamento della rete di stazioni di rifornimento del metano e nel triennio 1998-2000 si sono ottenuti alcuni, preliminari, risultati che hanno reso esplicita l'elevata potenzialità di questo tipo di trazione. Il Gruppo FIAT ha introdotto sul mercato una serie di veicoli a metano di nuova generazione (Marea nel 1997, Multipla nel 1998, Daily nel 1998, Ducato nel 1999, Autobus City Class nel 1998 e carri Eurotech per la raccolta dei rifiuti nel 1998) che gli hanno consentito di vagliare le reazioni del mercato, consolidare le tecnologie di prodotto e di processo ed acquisire una riconosciuta e indiscussa *leadership* internazionale nel settore.

L'ENI ha stimolato l'espansione della rete distributiva, raggiungendo alla fine del 2000 un incremento del numero delle stazioni, che sono arrivate a circa 420, di cui solo 7 in autostrada. Una quota ancora molto inferiore alle esigenze di sviluppo di un mercato privato, anche se altri 58 impianti sono in costruzione e molti altri in fase di progetto, molti dei quali nel centro-sud.

Nel 1998, con il decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, è stata avviata la razionalizzazione del sistema di distribuzione dei carburanti, costituendo, presso la cassa conguaglio GPL, il Fondo per la razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti, integrato negli anni 1998, 1999 e 2000, attraverso un contributo di 3 lire a carico dei titolari di concessione o di autorizzazione e di una lira a carico dei gestori, calcolato su ogni litro di carburante per autotrazione (benzina, gasolio, GPL e metano) venduto negli impianti di distribuzione, successivamente ridotto a 0,0003 euro (0,58 lire) e 0,0001 euro (0,19 lire). Le disponibilità così ottenute sono state utilizzate per la concessione di indennizzi, per la chiusura di impianti, ai gestori e ai titolari di autorizzazione o concessione.

Con il regolamento di cui al decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato 17 luglio 1998, n. 256, sono state introdotte incentivazioni nella forma di un contributo ai privati che acquistavano in Italia un'auto nuova, omologata a metano o a GPL o che provvedessero all'installazione di un impianto di alimentazione a metano o a GPL. Il contributo era stabilito nella misura di lire 800.000 nel primo caso e di lire 600.000 nel secondo caso, poi aumentate rispettivamente a 1500 euro e a 650 euro con il regolamento di cui al decreto del Ministro delle attività produttive 2 luglio 2003, n. 183. Sempre nel 1998 con la legge n. 194 del 1998, e successive modificazioni si è provveduto a supportare il rinnovo del parco degli autobus con più di quindici anni di età incentivando le trazioni alternative, compresa quella a metano.

Nel 1999 con il decreto legislativo 4 agosto 1999, n. 351, recante « Attuazione della direttiva 96/62/CE in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente », si è stabilito che le regioni individuino le zone all'interno delle quali devono trovare attuazione gli interventi per la riduzione delle emissioni in atmosfera da traffico, definiti dai piani regionali per la qualità dell'aria.

Con il decreto del Ministro dell'ambiente 21 settembre 2000, GAB/DEC/0099/2000, registrato dalla Corte dei Conti il 24 ottobre 2000, sono state assegnate al direttore del Servizio Inquinamento atmosferico, acustico e per le industrie a rischio le risorse per il finanziamento di intese di programma sulla mobilità sostenibile nelle aree urbane.

Al citato decreto ha fatto seguito il decreto del Ministro dell'ambiente 21 dicembre 2000 in materia di programmi radicali per la mobilità sostenibile che ha promosso interventi strutturali (taxi collettivo, regolazione del traffico nei centri urbani, sistemi di trasporto pubblico che utilizzano veicoli a trazione elettrica o alimentati a gas, flotte di biciclette e di veicoli elettrici a due o tre ruote e quadricicli, appartenenti agli enti pubblici, attuazione di progetti dimostrativi di pro-

totipi di veicoli a trazione elettrica con funzionamento autonomo e di veicoli a trazione elettrica alimentati a idrogeno adibiti al trasporto pubblico, eccetera).

In seguito con il decreto dirigenziale 22 dicembre 2000, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 80 del 5 aprile 2001 recante « Finanziamenti ai comuni per l'utilizzo del metano e del GPL per autotrazione » si è provveduto a stabilire i criteri per la costituzione di un unico referente in grado di coordinare in ambito nazionale la presentazione e l'attuazione dei progetti per l'utilizzo del metano, predisposti dagli enti locali. Il medesimo decreto prevedeva inoltre la stipula di un accordo di programma con i produttori di veicoli, con le associazioni dei gestori degli impianti di distribuzione di metano, con i cittadini e con le categorie interessate. Per la realizzazione di impianti di distribuzione di metano e il cofinanziamento di interventi radicali per la mobilità urbana furono stanziati 68 miliardi di lire, che andavano a sommarsi alle risorse disponibili per la rottamazione delle auto immatricolate fra il 1988 e il 1992 (18,5 miliardi di lire) e a quelli destinati alle amministrazioni locali (18,5 miliardi di lire) per la trasformazione a GPL e a metano dei veicoli a benzina delle flotte pubbliche, o delle società che gestiscono servizi pubblici, nonché per la realizzazione di impianti di distribuzione, a servizio delle proprie flotte. Il decreto prevedeva che il referente fosse costituito sotto forma di convenzione (articolo 30 del testo unico di cui al decreto legislativo n. 267 del 2000), per poter dare avvio all'attivazione del progetto e al trasferimento delle risorse e indicava anche i soggetti beneficiari. Il 3 aprile 2002 con decreto dirigenziale n. 78 del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio è stato approvato e reso esecutivo l'accordo e le linee di attuazione della prima fase del medesimo, con un provvedimento che riproduce in buona parte il citato decreto dirigenziale 22 dicembre 2000.

È dunque grazie all'impostazione di politiche e di normative specifiche e mirate che in data 5 dicembre 2001 è stato siglato un accordo di programma dal Mi-

nistero dell'ambiente e della tutela del territorio, FIAT e Unione petrolifera per la realizzazione di un piano nazionale per lo sviluppo dell'utilizzo del metano per autotrazione nelle aree urbane e metropolitane. La città capofila del progetto è Torino, dove sono a disposizione i primi fondi destinati agli incentivi, rivolti a tassisti, commercianti, enti pubblici e imprese private, per sostituire il proprio mezzo di lavoro con un nuovo veicolo a metano.

L'accordo prevede uno stanziamento di circa 504 milioni di euro per il periodo 2002-2005 (1.040 miliardi di vecchie lire) dei quali 244 milioni di euro sono destinati a sostituire circa 300 mila veicoli inquinanti con mezzi a metano (due terzi nuovi, un terzo trasformati) e ad aprire 230 nuovi distributori di metano. I restanti 260 milioni di euro circa, da investire nella ricerca, saranno utilizzati da FIAT Spa e dall'Unione petrolifera.

L'accordo è stato inizialmente sottoscritto dalle città di Padova, Bologna, Palermo e Torino, alle quali si sono aggiunte molte altre, fino ad arrivare a 55 adesioni. Presenti le maggiori aree metropolitane (Bari, Bologna, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Roma, Torino e Venezia), indicate dal testo unico di cui al decreto legislativo n. 267 del 2000 e le grandi città indicate dal decreto del Ministro dell'ambiente 25 novembre 1994, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 290 del 13 dicembre 1994 (successivamente abrogato dal decreto legislativo n. 351 del 1999) come aree a rischio per gli alti limiti di concentrazione di inquinanti atmosferici, cui vanno aggiunti i comuni « contermini » che sono presenti nel numero di 711. Inoltre, stanno aderendo i comuni inseriti nelle aree « critiche » individuate dalle regioni come indicato dal decreto legislativo n. 351 del 1999.

I commercianti e gli autotrasportatori che operano in una delle città coinvolte ricevono, al momento dell'acquisto di un nuovo veicolo alimentato a metano, uno sconto sul listino prezzi dalle case costruttrici che saranno poi rimborsate dai fondi del progetto.

Gli sconti vanno dai 2.500 euro per un taxi ai 1.500-6.500 euro per i veicoli commerciali. Per i distributori, gli incentivi variano invece da 100 a 150 mila euro.

In base al citato accordo, la FIAT è impegnata ad ampliare la gamma di offerta di vetture e di veicoli per il trasporto merci, oltre che di autobus, di compattatori e di mezzi di raccolta dei rifiuti alimentati a metano.

I soggetti beneficiari degli incentivi sono:

1) le aziende che gestiscono servizi integrativi o complementari al trasporto pubblico locale, compresi i servizi di *car sharing*;

2) le aziende o i singoli imprenditori che gestiscono servizi di trasporto pubblico di piazza (taxi), servizi di noleggio con conducente, altri servizi di noleggio;

3) le aziende e gli imprenditori privati del settore della distribuzione urbana delle merci, cioè i rappresentanti dei settori del commercio, dell'artigianato e dell'industria, nonché le aziende di logistica.

Le categorie di veicoli oggetto del finanziamento sono taxi, vetture destinate al servizio di noleggio (con o senza autista), veicoli destinati ai servizi complementari e integrativi al trasporto pubblico locale, veicoli commerciali leggeri per il trasporto di merci urbano fino a 6,5 tonnellate di peso totale a pieno carico.

Per la realizzazione di impianti per la distribuzione del metano sono previsti contributi i cui beneficiari sono aziende e imprenditori privati che potenziano impianti esistenti oppure realizzano nuovi impianti policarburante. L'Unione petrolifera si è impegnata a promuovere presso le aziende associate una serie di interventi per accrescere in modo significativo il numero dei distributori di metano. Oggi la diffusione di questi impianti è localizzata in alcune regioni (Emilia Romagna, Veneto, Toscana e Marche) che storicamente si sono orientate verso questo prodotto. L'obiettivo è di raddoppiare, nel prossimo quadriennio, la rete esistente, dotando di

nuovi impianti città praticamente sprovviste (Palermo, Torino, Trieste e altre) e potenziando reti insufficienti come Roma, Milano e Napoli. Dal canto suo, il Gruppo ENI, per incoraggiare lo sviluppo omogeneo di una rete di distribuzione su tutto il territorio nazionale, ha impegnato ENI Gas & Power in un programma per promuovere l'apertura di nuovi impianti, puntando anche sulle stazioni policarburante lungo la rete autostradale.

Se le risorse destinate al *Progetto metano* fossero veramente impegnate, nel 2005 si potrebbe arrivare a 600 distributori, che non sono molti, ma già in grado di incrementare un tipo di motorizzazione pulita. Come precedentemente accennato dei 15,5 milioni di euro messi a disposizione nel 2002, 4,5 milioni sono destinati allo sviluppo della rete.

Considerando che il costo di un impianto con due pompe è di circa 400.000 euro e che il contributo per ogni impianto è di 150.000 euro, le attuali risorse sono sufficienti per l'apertura di soli 30 impianti ogni anno. Se si considera che la sola città di Torino, che nel 2001 aveva un impianto in città e uno in provincia, ne sta già aprendo altri quattro, ci si può rendere facilmente conto della limitatezza delle risorse attualmente devolute all'ampliamento della rete. Di questo passo l'obiettivo di 600 distributori nel 2005 sarà difficilmente raggiungibile, sarebbe infatti indispensabile uno stanziamento pari a 13,5 milioni di euro l'anno, 9 in più di quelli attualmente previsti. Una volta concesso l'incentivo, di cui è titolare il comune di Palermo secondo il *Progetto metano*, le società petrolifere hanno a disposizione dodici mesi per aprire l'impianto, dei quali dai quattro ai sei mesi sono impiegati nella costruzione vera e propria.

Rimane invece aperta la questione dell'*iter* burocratico per l'autorizzazione all'adeguamento degli impianti esistenti o di quelli di nuova costruzione, un procedimento complesso che comporta un adeguato processo di semplificazione, con l'unificazione dell'insieme delle pratiche amministrative in capo ad un unico referente o sportello comunale.

Degli 11 milioni di euro previsti per incentivare l'acquisto di autoveicoli a metano, nel 2003 il Governo ne ha resi disponibili il 50 per cento (5,5 milioni di euro). Di questi fino al 7 luglio 2003 era stato erogato solo il 12 per cento (725.750 euro).

Di recente, come già ricordato, il Ministro delle attività produttive ha emanato il regolamento di cui al decreto 2 luglio 2003, n. 183, che reitera la vigente disciplina in materia di ecoincentivi per i privati che acquistano un veicolo nuovo già dotato di impianto a metano e per chi trasforma il proprio veicolo. Nel primo caso, l'incentivo è attualmente di 1.500 euro, mentre nel secondo caso, a condizione che il collaudo del veicolo trasformato sia effettuato entro un anno dalla data di prima immatricolazione del mezzo, l'incentivo per chi trasforma la propria auto è di 650 euro. I fondi destinati all'incentivazione sia del settore degli autoveicoli alimentati a gas metano che di quelli alimentati a gas di petrolio liquefatto sono 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004, ripartiti in 4,5 milioni di euro per il settore degli autoveicoli alimentati a metano o a GPL e di 0,5 milioni di euro per il settore elettrico (acquisto di autoveicoli a trazione elettrica, motocicli e ciclomotori elettrici e biciclette a pedalata assistita). Con i fondi attualmente disponibili sono solo 3.000 i veicoli a metano di cui viene annualmente incentivato l'acquisto. Di questo passo l'obiettivo minimo del raddoppio dell'attuale parco di veicoli a metano circolante si raggiungerebbe in più di 13 anni.

È dunque evidente che gli attuali finanziamenti sono largamente insufficienti, tanto più che le grandi case automobilistiche si sono impegnate a fondo, con una produzione importante, già a disposizione della clientela ed è quindi indispensabile sostenerle nel breve periodo nella diffusione dei veicoli a metano. È il caso della FIAT che dopo avere immesso nel mercato la Multipla nelle versioni *Bipower* (metano e benzina) e *Blupower* (esclusivamente a metano), vi ha aggiunto la nuova Punto *Natural power*. 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. Sono tuttavia molte le case che stanno sviluppando veicoli a propulsione alternativa, con particolare attenzione al metano dalla Opel alla Citroen, alla Volvo.

Il quadro normativo e finanziario previsto per l'accordo di programma per incentivare la diffusione dei distributori e l'acquisto dei mezzi a metano, stenta a decollare. E ciò accade in presenza di una grave crisi della FIAT di cui sono stati analizzati le cause, i diversi aspetti e le possibili conseguenze negative per il nostro Paese e i lavoratori, ma per la quale non emerge un impegno serio e credibile del Governo che sembra non avere una strategia capace di indicare e guidare una possibile fuoriuscita da tale crisi.

Per quanto riguarda lo sviluppo del mercato del metano, non ci si è forse resi conto che la vendita di questo tipo di veicoli è oggi molto limitata dalle agevolazioni fiscali previste per il *diesel*. La produzione di veicoli ecologici (multipla a metano) è crollata a causa degli ecoincentivi per la rottamazione che hanno orientato gli acquirenti verso il *diesel* rispetto alla benzina. La vendita di auto a metano è scesa così da 1.000 veicoli al mese agli attuali 100 al mese. L'industria italiana trasformava a metano 45.000 veicoli ora arriva a malapena a 10.000 nonostante gli incentivi. È dunque indispensabile introdurre agevolazioni che rendano vantaggioso l'acquisto di autoveicoli alimentati con carburanti ecologici.

Le condizioni per un mercato del metano ci sarebbero, negli anni ottanta infatti, quando la rete distributiva del metano era meno della metà di quella attuale e concentrata essenzialmente in tre regioni, le vendite per impianto erano doppie di quelle attuali. Ciò significa che oggi, se la domanda venisse stimolata adeguatamente, si potrebbe arrivare a oltre un milione di utenti contro i 400.000 attuali.

La presente proposta di legge si inserisce nel complesso quadro fin qui delineato con lo scopo di accelerare lo svi-

luppo del settore incrementando decisamente le risorse destinate all'acquisto di veicoli a metano, all'incremento del numero degli impianti di distribuzione e alla ricerca di settore. Per fare questo si aumentano in primo luogo i finanziamenti per i comuni che fanno parte del *Progetto metano*, destinando alla trasformazione delle flotte pubbliche e private risorse molto più cospicue delle attuali.

In secondo luogo la proposta di legge interviene sullo snellimento degli *iter* burocratici in caso di adeguamento degli impianti esistenti o di installazione di nuovi impianti. Accade infatti che le normative urbanistiche e di sicurezza agiscano da freno, spesso ingiustificato, nello sviluppo della rete di distribuzione del gas naturale, ed è indispensabile spingere i comuni a realizzare sportelli unici in grado di accentrare e di semplificare il complesso procedimento autorizzatorio inerente l'apertura di un impianto di gas naturale.

In terzo luogo la proposta di legge interviene per rendere obbligatorio l'impegno delle compagnie petrolifere nella conversione di una parte degli impianti, uno dei punti focali della crescita del settore, traendo le necessarie risorse dall'accisa sulle benzine e sul *diesel*.

Inoltre, per rendere chiaramente più favorevole l'acquisto di veicoli a metano da parte dei privati si aumentano gli attuali incentivi previsti dal Progetto metano, passandoli da 2.500 a 3.000 euro per autoveicolo. Quanto al testo della proposta di legge, l'articolo 1 stabilisce che la legge ha lo scopo di favorire un maggiore impiego del metano per autotrazione nelle grandi aree metropolitane indicate dal testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, nelle ulteriori aree individuate dalle regioni ai sensi del decreto legislativo 4 agosto 1999, n. 351, nei comuni contermini e sulla rete autostradale.

L'articolo 2 prevede che i finanziamenti ai comuni per il *Progetto metano* siano incrementati di 200 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004 e 2005. La norma include tra i beneficiari, oltre alle

aziende che gestiscono flotte di autoveicoli pubbliche e private, gli imprenditori, i taxisti e gli autonoleggiatori, le aziende che realizzano impianti di distribuzione del metano per autotrazione, anche le persone fisiche in possesso di partita IVA. Il comma 3 dell'articolo 2 stabilisce che l'incentivo per le autovetture si attesti a 3.000 euro, quello per i veicoli commerciali a 6.500 euro e quello per veicoli commerciali diversi, camion, eccetera, a 15.000 euro.

L'articolo 3 ha lo scopo di agevolare l'acquisto di vetture nuove a basso impatto ambientale (alimentate a metano, a GPL, a trazione elettrica, ovvero a doppia alimentazione) con l'obiettivo di incrementarne il numero dalle attuali 400.000 a 600.000 entro il 2005. A questo scopo l'attuale incentivo pari a 1.500 euro per vettura passa a 3.000 euro. L'incentivo è condizionato alla rottamazione di un veicolo usato inquinante e il contributo è erogato mediante un meccanismo analogo agli « incentivi per la rottamazione » previsti dall'articolo 29 del decreto-legge n. 669 del 1996, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 30 del 1997. Si prevede un contributo statale per tutti coloro che acquistano in Italia, anche in locazione finanziaria, un veicolo nuovo di fabbrica alimentato a metano, a GPL, a trazione elettrica, o a doppia alimentazione, nel periodo 1° gennaio 2004-31 dicembre 2005.

Il contributo è corrisposto dal venditore mediante uno sconto pari a 3.000 euro sul prezzo di acquisto. L'incentivo viene erogato a condizione che:

a) il veicolo acquistato sia un'auto-vettura o un autoveicolo per trasporto promiscuo, non immatricolato in precedenza;

b) al momento dell'acquisto sia consegnato al venditore un autoveicolo non conforme alle norme comunitarie in materia di inquinamento (direttiva 91/441/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1991) intestato allo stesso soggetto intestatario

dell'autoveicolo oggetto di acquisto o a uno dei familiari conviventi alla data di acquisto, ovvero, in caso di locazione finanziaria del veicolo nuovo, intestato al soggetto utilizzatore del veicolo nuovo o a uno dei familiari conviventi;

c) nell'atto di acquisto sia espressamente dichiarato che il veicolo consegnato è destinato alla rottamazione.

Entro quindici giorni dalla data di consegna del veicolo nuovo, il venditore ha l'obbligo di consegnare il veicolo usato a un demolitore e di provvedere direttamente o tramite delega alla richiesta di cancellazione per demolizione al Pubblico registro automobilistico (in ogni caso, il veicolo usato non può essere rimesso in circolazione).

Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano detto importo come credito di imposta in compensazione di imposte e di contributi dovuti.

Considerando che attualmente le vetture a metano sono circa 400.000 l'obiettivo del raddoppio di tale numero entro il 2006, che è lo scopo dell'articolo 2, comporta un impegno valutato in 300 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004, 2005 e 2006.

Il comma 5 dell'articolo 3, aumenta a 800 euro l'attuale contributo di 650 euro previsto in favore delle persone fisiche che fanno installare, entro un anno successivo alla data di prima immatricolazione, un impianto di alimentazione a metano su autoveicolo di proprietà. Obiettivo di detta norma è di trasformare a metano 200.000 veicoli entro il 2005, a tale scopo si prevede un finanziamento di 80 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004 e 2005.

L'articolo 4, comma 1, prevede che il Ministro delle attività produttive, d'intesa con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, emani un decreto inteso a stanziare una quota parte dei proventi derivanti dall'aliquota di accisa

sulle benzine e sul *diesel* da autotrazione, pari a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004 e 2005, per lo sviluppo della parte del Progetto metano che riguarda l'incremento del numero di impianti di distribuzione.

Il comma 2 prevede inoltre che, con il medesimo decreto, siano stabiliti le modalità e i criteri per l'attuazione del piano di sviluppo della rete distributiva di impianti di gas ai quali le imprese di distribuzione di carburanti dovranno attenersi. Il piano prevede la diffusione di impianti multiprodotto ottimizzati per la distribuzione di gas naturale in tutte le aree del

Paese con particolare riguardo alle aree urbane e alla rete autostradale, un incentivo per la realizzazione dei predetti impianti variabile tra i 150.000 e i 200.000 euro e la semplificazione degli *iter* autorizzativi per la realizzazione degli impianti stessi.

L'articolo 5 si occupa di sostenere la campagna promozionale del Progetto metano. A tal fine si stanziavano 100 milioni di euro per il 2004, 150 milioni di euro per il 2005 e 200 milioni di euro per gli anni successivi.

L'articolo 6 reca la copertura finanziaria delle norme contenute nella legge.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Finalità).

1. La presente legge ha la finalità di incentivare un maggiore impiego del metano per autotrazione nelle grandi aree metropolitane indicate dal testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, e successive modificazioni, nelle ulteriori aree individuate dalle regioni ai sensi del decreto legislativo 4 agosto 1999, n. 351, nei comuni contermini e sulla rete autostradale.

ART. 2.

(Finanziamenti ai comuni per l'utilizzo del metano per autotrazione).

1. I finanziamenti ai comuni per la realizzazione di impianti di distribuzione di metano e per l'erogazione di incentivi ai cittadini e agli operatori di cui al decreto del Direttore generale del Servizio inquinamento atmosferico e rischi industriali del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio 21 dicembre 2001, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 145 del 22 giugno 2002, di seguito denominato « decreto direttoriale 21 dicembre 2001 », sono incrementati di 200 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004 e 2005.

2. I soggetti destinatari degli incentivi di cui al comma 1 sono:

a) le aziende che gestiscono flotte di autoveicoli in servizio pubblico e privato;

b) le aziende che gestiscono, a qualunque titolo, servizi di trasporto pubblico locale, anche integrativi e complementari;

c) le aziende che gestiscono, a qualunque titolo, servizi di pubblica utilità;

d) le aziende o i singoli imprenditori che gestiscono servizi di trasporto pubblico di piazza, servizi di noleggio con conducente, altri servizi di noleggio;

e) le aziende e gli imprenditori privati dei settori del commercio, dell'artigianato e dell'industria, i liberi professionisti nonché le aziende di logistica;

f) le aziende e gli imprenditori privati che intendono realizzare impianti di distribuzione del metano per autotrazione;

g) le persone fisiche in possesso di partita IVA.

3. Gli incentivi di cui al comma 1 sono erogati nelle seguenti misure:

a) veicoli progettati e costruiti per il trasporto di persone, 3.000 euro;

b) veicoli commerciali per il trasporto merci urbano inferiori a 3,5 tonnellate, 4.500 euro;

c) veicoli commerciali per il trasporto merci urbano superiori a 3,5 tonnellate e inferiori a 6,5 tonnellate, 6.500 euro;

d) veicoli commerciali per il trasporto merci urbano, camion, compattatori e analoghi veicoli per la raccolta dei rifiuti superiori a 6,5 tonnellate, 15.000 euro.

ART. 3.

(Incentivi all'acquisto di veicoli alimentati a metano).

1. Alle persone fisiche che acquistano in Italia, anche in locazione finanziaria, un veicolo nuovo di fabbrica alimentato a metano o a doppia alimentazione, è riconosciuto un contributo statale di 3.000 euro. Il contributo è corrisposto dal venditore mediante uno sconto pari a 3.000 euro sul prezzo di acquisto. Il contributo spetta per gli acquisti effettuati tra il 1° gennaio 2004 e il 31 dicembre 2005 relativi a contratti di locazione finanziaria o di compravendita stipulati dal venditore e

dall'acquirente nello stesso periodo a condizione che:

a) il veicolo acquistato sia un'autovettura o un autoveicolo per trasporto promiscuo, di cui all'articolo 54, comma 1, lettere a) e c), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), non immatricolato in precedenza;

b) al momento dell'acquisto siano consegnati al venditore un'autovettura o un autoveicolo per trasporto promiscuo, di cui all'articolo 54, comma 1, lettere a) e c), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, non conforme alla normativa comunitaria sull'inquinamento, e, in particolare, alla direttiva 91/441/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1991, e successive modificazioni, intestati allo stesso soggetto intestatario dell'autoveicolo oggetto di acquisto o a uno dei familiari conviventi alla data di acquisto, ovvero, in caso di locazione finanziaria del veicolo nuovo, intestati al soggetto utilizzatore del veicolo nuovo o a uno dei familiari conviventi;

c) nell'atto di acquisto sia espressamente dichiarato che il veicolo consegnato è destinato alla rottamazione e sia indicata la misura dello sconto pari al contributo statale di 3.000 euro.

2. Entro quindici giorni dalla data di consegna del veicolo nuovo, il venditore ha l'obbligo di consegnare il veicolo usato a un demolitore e di provvedere direttamente o tramite delega alla richiesta di cancellazione per demolizione al Pubblico registro automobilistico. I veicoli usati non possono essere rimessi in circolazione e sono avviati o alle case costruttrici o ai centri autorizzati alla demolizione, anche convenzionati con le case costruttrici, al fine della messa in sicurezza, della demolizione, del recupero di materiali e della rottamazione.

3. Le imprese costruttrici o importatrici del veicolo nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano detto importo quale credito di imposta in compensazione delle ritenute dell'imposta

sul reddito delle persone fisiche operate in qualità di sostituto d'imposta sui redditi da lavoro dipendente, dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, dell'imposta sul reddito delle persone giuridiche, dell'imposta locale sui redditi e dell'imposta sul valore aggiunto, dovute anche in acconto per l'esercizio in cui viene richiesto al Pubblico registro automobilistico l'originale del certificato di proprietà e per i successivi.

4. Fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservano la seguente documentazione, che deve essere ad esse trasmessa dal venditore:

a) copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto;

b) copia del libretto e della carta di circolazione e del foglio complementare o del certificato di proprietà del veicolo usato ovvero copia dell'estratto cronologico in caso di mancanza del libretto, della carta di circolazione e del foglio complementare;

c) copia della domanda di cancellazione per demolizione del veicolo usato e originale del certificato di proprietà rilasciato dal Pubblico registro automobilistico;

d) certificato dello stato di famiglia, nel caso previsto dal comma 1, lettera b).

5. Il contributo previsto dall'articolo 2, comma 1, del regolamento di cui al decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato 17 luglio 1998, n. 256, e successive modificazioni, a favore delle persone fisiche che fanno installare, entro un anno successivo alla data di prima immatricolazione, un impianto di alimentazione a metano o a GPL su un autoveicolo di proprietà e di cui risulta l'intestazione alla persona fisica medesima, o ai suoi familiari conviventi, è elevato a 800 euro esclusivamente per gli impianti di alimentazione a metano. Conseguentemente al medesimo articolo 2, comma 1, del regolamento di cui al de-

creto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato n. 256 del 1998, le parole da: « di euro 650 » fino a: « GPL » sono sostituite dalle seguenti: « di euro 800 in favore delle persone fisiche che fanno installare, entro un anno successivo alla data di prima immatricolazione, un impianto di alimentazione a metano e di euro 650 in caso di installazione di un impianto di alimentazione a GPL ».

ART. 4.

(Incentivi a carattere fiscale e per lo sviluppo della rete di gas metano).

1. Il Ministro delle attività produttive, di intesa con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, provvede con decreto da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, a stanziare una quota parte dei proventi derivanti dall'aliquota di accisa sulle benzine e sul *diesel* da autotrazione, pari a 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004 e 2005, per lo sviluppo della rete di distribuzione del metano ai sensi dell'articolo 1 del decreto direttoriale 21 dicembre 2001.

2. Con il decreto di cui al comma 1 si provvede altresì a stabilire le modalità e i criteri per l'attuazione del piano di sviluppo della rete distributiva di impianti di gas naturale, ai quali le imprese di distribuzione di carburanti devono attenersi. Il piano deve prevedere:

a) la diffusione di impianti multiprodotto ottimizzati per la distribuzione di gas naturale in tutte le aree del Paese con particolare riguardo alle aree urbane e alla rete autostradale;

b) un incentivo per la realizzazione degli impianti di cui alla lettera *a)* variabile tra 150.000 e 200.000 euro;

c) la semplificazione degli *iter* autorizzativi per la realizzazione degli impianti di cui alla lettera *a)*.

ART. 5.

(Campagna promozionale).

1. Al fine di sostenere un programma triennale di promozione del « Progetto metano » presso gli enti locali, le imprese ed i cittadini, sono stanziati 100 milioni di euro per il 2004, 150 milioni di euro per il 2005 e 200 milioni di euro per il 2006. Le modalità, i tempi e gli obiettivi della campagna promozionale sono stabiliti, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, dal Ministro delle attività produttive, d'intesa con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e i comuni interessati.

ART. 6.

(Norme di copertura).

1. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 2, comma 1, valutato in 200 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004 e 2005, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2004-2006, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2004, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

2. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 3, comma 1, valutato in 300 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004 e 2005, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2004-2006, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2004, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

3. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 3, comma 5, valutato in 80 milioni di euro per ciascuno degli anni

2004 e 2005, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2004-2006, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2004 allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

4. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 4, comma 2, valutato in 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2004 e 2005, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2004-2006, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2004, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

5. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 5, valutato in 100 milioni di euro per l'anno 2004, 150 milioni di euro per l'anno 2005 e 200 milioni di euro per gli anni successivi, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2004-2006, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2004, 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

PAGINA BIANCA

€ 0,26

Stampato su carta riciclata ecologica



14PDL0051790