

CAMERA DEI DEPUTATI N. 739

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato MARTELLA

Disposizioni concernenti la distribuzione e il commercio del metano
e del biometano per autotrazione

Presentata il 12 aprile 2013

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge si rifà in larga parte a un testo unificato approvato dalla X Commissione della Camera nel corso della passata legislatura.

L'impiego del metano per autotrazione non è un fenomeno recente, ma risale agli anni trenta del secolo scorso e si è sviluppato discretamente fino agli anni cinquanta quando l'alimentazione a benzina si è affermata indiscutibilmente. Tuttavia, in questi anni, con il consolidarsi della coscienza ecologica e la crescente attenzione al contenimento delle emissioni degli autoveicoli, il metano è ritornato a godere di maggiore considerazione da parte delle industrie e dei consumatori e viene considerato il più ecologico tra i carburanti attualmente disponibili.

Un'auto alimentata a metano è preferibile dal punto di vista ambientale rispetto ad un'autovettura a benzina perché produce il 18 per cento in meno di anidride carbonica, il 72 per cento in meno di ossido di azoto, il 75 per cento in meno di monossido di carbonio, l'82 per cento in meno di idrocarburi incombusti e l'88 per cento in meno di ozono.

Ma l'uso del metano per autotrazione ha molti altri vantaggi: offre condizioni di sicurezza superiori rispetto agli altri carburanti. Com'è noto, questo gas è contenuto in appositi serbatoi ad una pressione di esercizio di 200 bar, serbatoi che sono però collaudati a una pressione di 300 bar e che sono progettati per resistere ad una pressione di almeno 450 bar. Il gas metano inoltre, essendo fornito principalmente at-

traverso un'estesa rete di metanodotti, non richiede, se non in alcuni casi, il trasporto con automezzi pesanti, limitando fortemente il pericolo di incidenti sulle strade e annullando totalmente il rischio di mancato approvvigionamento dei distributori. Infine, come ho detto, dato che in Italia il gas metano viene utilizzato come carburante fin dai primi anni trenta, è una soluzione ormai collaudata e sicura.

Tra gli altri vantaggi è utile ricordare quanto il gas metano sia importante per la politica energetica del nostro Paese perché proviene da fonti di approvvigionamento in gran parte diverse da quelle del petrolio ed è conveniente per l'automobilista perché, in base ad una valutazione che risale al 2011, con 10 euro di carburante un'auto di media cilindrata può percorrere 162 km se è alimentata a metano, 103 km se è alimentata a gpl, 76 km se è alimentata a gasolio e 63 km se è alimentata a benzina.

Le case automobilistiche che producono automezzi a metano mostrano un interesse crescente per questo genere di alimentazione, ma anche numerose piccole e medie aziende che fanno parte della filiera, tra le quali meritano di essere citate le tante imprese artigianali che intervengono per la trasformazione successiva dei mezzi.

Un altro contributo notevole allo sviluppo dell'autotrazione a metano negli ultimi dieci anni è stato dato dal definitivo riconoscimento del valore ecologico del metano, con l'esonero dei veicoli a metano dalle chiusure al traffico e dai blocchi temporanei della circolazione per contenere l'inquinamento, nonché da una politica fiscale favorevole da parte del Governo.

Nonostante tutte queste considerazioni positive, devono essere rimossi gli ostacoli che ancora impediscono la diffusione e l'ulteriore sviluppo dell'autotrazione a metano, ostacoli che hanno motivato prima le varie proposte di legge presentate dai gruppi politici di maggioranza e di opposizione, poi la scelta convinta e unanime di portare un testo unificato all'approvazione del Parlamento, durante la scorsa legislatura. L'iter di quel testo si è poi bloccato

al Senato, per questa ragione viene qui ripreso nella speranza che la presente legislatura possa vederne l'approvazione definitiva.

Tra i limiti riscontrati nel settore del gas metano, il più rilevante è quello rappresentato dalla rete di distribuzione assolutamente disomogenea sul territorio nazionale, disomogenea sia per ragioni tecniche che per ragioni economiche. Sul piano tecnico vi erano e vi sono ancora troppi vincoli giuridici mentre su quello economico assistiamo al classico fenomeno del cane che si morde la coda.

Su circa 24.500 distributori solo 917 sono a metano. I nuovi distributori dovrebbero essere ovviamente localizzati nelle aree meno coperte, ma in queste aree manca un parco circolante a metano in grado di offrire ai nuovi punti di distribuzione la possibilità di realizzare fin dall'inizio un giro di affari sufficientemente remunerativo.

Sappiamo che il problema del potenziamento della rete di distribuzione è essenziale se si intende portare avanti una politica che consenta di valorizzare appieno le potenzialità del metano che, come ho detto, oltre ad essere il carburante più ecologico tra quelli attualmente disponibili, è anche un ponte verso l'utilizzazione di carburanti ancora più puliti come l'idrogeno. Ma oltre al potenziamento della rete occorre che la diffusione del metano trovi un quadro normativo stabile, quanto meno nel medio termine, per offrire ragionevoli garanzie sia agli operatori che investono nella rete di distribuzione sia alle case automobilistiche che investono nelle auto a metano sia agli automobilisti che decidono di acquistare una vettura a metano.

Passando all'articolato della proposta di legge, l'articolo 1 stabilisce che la finalità della presente proposta, come individuata dal comma 1, risiede nell'adozione di disposizioni volta a incentivare l'impiego del metano nel settore dell'autotrazione, in particolare nelle grandi aree metropolitane, nelle aree individuate dalle regioni ai sensi del decreto legislativo n. 155 del 2010, e sulla rete autostradale.

Con il comma 2, al metano per autotrazione viene riconosciuta la caratteristica merceologica di carburante.

L'articolo 2 stabilisce che per metano si intende il componente principale del gas naturale la cui struttura molecolare è chimicamente contraddistinta dalla formula «CH₄», che commercialmente denomina il gas naturale o il gas naturale compresso. Tale definizione si completa con quelle di «gas naturale» o «gas naturale compresso», con quella di «metano liquido» (GNL), quella di «gas di petrolio liquefatto» (GPL) e quella di «biometano».

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 e 18, del decreto-legge n. 112 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 133 del 2008, che intervengono in materia di liberalizzazione dell'attività di distribuzione dei carburanti e di ristrutturazione della rete distributiva. Il comma 2 rinvia a un decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del provvedimento – per la cui adozione si richiede il rispetto degli *standard* di sicurezza e delle vigenti norme tecniche dell'UE, ma anche il rispetto dell'autonomia delle regioni e degli enti locali – l'individuazione dei criteri e delle modalità di erogazione *self service*, erogazione contemporanea di carburanti liquidi e gassosi e trasformazione degli impianti di distribuzione dei carburanti tradizionali siti nelle aree urbane.

Il comma 3 demanda al Ministro dello sviluppo economico l'individuazione con 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 dalla data di entrata in vigore della legge.

Il comma 4, con la finalità di incentivare la realizzazione di impianti di distribuzione del metano, dichiara di pubblica utilità le condotte di allacciamento che collegano tali impianti alla rete di metanodotti esistente, in quanto rivestono carattere di indifferibilità e 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 fini del decreto-legge n. 112 del 2008, articolo 83-bis, comma 22.

Per il comma 6 i piani regionali sul sistema distributivo dei carburanti dovranno prevedere per i comuni la possibilità di autorizzare con *iter* semplificato la realizzazione di impianti di distribuzione e di rifornimento di biometano anche presso gli impianti di produzione di biogas.

Il comma 7 prevede infine che, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, l'Autorità per l'energia elettrica e il gas determini le condizioni tecniche ed economiche per l'erogazione del servizio di connessione di impianti di produzione di biometano alle reti del gas naturale.

Il comma 8, al fine di favorire e promuovere la produzione e l'uso di biometano come carburante per l'autotrazione anche in realtà geografiche dove la rete del metano non è presente, stabilisce che i piani regionali prevedano un *iter* autorizzatorio semplificato tale da consentire la realizzazione di impianti di distribuzione e rifornimento di biometano anche collocati presso gli impianti di produzione di biogas.

L'articolo 4, comma 1, prevede che, a decorrere dall'anno 2013, sia istituito nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico un fondo volto ad alimentare un piano di incentivi alla ricerca, al fine di garantire lo sviluppo e la sperimentazione di nuove forme di distribuzione e di tecnologie che promuovano l'uso del metano per autotrazione, anche

come fonte rinnovabile, e a dare attuazione alle nuove tecnologie che assicurano la riduzione dei consumi e delle emissioni inquinanti. In particolare, sono incentivati progetti relativi al miglioramento dell'efficienza dei veicoli alimentati a metano; allo sviluppo dei sistemi volti all'utilizzazione del biometano, all'utilizzo del GNL nei trasporti pesanti e di miscele composte da metano e da idrogeno, oltre che alla realizzazione di impianti specializzati di distribuzione del metano per le pubbliche amministrazioni e le aziende municipalizzate al fine di favorire la diffusione di veicoli a metano e a biometano.

Ai sensi del comma 2, ad alimentare il predetto fondo è istituito un contributo proporzionale alle quantità di metano erogate dai soggetti che forniscono gas metano ai gestori degli impianti di distribuzione stradale; al pagamento del contributo sono assoggettati anche proprietari di carri bombolai destinati al trasporto del metano in modo proporzionale al numero e al tipo di bombole su di essi installate.

L'articolo 5, comma 1, prevede l'istituzione, presso il Ministero dello sviluppo

economico, della Cassa per la gestione del metano per autotrazione. L'amministrazione della Cassa è affidata ad un Comitato nominato con decreto del Ministro dello sviluppo economico (comma 2).

Con lo stesso decreto di nomina del Comitato si provvede, ai sensi del comma 3, all'adozione di un regolamento recante i criteri e le modalità di organizzazione e di funzionamento della cassa, nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 6 abroga le normative ormai superate a seguito della nuova disciplina prevista dalla proposta di legge. Si tratta delle leggi n. 640 del 1950 (Disciplina delle bombole per metano) e n. 145 del 1990 (Modifiche alla legge 8 luglio 1950, n. 640, recante disciplina delle bombole per metano), alle quali si aggiunge il decreto del Presidente della Repubblica 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).

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

(Finalità).

1. La presente legge detta disposizioni in materia di utilizzo del metano nel settore dell'autotrazione e ha la finalità di incentivarne l'impiego, in particolare nelle grandi aree metropolitane, nelle aree individuate dalle regioni ai sensi del decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155, e sulla rete autostradale, per il ridotto impatto ambientale, per la sicurezza intrinseca del suo utilizzo, nonché per la continuità delle forniture dovuta all'allacciamento degli impianti di distribuzione alla rete nazionale, regionale e locale dei metanodotti.

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

ART. 2.

(Definizioni).

1. Ai fini della presente legge si intende per:

a) « gas naturale » o « gas naturale compresso »: il combustibile costituito da metano e da piccole tracce di altri idrocarburi;

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

c) « metano liquido » (GNL): combustibile che si ottiene sottoponendo il gas naturale, dopo opportuni trattamenti di depurazione e disidratazione, a successive fasi di raffreddamento e condensazione;

d) « gas di petrolio liquefatto » (GPL): combustibile che ha la proprietà di essere gassoso alla pressione atmosferica e liquefare a temperatura ambiente sotto pressione;

e) « biometano »: gas ottenuto a partire da fonti rinnovabili, prodotto tramite digestione anaerobica, purificato per giungere ad una composizione analoga a quella prevista per il gas naturale trasportato sulle reti dei metanodotti nazionali e specificata nei relativi codici di rete al capitolo « Qualità del gas » e utilizzato come biocombustibile per i veicoli a motore al pari del gas naturale di derivazione fossile;

f) « biometano liquido »: combustibile che si ottiene sottoponendo il biometano, dopo opportuni trattamenti di depurazione e disidratazione, a successive fasi di raffreddamento e condensazione;

g) « bombole »: i serbatoi a pressione di esercizio di 220 bar installati sui veicoli a metano, collaudati a una pressione di 300 bar e progettati per resistere a una pressione di almeno 450 bar;

h) « carri bombolai »: gli autoveicoli muniti di bombole di gas naturale compresso utilizzati per l'alimentazione degli impianti di distribuzione non collegati alle reti di metanodotti;

i) « rete nazionale dei metanodotti »: la rete dei metanodotti eserciti ad alta pressione individuata ogni anno con decreto del Ministero dello sviluppo economico ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164, e successive modificazioni;

l) « rete regionale dei metanodotti » e « rete 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;

m) « codici di rete »: i codici, contenenti regole e modalità per la gestione e per il funzionamento delle reti di trasporto e di distribuzione del metano, predisposti dalle aziende che 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. 3.

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

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

2. Il Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, con decreto da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, nel rispetto degli *standard* di sicurezza e della normativa tecnica in vigore a livello dell'Unione europea nonché nel rispetto dell'autonomia delle regioni e degli enti locali, individua criteri e modalità per:

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

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

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

3. Il Ministro dello sviluppo economico, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, con decreto da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvede a stabilire i principi

generali per l'attuazione dei piani regionali di sviluppo della rete degli impianti di distribuzione del metano, nel rispetto dell'autonomia delle regioni e degli enti locali. I piani, tenuto conto dello sviluppo del mercato di tale carburante e dell'esistenza di adeguate reti di metanodotti, devono prevedere:

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

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

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

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

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

a) stabilire specifici criteri relativi alle modalità di trasporto e all'accesso allo stoccaggio sia fisico che virtuale del metano per autotrazione in relazione all'impegno della capacità giornaliera e al volume annuo di riferimento sulla rete nazionale dei metanodotti;

b) prevedere, per ciascun impianto, l'adeguamento automatico della capacità di trasporto in aumento o in diminuzione a decorrere dal mese successivo a quello del prelievo, eliminando le penali per esubero di capacità giornaliera e volume annuale, quando previsto dai codici di rete della condotta di allacciamento.

6. Al fine di favorire e promuovere la produzione e l'uso di biometano come carburante per autotrazione anche in realtà geografiche dove la rete del metano non è presente, i piani regionali sul sistema distributivo dei carburanti prevedono per i comuni la possibilità di autorizzare con *iter* semplificato la realizzazione di impianti di distribuzione e di rifornimento di biometano anche presso gli impianti di produzione di biogas, purché sia garantita la qualità del gas di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e). I piani regionali in particolare prevedono l'installazione di impianti di distribuzione del metano in rapporto alla densità abitativa e più in generale l'obbligo, nel rispetto dell'autonomia delle regioni e degli enti locali, di autorizzazione di nuovi impianti di distribuzione, con particolare riguardo alle aree urbane e alla rete autostradale.

7. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'Autorità per l'energia elettrica e il gas determina le condizioni tecniche ed economiche per l'erogazione del servizio di connessione di impianti di produzione di biometano alle reti del gas naturale.

8. Al fine di favorire e promuovere la produzione e l'uso di biometano come carburante per l'autotrazione anche in realtà geografiche dove la rete del metano non è presente, i piani regionali di cui al comma 6 prevedono un *iter* autorizzatorio semplificato tale da consentire la realizzazione di impianti di distribuzione e rifornimento di biometano anche collocati presso gli impianti di produzione di biogas.

ART. 4.

(Incentivi alla ricerca e allo sviluppo di progetti nel settore del metano per autotrazione).

1. A decorrere dall'anno 2013 è istituito nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico un fondo volto ad alimentare un piano di incentivi alla ricerca, nei limiti delle risorse derivanti dall'attuazione del comma 2, al fine di 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 ad implementare le nuove tecnologie che assicurano la riduzione dei consumi e delle emissioni inquinanti. In particolare, sono incentivati progetti relativi a:

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

b) sviluppare sistemi volti all'utilizzazione del biometano;

c) sviluppare l'utilizzo di miscele composte da metano e da idrogeno;

d) sviluppare sistemi volti all'utilizzazione del GNL nei trasporti pesanti;

e) promuovere la realizzazione di impianti specializzati di distribuzione del metano per le pubbliche amministrazioni e le aziende municipalizzate al fine di favorire la diffusione di veicoli a metano e a biometano.

2. Allo scopo di garantire la sicurezza nell'uso delle bombole utilizzate sui veicoli come serbatoi per il metano, i soggetti che forniscono gas metano ai gestori degli impianti di distribuzione stradale sono tenuti a versare un contributo proporzionale alle quantità di metano erogate. Tale contributo è considerato a tutti gli effetti costo inerente alla vendita del metano. Al pagamento del contributo sono assoggettati anche i proprietari di carri bombolai destinati al trasporto del metano in modo proporzionale al numero e al tipo di bombole su di essi installate. Il contributo alimenta il fondo di cui al comma 1.

ART. 5.

(Cassa per la gestione del metano per autotrazione).

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

a) determinare l'entità del contributo di cui all'articolo 4, comma 2;

b) provvedere, anche mediante convenzioni o contratti di servizio con soggetti pubblici e privati, alla punzonatura delle bombole serbatoio, alla loro verifica periodica e alla loro sostituzione in caso di evidente usura delle stesse, subentrando nei contratti o convenzioni in essere stipulati ai sensi della legge 8 luglio 1950, n. 640;

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

2. La Cassa per la gestione del metano per autotrazione è amministrata da un Comitato nominato con decreto del Ministro dello sviluppo economico e composto da cinque membri: un rappresentante del Ministero dello sviluppo economico, un rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze, un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un rappresentante delle associazioni di categoria maggiormente rappresentativa del settore distributivo e del settore commerciale aventi specifica esperienza nel settore del metano per autotrazione. Il decreto di nomina designa il presidente del Comitato, che è scelto tra i rappresentanti provenienti dalla pubblica amministrazione. Ai componenti del Comitato non spettano emolumenti o rimborsi comunque denominati.

3. Il Ministro dello sviluppo economico provvede, altresì, con il decreto di cui al comma 2, a stabilire i criteri e le modalità di organizzazione e di funzionamento della Cassa per la gestione del metano per autotrazione, nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

ART. 6.

(Abrogazioni).

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



17PDL0047880