

XVII LEGISLATURA
CAMERA DEI DEPUTATI
N. 28

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato VIGNALI

Disposizioni in materia di utilizzo del metano e del gas di petrolio liquefatto come carburanti per autotrazione

Presentata il 15 marzo 2013

Onorevoli Colleghi! Il progressivo incremento dell'impiego, accanto ai carburanti tradizionali, di altri carburanti a minore impatto ambientale costituisce un passo fondamentale nella lotta contro l'inquinamento atmosferico, in grado di coinvolgere e di responsabilizzare i cittadini, e rappresenta una prima risposta nel senso di un uso consapevole delle risorse energetiche.

Fino ad oggi la ricerca si è sviluppata nel senso di ridurre quanto più possibile le emissioni inquinanti prodotte dalla benzina e dal gasolio, ma i traguardi raggiunti, pur soddisfacenti, non hanno risolto i problemi relativi all'impatto ambientale di tali sostanze.

Un contributo importante all'abbattimento delle emissioni inquinanti nel settore del trasporto pubblico e privato può arrivare dall'uso del gas metano e del gas di petrolio liquefatto (GPL), sicuramente carburanti più puliti, per intrinseche caratteristiche, rispetto a quelli attualmente più diffusi.

Nel metano e nel GPL, infatti, sono totalmente assenti benzene, piombo e idrocarburi policiclici aromatici.

Il GPL e il metano non sono gas tossici e le loro molecole (CH₄ e C₂H₆) sono tra le più semplici e stabili in natura; per questo motivo non tendono a formare composti con altre sostanze nell'atmosfera.

La loro temperatura di autoaccensione è doppia rispetto ai combustibili liquidi, cosa che riduce notevolmente il rischio di incendio: per il metano essa è infatti di 540 gradi centigradi, per il GPL di 457 gradi centigradi, mentre per il gasolio è di 260 gradi centigradi e per la benzina di 228 gradi centigradi.

Rispetto ai carburanti tradizionali, il metano può ridurre le emissioni di anidride carbonica (CO₂) – gas derivante dalla combustione di idrocarburi che contribuisce a produrre il cosiddetto «effetto serra» – del 25 per cento rispetto alla benzina; quelle di ossido di azoto (NO) – che contribuisce alla formazione di ozono nella bassa atmosfera e alle deposizioni acide – dell'85 per cento rispetto al gasolio; quelle di monossido di carbonio (CO) – gas tossico derivante dall'incompleta combustione del carbonio presente nei combustibili fossili – di oltre il 90 per cento rispetto alla benzina; esso può infine diminuire la produzione di polveri sottili (PM) – insieme di microscopiche particelle solide disperse nei fumi di scarico – di quasi il 99 per cento rispetto al gasolio.

Il GPL riduce le suddette emissioni inquinanti e produttive di alterazioni del clima nelle seguenti percentuali: CO₂: -12 per cento rispetto alla benzina; NO: -95 per cento rispetto al gasolio e -60 per cento rispetto alla benzina; PM: -99 per cento rispetto al gasolio.

Inoltre, dei quattro carburanti attualmente usati per l'alimentazione dei motori, il GPL e il metano sono sicuramente i più economici e, dunque, il loro maggior utilizzo produrrebbe significativi risparmi in termini sia di consumi energetici del Paese sia di costi per l'utenza. Infatti, a parità di chilometri percorsi, l'utilizzo del metano permette di risparmiare fino al 65 per cento rispetto alla benzina e fino al 50 per cento rispetto al gasolio.

Il GPL, pur presentando prezzi al consumo più alti di quelli del metano in virtù di una tassazione sul prodotto molto più elevata (l'aliquota d'accisa

applicata al GPL è sessanta volte più alta di quella cui è soggetto il metano, per unità energetica), assicura, in relazione ai carburanti tradizionali, una consistente economicità: un risparmio di circa il 40 per cento rispetto alla benzina e di circa il 30 per cento rispetto al gasolio.

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

Il trasporto e la distribuzione del GPL avvengono con le stesse modalità dei carburanti liquidi tradizionali, essendo questo un gas comprimibile allo stato liquido anche con basse pressioni; esso gode, quindi, della flessibilità di approvvigionamento e di distribuzione di cui godono i combustibili liquidi tradizionali, pur conservando, in fase di combustione, i vantaggi dello stato gassoso.

Il metano, invece, essendo fornito principalmente attraverso una capillare rete di metanodotti nazionali, regionali e locali, non richiede, se non in alcuni casi, il trasporto con automezzi pesanti.

Quanto alla sicurezza, negli impianti di distribuzione le operazioni di compressione (metano) o pompaggio (GPL), deposito e rifornimento di gas avvengono nel rispetto di criteri particolarmente rigorosi e di una normativa tecnica estremamente stringente.

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

1) un livello di tassazione sul prodotto notevolmente più elevato di quello minimo comunitario e comunque non in linea con i livelli applicati negli altri Stati membri dell'Unione europea;

2) l'esistenza di alcune normative tecniche che ne limitano le potenzialità d'utilizzo;

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

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

1) il mancato riconoscimento della caratteristica merceologica di carburante, che ne impedisce la distinzione rispetto a quello utilizzato come combustibile per usi civili e industriali;

2) la mancanza di disposizioni normative, regolamentari e amministrative ad esso specificamente riferite;

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

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

A tali questioni intende dare soluzioni la presente proposta di legge, che individua un innovativo fondo di alimentazione economica destinato sia all'incremento e alla razionalizzazione della rete distributiva del metano e del GPL sia al finanziamento di incentivi per l'acquisto di nuovi veicoli a metano e a GPL.

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

Con un parco di oltre 500.000 veicoli a metano e di circa 1.100.000 veicoli a GPL, l'Italia rappresenta il primo Paese al mondo per tali tipi di veicoli. Si tratta, comunque, di una cifra molto esigua, circa il 3,7 per cento del nostro parco circolante e, pertanto, sussistono enormi possibilità di sviluppo.

La società FIAT ha nel proprio listino l'autovettura denominata «Multipla», nelle versioni «Bipower» (metano e benzina) e «Blupower»

(esclusivamente a metano), la «Punto natural power» e, da ultimo, la «Grande Punto».

A GPL, o meglio a doppia alimentazione (GPL e benzina), il gruppo FIAT offre, invece, la «Panda», la «Grande Punto», la «Bravo», la «Lancia Ypsilon» e la «Lancia Musa».

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

Attenzione al GPL e al metano stanno ponendo anche altre case automobilistiche come Chevrolet, Kia, BMW, Opel, Citroën, Volkswagen, Ford, Hyundai, Mercedes e Volvo.

L'articolo 1 della presente proposta di legge detta disposizioni organiche al fine di incentivare l'impiego del metano e del GPL, 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 loro impiego, nonché per la diversificazione delle fonti energetiche nel settore dei trasporti.

L'articolo 2 enunzia le definizioni indispensabili per la formulazione del testo legislativo.

L'articolo 3, al comma 1, nel rispetto dei criteri di sicurezza e della vigente normativa tecnica a livello di Unione europea, demanda a decreti del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, l'individuazione di:

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

Il comma 2 rimette al Ministro dello sviluppo economico, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, l'individuazione dei principi

generali cui devono attenersi le regioni nella redazione dei piani di sviluppo della rete distributiva del metano prevedendo:

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

b) l'obbligo di autorizzare nuovi impianti di distribuzione che prevedano anche punti di rifornimento a metano.

Il comma 4 prevede che, ai sensi del citato decreto-legge n. 112 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 133 del 2008, l'Autorità per l'energia elettrica e il gas individui regole specifiche relative al vettoriamento dei volumi di metano per autotrazione e al superamento delle capacità giornaliere e annuali impegnate sulle reti di metanodotti.

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

L'articolo 4, al comma 2, al fine di adeguare l'aliquota di accisa gravante sul GPL per autotrazione ai livelli previsti dalla disciplina europea e a quelli coerentemente adottati dagli altri Stati membri dell'Unione europea aventi significativi consumi di prodotto, prevede di ridurre l'accisa sul GPL a euro 125 per 1.000 chilogrammi.

Il comma 3 prevede che le accise sul metano e sul GPL per autotrazione, ridotte ai sensi del comma 2, rimangono invariate per un periodo di dieci anni a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge, stabilizzando così il mercato e consentendo la remuneratività degli investimenti in impianti e in dotazioni tecnologiche.

Il comma 4, al fine di incentivare l'impiego del metano e del GPL per autotrazione, istituisce nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico un apposito fondo, cui è devoluto il 5 per cento del gettito

derivante dai diritti incassati per lo sfruttamento delle risorse nazionali di idrocarburi.

Il comma 5, al fine di assicurare i servizi di promozione della sicurezza nell'uso delle bombole utilizzate sui veicoli come serbatoi per il metano e di alimentare il fondo di cui al comma 4, conferma il contributo che i gestori degli impianti di distribuzione già versano, in misura proporzionale alle quantità di metano erogate, alla Cassa conguaglio GPL.

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

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

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

Nei commi successivi si prevede che le regioni dispongono, in favore dei veicoli nuovi a metano e a GPL, nonché di quelli già circolanti convertiti per l'impiego di metano o di GPL, l'esenzione dal pagamento della tassa automobilistica per un periodo significativo, sebbene transitorio, e si impone alle amministrazioni locali l'obbligo di permettere la circolazione dei veicoli alimentati a metano e a GPL nelle aree a traffico limitato, di escluderli dai blocchi, anche temporanei, della circolazione e di individuare, nei piani di parcheggio, aree di sosta riservate ai veicoli alimentati a metano e a GPL.

L'articolo 5 individua le modalità di agevolazione per l'acquisto di veicoli alimentati a metano e a GPL a valere sul fondo di cui all'articolo 4.

Il comma 5 impone alle pubbliche amministrazioni centrali e locali e agli enti e organismi da esse partecipati o controllati l'obbligo di procedere alla graduale sostituzione dei propri autoveicoli a propulsione tradizionale con veicoli alimentati a metano o a GPL fino al raggiungimento, almeno, del 25 per cento del totale del loro parco automezzi.

L'articolo 6 è volto a finanziare la trasformazione dei veicoli già circolanti in veicoli con alimentazione a gas (GPL e metano), al fine di agevolare gli automobilisti meno abbienti nell'elevare il grado di eco-compatibilità delle proprie vetture senza doverne acquistare di nuove.

L'agevolazione si pone l'ulteriore obiettivo di sostenere la crescita di quella parte del comparto automobilistico, indipendente dalle grandi case costruttrici, che opera esclusivamente nel settore post vendita, soprattutto le piccole aziende italiane di componentistica e le migliaia di officine installatrici sparse sul territorio.

L'articolo 7 dispone che il fondo di cui all'articolo 4 finanzia progetti di ricerca volti all'affermazione e alla maggiore del metano e del GPL per autotrazione e, in particolare, progetti relativi alla sperimentazione di nuove tecnologie motoristiche e all'utilizzo del bio-metano nonché delle miscele metano-idrogeno come carburanti per autotrazione.

L'articolo 8 istituisce, presso il Ministero dello sviluppo economico, la Cassa per la gestione del metano e del GPL per autotrazione, con le funzioni di:

- a) amministrare il fondo di cui all'articolo 4, comma 4;
- b) determinare i contributi di cui all'articolo 4, comma 5;
- c) provvedere, anche mediante convenzioni o contratti di servizio con soggetti pubblici e privati, alla punzonatura delle bombole serbatoio, alla loro verifica periodica e alla loro sostituzione in caso di evidente usura delle stesse;
- d) formulare e trasmettere al Ministro dello sviluppo economico il rendiconto annuale delle attività svolte.

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

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

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

L'articolo 9, infine, abroga le disposizioni considerate ormai superate a seguito della nuova disciplina stabilita dalla presente proposta di legge.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità).

1. La presente legge detta disposizioni in materia di utilizzo del gas metano e del gas di petrolio liquefatto (GPL) nel settore dell'autotrazione e ha la finalità di incentivarne l'impiego, in particolare nelle grandi aree metropolitane, nelle zone e negli agglomerati individuati 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 loro utilizzo, nonché per la diversificazione delle fonti energetiche nel settore dei trasporti.

Art. 2.

(Definizioni).

1. Ai fini della presente legge si intende per:

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

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

c) «GPL»: i combustibili fossili gassosi che consistono principalmente di propano, butani, con piccole concentrazioni di propilene, buteni, pentani e penteni;

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

e) «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;

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

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

h) «rete regionale dei metanodotti»: la rete di trasporto di competenza regionale non compresa nella rete nazionale dei metanodotti;

i) «rete locale dei metanodotti»: la rete di distribuzione cittadina del gas esercita a bassa pressione;

l) «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.

2. Agli effetti dell'equivalenza in termini energetici tra il metano e i principali carburanti il cui valore è espresso in unità di vendita, un chilogrammo di metano è pari a 1,5 litri di benzina, a 1,3 litri di gasolio e a 2 litri di GPL.

Art. 3.

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

1. Il Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, con uno o più decreti da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, nel rispetto dei criteri di sicurezza e della normativa tecnica in vigore a livello comunitario, individua criteri e modalità per la trasformazione degli impianti di distribuzione dei carburanti tradizionali, situati in aree urbane, da dismettere ai sensi del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, in impianti di distribuzione di metano.

2. 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 di metano. I piani, tenuto conto dello sviluppo del mercato di tale carburante e dell'esistenza di adeguate reti di metanodotti, devono prevedere:

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

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

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

4. L'Autorità per l'energia elettrica e il gas, per i fini di cui all'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, disciplina l'adeguamento e l'aggiornamento dei codici di rete al fine di:

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

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

Art. 4.

(Misure per incentivare la diffusione del metano e del GPL per autotrazione e istituzione del Fondo per il metano e il GPL per autotrazione).

1. La trasformazione del metano acquistato dai gestori degli impianti di distribuzione come energia e venduto ai consumatori finali come prodotto a peso avviene secondo il fattore di conversione di cui alla lettera f) del comma 1 dell'articolo 2.

2. L'aliquota di accisa sul GPL usato come carburante, stabilita dall'allegato I annesso al testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, di cui al decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, e successive modificazioni, è ridotta a euro 125 per 1.000 chilogrammi di prodotto.

3. L'aliquota di accisa sul GPL per autotrazione, determinata ai sensi del comma 2, e l'aliquota di accisa sul gas naturale (metano) per autotrazione rimangono invariate per la durata di dieci anni decorrenti dalla data di entrata in vigore della presente legge.

4. Al fine di incentivare l'impiego del metano e del GPL per autotrazione è istituito, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, un apposito fondo cui è devoluto il 5 per cento del gettito derivante dai diritti incassati per lo sfruttamento delle risorse nazionali di idrocarburi e dei proventi derivanti dalla vendita delle quantità di idrocarburi messi a disposizione per la cessione presso il mercato regolamentato ai sensi del decreto del Ministro dello sviluppo economico 12 luglio 2007, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 176 del 31 luglio 2007.

5. I gestori degli impianti di distribuzione sono tenuti a versare un contributo proporzionale alle quantità di metano erogate, nella misura determinata ai sensi dell'articolo 8, comma 1, lettera b). Tale contributo è considerato a tutti gli effetti costo inerente alla vendita del metano. Al pagamento del contributo sono assoggettati anche i proprietari di carri bombolai destinati al trasporto del metano in modo proporzionale al numero e al tipo di bombole su di essi installate. Il contributo è versato nel fondo di cui al comma 4 per essere destinato ad attività volte a garantire la sicurezza nell'uso delle bombole utilizzate sui veicoli come serbatoi per il metano, nonché ai fini di cui agli articoli 5 e 7.

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

7. I veicoli alimentati a metano o a GPL, immatricolati a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, e i veicoli su cui è installato un sistema di alimentazione a metano o a GPL, collaudato a decorrere dalla

medesima data di entrata in vigore, sono esentati dal pagamento della tassa automobilistica per cinque anni decorrenti, rispettivamente, dalla data di immatricolazione del veicolo e dalla data di collaudo del sistema di alimentazione a metano o a GPL.

8. I veicoli alimentati a metano o a GPL possono circolare anche nelle zone a traffico limitato definite ai sensi dell'articolo 3, comma 1, numero 54), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e nei casi in cui sia disposta la limitazione, anche temporanea, della circolazione ai sensi dell'articolo 7, comma 1, lettera b), del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni.

9. Gli enti locali individuano, nei piani di parcheggio, aree di sosta a tariffa agevolata riservate ai veicoli alimentati a metano e a GPL.

Art. 5.

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

1. Al fine di incentivare la diffusione di veicoli alimentati a metano o a GPL, alle persone fisiche o giuridiche che acquistano, anche mediante contratto di locazione finanziaria, un veicolo nuovo alimentato a metano o a GPL è riconosciuto un contributo statale, rispettivamente, di 3.500 euro e di 2.000 euro. Il contributo è corrisposto dal venditore mediante sconto sul prezzo di acquisto, a condizione che il veicolo acquistato, non immatricolato in precedenza, abbia le caratteristiche previste dall'articolo 54, comma 1, lettere a) o c), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. L'agevolazione prevista dal comma 1 può essere fruita nel rispetto della normativa sugli aiuti de minimis di cui al regolamento (CE) n. 1998/2006 della Commissione, del 15 dicembre 2006.

3. Le imprese costruttrici o importatrici dei veicoli di cui al comma 1 del presente articolo rimborsano al venditore l'importo del contributo ivi previsto e recuperano tale importo a carico del fondo di cui all'articolo 4, comma 4. Le stesse imprese, in alternativa, sono autorizzate a recuperare

le somme residue nella forma del credito d'imposta utilizzabile, ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, e successive modificazioni, in compensazione delle ritenute dell'imposta sul reddito delle persone fisiche operate in qualità di sostituto d'imposta sui redditi di lavoro dipendente, dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, dell'imposta sul reddito delle società, dell'imposta regionale sulle attività produttive e dell'imposta sul valore aggiunto, dovute, anche in acconto, nell'anno in cui viene richiesto al pubblico

registro automobilistico l'originale del certificato di proprietà e negli anni successivi.

4. Le imprese costruttrici o importatrici di cui al comma 3 conservano, per i cinque anni successivi alla data di emissione della fattura di vendita del veicolo di cui al comma 1, copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto nonché copia della carta di circolazione e del foglio complementare o del certificato di proprietà.

5. Le pubbliche amministrazioni centrali, gli enti e le istituzioni da esse dipendenti o controllati, le regioni, gli enti locali e i gestori di servizi di pubblica utilità da essi controllati, procedono alla graduale sostituzione del rispettivo parco autoveicoli, con l'acquisto di veicoli alimentati a metano e a GPL nella misura minima del 25 per cento.

Art. 6.

(Agevolazioni per la conversione dei veicoli già circolanti mediante l'installazione di impianti a GPL o a metano).

1. Per le finalità previste dall'articolo 1, comma 2, terzo periodo, del decreto-legge 25 settembre 1997, n. 324, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 novembre 1997, n. 403, come da ultimo modificato dall'articolo 29, comma 10, del decreto-legge 31 dicembre 2007, n. 248, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2008, n. 31, è autorizzata la spesa annua di 100 milioni di euro.

Art. 7.

(Incentivi per la ricerca nel settore del metano e del GPL per autotrazione).

1. Con le risorse del fondo di cui all'articolo 4, comma 4, è finanziata l'attuazione di un piano di incentivi alla ricerca, volti a garantire lo sviluppo e la sperimentazione di nuove forme di distribuzione e di tecnologie che promuovono l'uso del metano e del GPL per autotrazione, anche come fonti rinnovabili, e a promuovere la progettazione e l'applicazione di nuove tecnologie motoristiche che assicurano la riduzione dei consumi e delle emissioni inquinanti. In particolare, gli incentivi previsti dal piano sono destinati a progetti riguardanti:

a) il miglioramento dell'efficienza dei veicoli alimentati a metano e a GPL;

b) l'impiego del bio-metano;

c) la sperimentazione dell'impiego di miscele composte da metano e da idrogeno.

Art. 8.

(Cassa per la gestione del metano e del GPL per autotrazione).

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

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

b) determinare la misura dei contributi di cui all'articolo 4, comma 5;

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

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

2. La Cassa per la gestione del metano e del GPL per autotrazione è amministrata da un Comitato nominato con decreto del Ministro dello sviluppo economico e composto da sette membri: un rappresentante del Ministero dello sviluppo economico, un rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze, un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un rappresentante dei venditori di metano, un rappresentante dei venditori di GPL, un rappresentante dei proprietari degli impianti di distribuzione di metano e un rappresentante dei proprietari degli impianti di distribuzione di GPL. Il decreto di nomina designa il presidente del Comitato, scelto tra i rappresentanti della pubblica amministrazione.

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

Art. 9.

(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.