

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3718

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

GRILLI, BORGHINI, RIDI, SOLAROLI, RONZANI, DONAZZON, ANGELINI GIORDANO, PRANDINI, MINOZZI, FILIPPINI GIOVANNA, SERAFINI MASSIMO, FAGNI, SERRA, MONTECCHI, MASINI, BARBIERI, TRABACCHI, CAPRILI, CHERCHI, CAVAGNA, FRANCESE, MONTESSORO, PROVANTINI, STRADA

Presentata il 14 marzo 1989

**Incentivi allo sviluppo della rete distributiva di gas metano
per autotrazione ad uso privato**

ONOREVOLI COLLEGHI! — Con la presente proposta di legge, ritenendo sia ormai improrogabile farlo, vogliamo sottoporre all'attenzione di questo Parlamento la necessità di procedere con urgenza alla predisposizione di norme tese a limitare concretamente e sensibilmente l'inquinamento ambientale provocato dall'utilizzo per autotrazione di carburanti derivati dal petrolio.

Non ci nascondiamo che la questione si presenta estremamente complessa. Crediamo, infatti, sia un dato di realtà che per risolvere compiutamente questo drammatico problema sia necessario met-

tere in campo interventi differenziati da parte dello Stato, prevedere scelte articolate e di ampio respiro.

L'adozione di provvedimenti efficaci in questo settore richiede senz'altro, ad esempio, un'attenta valutazione delle fonti e delle opportunità di approvvigionamento energetico negli anni futuri per il nostro Paese. Contestualmente, pensiamo che essa debba appoggiarsi a chiare certezze di indirizzo nel campo della produzione automobilistica, al potenziamento e allo sviluppo della ricerca scientifica e tecnologica, orientando quest'ultima alla difesa e alla tutela degli interessi diffusi.

In più, essa deve trovare sostegno in normative che facilitino l'adeguamento e l'accettazione culturale da parte dei cittadini di nuove realtà comportamentali, incentivare il tessuto imprenditoriale ad agire in ordine al problema della salvaguardia ambientale e ad operare con positività in nuovi settori economici.

Se, dunque, come prevedibile, la soluzione compiuta di questo problema richiederà tempi lunghi, essendo essa strettamente correlata alla genesi di un nuovo modello di sviluppo economico e sociale, cionondimeno, è pur vero che, a nostro avviso, esistono oggi le condizioni concrete per innescare processi di ridimensionamento e di controllo del fenomeno che siano correttamente propedeutici ad un suo positivo superamento.

Si è fatto un gran parlare dalla metà degli anni Settanta ad oggi sulle scelte più opportune da adottare per far fronte all'inquinamento ambientale dovuto ai combustibili degli autoveicoli: benzine senza piombo, marmitte catalitiche, propellenti alcolici, eccetera; non vi è, probabilmente, Ministro incaricato che non abbia espresso la propria opinione in proposito. È altrettanto vero, che non vi è Ministro della Repubblica che abbia raggiunto risultati apprezzabili. Il risultato incontrovertibile di questo lungo confronto di idee e di questo rimbalzare di opinioni è invece che il dato dell'inquinamento dovuto ai gas di scarico è in continuo aumento ed ha determinato una vera e propria emergenza ambientale, soprattutto nelle grosse concentrazioni urbane del Paese. L'inazione di chi era preposto a governare il problema è a dir poco sconcertante e continua ad essere tale, sebbene qualche timido passo si stia muovendo. Da un lato l'apatia e dall'altro il timore di confrontarsi con i grandi gruppi di potere industriale e finanziario sulla base della chiara coscienza di salvaguardare innanzitutto la salute dei cittadini e l'ambiente ha contraddistinto la manovra dei vari Governi che si sono succeduti da molti anni a questa parte.

Nel mentre, il fenomeno si è sviluppato, l'inquinamento ha raggiunto livelli

insopportabili ed il Governo non propone soluzioni chiare e credibili.

Riteniamo, pertanto, ora più che mai compito di questo Parlamento dare risposte immediate e soddisfacenti, facendosi responsabilmente carico dell'onere di scelte gravose, per tutelare concretamente e da subito i cittadini di questo Paese, attraverso la messa in campo di provvedimenti che aprano la strada alla soluzione del problema.

Una prima strada da perseguire ci pare, ancor prima di addivenire al divieto dell'uso di carburanti inquinanti, quella di creare rapidamente tutte le condizioni affinché l'utenza nel suo insieme possa agevolmente usufruire di propellenti puliti per l'autotrazione, in sostituzione di quelli abitualmente utilizzati oggi.

Non è pensabile semplicemente vietare, senza dare risposte immediate, coerenti e costruttive ai problemi della motorizzazione pubblica e privata. Risposte di cui lo Stato si deve far carico in termini di progettazione e realizzabilità.

Ugualmente, non è pensabile orientare genericamente l'utenza verso un prodotto pulito, introducendo sul mercato nuovi carburanti a basso tasso di inquinamento, senza creare tutte le condizioni strutturali e infrastrutturali affinché possa realmente diffondersi il loro utilizzo.

Al riguardo, pensiamo, a titolo di esempio, all'esperienza che è venuta dall'introduzione della cosiddetta benzina « verde » nel nostro Paese.

Al di là del fatto che nulla si è prodotto per orientare le industrie italiane costruttrici di autoveicoli a creare macchine compatibili con l'utilizzo di questo carburante, la scarsa diffusione dei punti di distribuzione dello stesso ha certamente contribuito in modo pesante al suo scarso utilizzo.

Non ci nascondiamo che lo sviluppo di un efficiente sistema di distribuzione dipende in generale, in modo direttamente proporzionale, dalla lievitazione della domanda, che per quanto riguarda la benzina verde è ancora scarsa, in conseguenza della minima immissione sul mercato italiano di autoveicoli compatibili. È

pur vero, d'altra parte, che è necessario, se realmente si vogliono raggiungere risultati significativi, impedire che sia soltanto il perseguimento di un rapporto privilegiato ed univoco tra l'amministrazione dello Stato e i grandi gruppi industriali del settore automobilistico e i petrolieri a determinare i modi e i tempi dell'adozione di misure non inquinanti.

È assolutamente necessario porre in campo i giusti incentivi e le opportune sollecitazioni da parte dello Stato, affinché si creino nel Paese sinergie tra imprese che siano in grado di orientare l'offerta industriale verso nuovi obiettivi, grazie al loro peso economico e di mercato, come è necessario sostenere nel contempo lo sviluppo di un movimento diffuso di opinione, già emergente in Italia, attento ai problemi dell'inquinamento, dando altresì risposte credibili e reali ai nuovi bisogni di opporsi al progressivo degrado ambientale.

Non è sufficiente adottare incentivi fiscali generici, quali quelli che ultimamente il Governo dichiara di voler mettere in campo a favore della benzina senza piombo, e che, comunque, non vedono ancora la luce. Occorre invece sostenere gli investimenti per creare le strutture necessarie di servizio.

Costruire prima di demolire, dunque, e costruire bene, creando attenzione nel mondo dell'impresa verso settori d'investimento nuovi, che generino servizi ben organizzati a cui i cittadini possano fare riferimento, garantendo il rispetto ambientale, consentendo il superamento a tempi relativamente brevi dei carburanti pericolosi.

Solo una politica di incentivi tesa al raggiungimento di questi obiettivi, fondata su un'azione di programmazione, di orientamento e di controllo da parte di chi amministra la cosa pubblica, può sostenere una posizione forte del Governo e portare in tempi ristretti al divieto di utilizzare propellenti inquinanti.

Una politica che sola può consentire al Governo, qualora essa sia fortemente voluta e perseguita, di attuare un piano di salvaguardia ambientale, dando, a tutti

i livelli, giuste e doverose risposte ai cittadini.

Se, pertanto, a nostro avviso, questo è nell'immediato lo scopo a cui deve tendere l'azione dello Stato, resta pur sempre aperto il problema di quale sia, in termini ragionevoli, lo strumento di attuazione di tutto ciò.

Vale a dire, cioè, quale sia la fonte energetica che per maggiori e diverse opportunità deve essere considerata il fulcro della manovra di disinquinamento.

In linea teorica, già lo ricordavamo in precedenza, gli strumenti accreditati possono essere diversi e non vogliamo qui restringere il campo delle opzioni. Anzi, qualora il Governo dimostri di voler appieno perseguire l'intento di favorire l'utilizzo della benzina « verde », allineandosi con altri Paesi della Comunità economica europea, non potremmo che appoggiare la sua azione.

Rimane, comunque, il fatto che questo tipo di carburante, *in primis*, non presenta assoluta garanzia dal punto di vista dell'inquinamento; in secondo luogo, per stessa ammissione del Governo, potrà portare nell'arco di due anni ad una riduzione massima dell'uso della benzina adizionata di circa il 15 per cento.

Al contrario, esiste, a nostro giudizio, una fonte energetica immediatamente disponibile e in quantità enormi, il cui grado di sicurezza è non solo certo, ma superiore a quello di qualsiasi altro carburante a tutt'oggi utilizzabile, compatibile con l'attuale meccanica automobilistica, almeno quella fruibile dalla motorizzazione privata: il gas metano.

L'utilizzo di questa risorsa in campo civile e, in minima parte, nel settore dell'autotrazione privata, ha inoltre fatto sì che negli anni si sviluppasse un sistema di imprese, ancorché minimo, che già operano in funzione della sua produzione e distribuzione.

Pertanto, in sintesi, siamo convinti che, lo Stato iniziando dall'autotrazione privata, e senza per questo far sì che la scelta a favore del metano divenga unica e incontrovertibile, possa dare corpo ad una politica di incentivi, non solo per

l'utilizzo di questo carburante da parte del cittadino, ma, e soprattutto, per sostenere adeguatamente lo sviluppo di una rete distributiva diffusa ed efficiente.

Al di là di ogni riflessione di merito circa l'opportunità dello Stato di « investire » in modo privilegiato sul gas metano come fonte alternativa, è comunque paradossale, che in un Paese come l'Italia, che dispone di possibilità di approvvigionamento pressoché illimitate di questo gas, grazie anche a contratti internazionali stipulati nell'ultimo decennio con URSS ed Algeria, in un quadro di innegabile emergenza ambientale, non solo non si faccia nulla per prevederne un suo maggior utilizzo, ma addirittura se ne penalizzi e se ne disincentivi l'uso.

A questo proposito è sufficiente ricordare che sulle autovetture alimentate a gas metano ancora grava una supertassa annuale, di cui già peraltro in altra sede abbiamo chiesto l'abolizione, e, soprattutto, tra infinite discussioni su benzine verdi e marmitte catalitiche, nulla si è fatto realmente per potenziarne la rete distributiva sia per l'uso civile che come carburante.

Ciò ha condotto ad un fenomeno allarmante. Negli ultimi cinque anni in Italia si è, infatti, passati, nel campo dell'autotrazione, da un consumo di 294 milioni di metri cubi erogati nel 1984 ai 262 milioni di metri cubi del 1988, con una diminuzione del parco macchine circolanti di 51.000 unità.

Contestualmente si è avuto un aumento nel consumo di gas di petrolio liquefatti, che pur gravato a sua volta da una supertassa e venduto a prezzo leggermente superiore al metano, ha sostituito quest'ultimo nei favori del pubblico.

L'analisi comparata di questi dati, evidenzia ancora una volta come sia del tutto insufficiente (pensiamo anche al prezzo di vendita della benzina addizionale, e a quello del gasolio, a sua volta gravato di supertassa molto onerosa) una semplice politica di incentivo al consumo articolata sulla concorrenzialità dei prezzi. Infatti, benzina e gasolio, pur pe-

santemente penalizzati dalla progressiva introduzione di barriere d'accesso tariffarie, rimangono i carburanti di utilizzo più diffusi.

Il motivo è da ricercare essenzialmente, al di là dei vantaggi che il loro uso comporta dal punto di vista delle possibilità di accesso ad un mercato automobilistico ampio e diffuso e della resa in termini di prestazioni degli autoveicoli, nella facilità di rifornimento, in termini di tempo e di diffusione dei punti vendita, di cui il consumatore dispone.

È assolutamente innegabile che benzina e gasolio siano i due tipi di carburante più largamente e facilmente rintracciabili sul mercato, seguiti immediatamente dal gas di petrolio liquefatto.

Il problema della scarsa utilizzazione del metano da parte dell'utenza privata per autotrazione sembra, dunque, da ricercare, oltre che nel prezzo non sufficientemente concorrenziale rispetto agli altri carburanti, nella scarsità dei punti di distribuzione, soprattutto sulle grandi arterie di circolazione come le autostrade.

In questo senso, avendo individuato nel metano il carburante che presenta nell'insieme, a breve e medio periodo, le maggiori garanzie per poter divenire il fulcro di un'azione dello Stato a favore dell'abbandono dei propellenti inquinanti, ci siamo posti il problema, oltre all'abolizione del superbollo, di aiutare e programmare lo sviluppo della sua rete distributiva, almeno nel settore dell'autotrazione privata.

Uno sviluppo che se lasciato totalmente all'iniziativa privata, rischia di non poter essere mai portato a compimento.

Anzi, a fronte della flessione del mercato di questi ultimi anni, anche le imprese e gli enti che già avevano programmato un potenziamento della rete di servizio, tendono ad abbandonare gli investimenti nel settore.

A differenza di altri impianti di distribuzione di carburante, infatti, quelli di gas metano presentano costi di installazione e di messa a punto molto onerosi. Si pensi che un singolo impianto ha un

costo medio di circa 1 miliardo e 250 milioni.

Pertanto, sulla scorta delle valutazioni fin qui espresse, diviene necessario, a nostro giudizio, un intervento da parte dello Stato a sostegno di coloro che intendono investire nella costruzione di nuovi impianti di distribuzione di gas metano.

Allo scopo abbiamo presentato la presente proposta di legge, così come si evince dall'articolo 1, laddove si esplicitano le finalità del provvedimento.

Lo strumento di attuazione individuato è un Fondo da costituirsi presso il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato (FISMA), da iscrivere nel bilancio (articolo 2).

A tale Fondo, la cui gestione è demandata ad un comitato tecnico appositamente creato (articolo 3), che ha anche il compito di redigere un piano nazionale di sviluppo della rete distributiva di gas metano, sulla base del quale verranno in sostanza concessi incentivi alle imprese, si sono attribuite scadenze temporali e risorse iniziali coerenti con un'ottimale gestione finanziaria, per lo Stato e per le aziende, delle disponibilità del Fondo stesso.

La scadenza a dodici anni del Fondo, trova legittimazione ulteriore nella previsione che questo strumento, oltre ad assolvere ai suoi compiti primari a breve (4-5 anni) rispetto alla motorizzazione privata, potrebbe essere utilizzato, con adeguati nuovi finanziamenti, per interventi nel campo della motorizzazione pubblica.

La dotazione finanziaria, stabilita in 30 miliardi per il primo biennio, dovrebbe consentire di costruire, in questo periodo di tempo, circa 100 nuovi impianti sul territorio nazionale, di cui almeno il 60 per cento in aree geografiche ancora non interessate all'erogazione del servizio (si vedano tabelle allegate).

Ciò significherebbe avere in quattrocinqe anni ulteriori 20.000 chilometri di rete stradale e autostradale coperti, in modo omogeneo, da questo servizio, se si considera che la distanza media tra un punto di distribuzione e l'altro può essere

calcolata, in base all'autonomia media della autovetture, in circa 200 chilometri.

Alle risorse del Fondo si è provveduto stornando dalle entrate provenienti dalla imposte applicate al gas metano per uso civile (circa 1.220 miliardi nel 1987), una lira per ogni metro cubo di gas erogato.

Sinceramente avremmo preferito, per diversi motivi, differenziare le fonti da cui attingere le risorse finanziarie.

A questo scopo, si era pensato di introdurre una minima tassa di consumo sul gas metano per autotrazione (16 lire per metro cubo nei primi due anni), abbassando in tal modo la quota del prelievo fiscale sull'imposta applicata al gas metano per uso civile a lire 0,7 per metro cubo.

Questo avrebbe consentito una maggior sicurezza sulle entrate del Fondo, un'onere minore per l'erario e un utile ed opportuno concorso dell'utenza interessata in prima istanza al miglioramento del servizio.

Tuttavia, la necessità di perseguire politiche di contenimento del prezzo del gas metano per incentivarne l'utilizzo, peraltro coerenti con la richiesta da noi stessi già avanzata di abolizione della super-tassa su questo carburante, ma soprattutto temendo il rischio che questa imposta potesse divenire uno dei tanti balzelli da utilizzare *ad libitum* da parte del Governo nei rendiconti finanziari di fine anno, momenti in cui diviene spesso indispensabile setacciare tutte le risorse economiche disponibili, ci ha convinto a non proporre in questa sede il provvedimento.

A questo proposito, rimane pur sempre la nostra disponibilità a considerarne l'introduzione, dietro preciso impegno dei rappresentanti del Governo in sede di discussione a rispettare queste condizioni, qualora nell'articolato fossero previste precise garanzie che l'imposta di consumo, introdotta per una quota vicina a quella più sopra indicata, debba servire solo ed esclusivamente per il finanziamento del Fondo, la sua durata sia strettamente vincolata all'esistenza del Fondo stesso e soprattutto se ne fissino i tetti massimi per gli adeguamenti annuali.

I soggetti destinatari degli incentivi e delle risorse messe a disposizione da questa nostra proposta di legge sono tutte le imprese, di qualsiasi tipo, che siano non solo intenzionate, ma realizzino di fatto e compiutamente, nuovi impianti di distribuzione. La natura delle agevolazioni a cui possono accedere le imprese (articolo 4) in base a questa proposta di legge è duplice: agevolazioni fiscali o, in alternativa, mutui agevolati.

Con la prima formula, per la realizzazione di ciascun impianto, l'impresa può accedere ad un contributo massimo di 300 milioni; con la seconda, meno onerosa per lo Stato in termini finanziari, in quanto il contributo complessivo viene erogato, di fatto, in 12 anni anziché in un'unica soluzione, può ricevere una somma di circa 500 milioni (si vedano tabelle allegate).

Sono poi state previste quote differenziate di accesso alle risorse del Fondo secondo le aree regionali in cui operano le imprese. Ciò dovrebbe consentire di sviluppare maggiormente la rete distributiva, laddove ancora non esistono impianti o sono molto scarsi (centro e sud Italia), mentre nelle zone ove già sono presenti si potrebbe proficuamente addi-

venire ad un loro potenziamento (nord Italia).

Si è poi cercato, data l'urgenza di realizzare questo progetto di sviluppo dei punti di distribuzione del gas metano, di mettere in campo norme che consentirebbero di snellire i tempi e le procedure per la concessione delle autorizzazioni ad accedere alle agevolazioni e per la effettiva erogazione di queste ultime ai destinatari ultimi.

Infine (articolo 5), vista la notevole consistenza finanziaria delle agevolazioni ipotizzate, abbiamo ritenuto doveroso prevedere una serie di pesanti sanzioni amministrative per scoraggiare coloro che indebitamente o a soli fini di lucro si interessino al programma di sviluppo della rete distributiva del gas metano, che, nelle intenzioni, è invece un progetto di cui è necessario salvaguardare appieno la realizzazione concreta.

Riteniamo, pertanto, che l'approvazione della nostra proposta possa realmente servire per iniziare a porre mano al problema dell'inquinamento da carburanti in modo efficace e chiediamo a questo Parlamento di impegnarsi a fondo affinché questo avvenga nel tempo più breve.

TABELLA 1.

**CALCOLO DEGLI ONERI A CARICO DEI PRIVATI E DELLO STATO
DERIVANTI DALLA GESTIONE DI CIASCUN MUTUO AGEVOLATO**

(Tempo di estinzione del mutuo: 12 anni - capitale iniziale massimo lire 850.000.000
tasso di riferimento 14 per cento)

ANNO	Capitale residuo	Quota capitale	Interessi imprese (5 per cento)	Ratco annuale imprese	Interessi Stato (9 per cento)
1	850.000.000	70.833.333	42.500.000	113.333.333	76.500.000
2	779.166.667	70.833.333	38.958.333	109.791.688	70.125.000
3	708.333.334	70.833.333	35.416.667	106.250.000	63.750.000
4	637.500.001	70.833.333	31.875.000	102.708.333	57.375.000
5	566.666.668	70.833.333	28.333.333	99.166.667	51.000.000
6	495.833.335	70.833.333	24.791.667	95.625.000	44.625.000
7	425.000.002	70.833.333	21.250.000	92.083.333	38.250.000
8	354.166.669	70.833.333	17.708.333	88.541.667	31.875.000
9	283.333.336	70.833.333	14.166.667	85.000.000	25.500.000
10	212.500.003	70.833.333	10.625.000	81.458.333	19.125.000
11	141.666.670	70.833.333	7.083.333	77.916.666	12.750.000
12	70.833.337	70.833.333	3.541.667	74.375.000	6.375.000
12	850.000.000		276.250.000	1.126.250.000 app.	497.250.000

32,9%

67,1%

Investimenti aggiuntivi 400.000.000 ca

costo impianto × impresa 1.530.000.000 ca

122,5%

(1.250.000.000 ca)

oneri gestione mu-
tuo (0,5%) 4.250.000 ca

oneri istr. pratiche 500.000 ca

oneri Stato per
mutuo 502.000.000

TABELLA 2.

NUMERO IMPIANTI FINANZIABILI PER ANNO, NEL PRIMO TRIENNIO, NELLE TRE AREE REGIONALI, CONSIDERANDO 100 PER CENTO AGEVOLAZIONI EFFETTUATE ATTRAVERSO MUTUI (MAX. L. 850.000.000)

Disponibilità reale FISMA:

Disponibilità FISMA primo anno	L.	15.000.000.000	—
Oneri per studi e consulenze (3,5 per cento fondo max) ...	»	500.000.000	ca
<hr/>			
Risorse disponibili FISMA per finanziamenti imprese primo anno	L.	14.500.000.000	ca × 3
Risorse disponibili FISMA per finanziamenti imprese nel triennio	»	43.500.000.000	ca

Ripartizione quote FISMA per aree regionali:

1) Friuli-Venezia Giulia, Sicilia (3,5 per cento):			
primo anno	L.	500.000.000	ca
triennio	»	1.500.000.000	ca
2) Valle d'Aosta, Emilia-Romagna, ecc. (33 per cento):			
primo anno	L.	4.800.000.000	ca
triennio	»	14.400.000.000	ca
3) Altre regioni (63,5 per cento):			
primo anno	L.	9.200.000.000	ca
triennio	»	27.600.000.000	ca

Oneri Stato per gestione e copertura interessi singolo mutuo (tabella 1)	L.	500.000.000	ca
--	----	-------------	----

Numero impianti finanziabili nelle singole aree regionali:

1) primo anno	(500.000.000/500.000.000)	.....	1
triennio	(1.500.000.000/500.000.000)	.....	3
2) primo anno	(4.800.000.000/500.000.000)	.....	9
triennio	(14.400.000.000/500.000.000)	.....	28
3) primo anno	(9.200.000.000/500.000.000)	.....	18
triennio	(27.600.000.000/500.000.000)	.....	55

Totale impianti finanziabili primo anno	28
Totale impianti finanziabili triennio	86

TABELLA 3.

NUMERO IMPIANTI FINANZIABILI PER ANNO, NEL PRIMO TRIENNIO, E NELLE TRE AREE REGIONALI, CONSIDERANDO 100 PER CENTO AGEVOLAZIONI EFFETTUATE ATTRAVERSO FISCO (MAX. L. 300.000.000) [vedi tabella 2]

1) primo anno	(500.000.000/300.000.000)	1
triennio	(1.500.000.000/300.000.000)	5
2) primo anno	(4.800.000.000/300.000.000)	16
triennio	(14.400.000.000/300.000.000)	48
3) primo anno	(9.200.000.000/300.000.000)	30
triennio	(27.600.000.000/300.000.000)	93
<hr/>		
Totale impianti finanziabili primo anno		47
Totale impianti finanziabili triennio		146

TABELLA 4.

NUMERO IMPIANTI FINANZIABILI PER ANNO, NEL PRIMO TRIENNIO, E NELLE TRE AREE REGIONALI, CONSIDERANDO 30 PER CENTO AGEVOLAZIONI EFFETTUATE ATTRAVERSO FISCO E 70 PER CENTO ATTRAVERSO MUTUI (Vedi Tabelle precedenti)

1) primo anno (fisco e mutui) (500.000.000/500.000.000)	1
Totale ...	1
triennio (fisco) (450.000.000/300.000.000)	1
triennio (mutui) (1.050.000.000/500.000.000)	2
Totale ...	3
2) primo anno (fisco) (1.500.000.000/300.000.000)	5
primo anno (mutui) (3.300.000.000/500.000.000)	6
Totale ...	11
triennio (fisco) (4.200.000.000/300.000.000)	14
triennio (mutui) (10.200.000.000/500.000.000)	20
Totale ...	34
3) primo anno (fisco) (2.700.000.000/300.000.000)	9
primo anno (mutui) (6.500.000.000/500.000.000)	13
Totale ...	22
triennio (fisco) (8.300.000.000/300.000.000)	27
triennio (mutui) (19.300.000.000/500.000.000)	38
Totale ...	65
Totale impianti finanziabili primo anno	34
Totale impianti finanziabili triennio	102

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Finalità della legge).

1. Finalità della presente legge è incentivare lo sviluppo della rete distributiva di gas metano destinato all'autotrazione ad uso privato, in particolar modo nelle aree regionali ove ancora non esistono o sono carenti impianti per questo servizio, in ordine a un piano nazionale di espansione dei punti di distribuzione.

ART. 2.

(Strumenti di attuazione).

1. Viene istituito, presso il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, il « Fondo per gli incentivi allo sviluppo della rete distributiva di gas metano per autotrazione-(FISMA) ».

2. Il Fondo di cui al comma 1 è iscritto nel bilancio dello Stato in apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato e ha la durata di 12 anni.

3. La disponibilità finanziaria del Fondo suddetto è fissata per ciascuno degli anni 1990 e 1991 in lire 15 miliardi. Per gli anni successivi, la definizione delle risorse del Fondo stesso è demandata alle leggi finanziarie.

4. Alle risorse economiche del Fondo si provvede, per gli anni 1990 e 1991, destinando una quota dell'imposta sul gas metano destinato ad uso civile, istituita con l'articolo 10 del decreto-legge 7 febbraio 1977, n. 15, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 aprile 1977, n. 102, e successive modificazioni e integrazioni, pari a lire 1 per ciascun metro cubo di gas metano erogato.

ART. 3.

(Gestione degli strumenti di attuazione).

1. La gestione del Fondo di cui all'articolo 2 è affidata ad un comitato tecnico da costituirsi presso il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, entro e non oltre 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, e composto da:

a) il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, o un sottosegretario delegato, in qualità di presidente;

b) un rappresentante del Ministero del tesoro;

c) un rappresentante del Ministero delle finanze;

d) un rappresentante per ciascuna delle organizzazioni di categoria degli esercenti e dei proprietari di impianti di gas metano per autotrazione maggiormente rappresentative a livello nazionale;

e) un rappresentante del comitato di coordinamento delle regioni.

2. Il comitato dovrà essere integrato, di volta in volta, da un rappresentante della regione territorialmente interessata ai singoli investimenti da parte delle imprese, sui quali viene inoltrata richiesta di agevolazioni al comitato stesso.

3. Per ciascun membro del comitato verranno nominati due membri supplenti.

4. Compiti del comitato tecnico sono:

a) vagliare le richieste di agevolazione finanziaria o fiscale avanzate dalle imprese di cui all'articolo 4 ed esprimere in merito il proprio parere sulla concessione dei contributi medesimi; detto parere dovrà essere formulato entro e non oltre 30 giorni dalla data in cui la richiesta di agevolazione perviene al comitato;

b) realizzare un programma triennale di sviluppo della rete di distribuzione di gas metano destinato all'autotrazione

privata sul territorio nazionale, sulla base del quale verranno anche valutate le singole richieste di agevolazione inoltrate dalle imprese interessate.

5. Per realizzare quanto disposto alla lettera *b*) del comma 4, il comitato potrà avvalersi di consulenze di enti pubblici qualificati e specializzati operanti nel settore della produzione o distribuzione del gas metano, oltre che di istituti universitari statali rispondenti agli stessi requisiti.

6. Gli oneri per il funzionamento del comitato tecnico e quelli derivanti dall'applicazione del comma 5 gravano sul Fondo di cui all'articolo 2.

7. Gli oneri per il funzionamento del comitato e gli oneri derivanti dai rapporti di consulenza previsti al comma 5 non potranno in ogni caso eccedere complessivamente il 3,5 per cento delle disponibilità del Fondo stesso per ciascun anno.

ART. 4.

(Destinatari e natura delle agevolazioni).

1. Destinatario delle risorse del Fondo di cui all'articolo 2 sono tutte le imprese di qualsiasi natura, singole o associate, che dopo l'entrata in vigore della presente legge realizzino nuovi impianti di distribuzione di gas metano destinato all'autotrazione per uso privato sul territorio nazionale, con particolare riguardo alle zone del centro e del Mezzogiorno e sulla rete autostradale.

2. Le imprese di cui al comma 1 potranno contrarre mutui estinguibili in 12 anni, presso gli istituti di credito autorizzati con apposito decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, per un importo massimo, comunque non superiore a 850 milioni di lire, pari al 70 per cento delle spese complessive sostenute per la realizzazione delle strutture e l'acquisizione delle aree e dei macchinari necessari alla messa in funzione dei nuovi impianti di distribuzione, e ad un tasso di interesse passivo annuo del 5 per cento.

3. Gli oneri derivanti dalla copertura degli interessi passivi eccedenti la quota del 5 per cento, relativi ai mutui di cui al comma 2, e le spese di istruzione delle pratiche relative ai mutui medesimi, sono a totale carico del Fondo di cui all'articolo 2.

4. In alternativa a quanto disposto al comma 2, le stesse imprese potranno usufruire di un contributo massimo a fondo perduto di lire 300 milioni annui per ciascun nuovo impianto completato o di agevolazioni fiscali, ai fini IRPEF o IRPEG, di pari importo, da far valere all'atto della dichiarazione dei redditi relativa all'anno fiscale durante il quale il nuovo impianto di distribuzione oggetto di agevolazione viene definitivamente completato.

5. Resta stabilito che l'erogazione effettiva alle imprese dei contributi e la possibilità di usufruire dei mutui agevolati di cui al presente articolo dovrà avvenire entro e non oltre il limite del tempo massimo di 60 giorni dalla data di entrata in vigore del decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato con il quale si concede alle imprese medesime di usufruire delle agevolazioni finanziarie.

6. Le agevolazioni finanziarie e fiscali previste al presente articolo non sono cumulabili con altre agevolazioni economiche a carico dello Stato concesse alla stessa impresa.

7. Le imprese operanti nei territori delle regioni a statuto speciale Friuli-Venezia Giulia e Sicilia possono accedere alle risorse del fondo di cui all'articolo 2 per una quota massima pari al 3,5 per cento delle disponibilità del fondo medesimo.

8. Le imprese operanti nelle regioni Valle d'Aosta, Piemonte, Liguria, Lombardia, Veneto, Trentino-Alto Adige ed Emilia-Romagna possono accedere al fondo di cui all'articolo 2 complessivamente per una quota massima pari al 33 per cento delle disponibilità del fondo medesimo.

9. Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, con proprio decreto, fissa le modalità e i tempi di presentazione delle richieste di agevolazione

da parte delle imprese di cui al comma 1, entro e non oltre 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

10. Lo stesso Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, sentito il parere del comitato tecnico di cui all'articolo 3, con proprio decreto, concede l'autorizzazione alle imprese ad usufruire delle agevolazioni previste dalla presente legge.

11. L'autorizzazione ministeriale di cui al comma 10 deve essere decretata entro e non oltre 20 giorni dalla data in cui il comitato tecnico esprime il proprio parere favorevole alla concessione delle agevolazioni.

ART. 5.

(Sanzioni amministrative).

1. I soggetti ammessi ad usufruire delle agevolazioni di cui all'articolo 4, che utilizzano le medesime agevolazioni per finalità diverse da quelle previste dalla presente legge, ivi compresa l'attività speculativa, anche qualora sussistano reati penali altrimenti perseguibili, sono puniti con un'ammenda di lire 300 milioni per ogni 100 milioni di lire avuti in beneficio dallo Stato oltre alla restituzione, nel periodo di sei mesi, dell'intero ammontare dell'importo dei finanziamenti ricevuti mediante la presente legge e con la confisca dei beni acquisiti mediante l'utilizzo dei finanziamenti agevolati ottenuti.

2. I soggetti ammessi ad usufruire delle agevolazioni di cui all'articolo 4, i quali non ottemperino in tutto o in parte alle condizioni alle quali la concessione delle agevolazioni stesse viene subordinata, ivi compresi l'effettivo funzionamento degli impianti e del servizio, la dislocazione e la regolarità a norma di legge dei medesimi, sono puniti, anche qualora sussistano reati penali altrimenti perseguibili, con un'ammenda da lire 200 milioni per ogni 100 milioni di lire avuti in beneficio dallo Stato, oltre alla restituzione, nel periodo di un anno, dell'intero

ammontare dell'importo dei finanziamenti ricevuti mediante la presente legge e con la confisca dei beni acquisiti mediante l'utilizzo dei finanziamenti agevolati ottenuti.

ART. 6.

(Disposizioni diverse).

1. Gli impianti realizzati attraverso l'utilizzo dei finanziamenti agevolati previsti dalla presente legge devono uniformarsi alle indicazioni recate dal piano nazionale di sviluppo della rete distributiva di gas metano elaborato dal comitato tecnico di cui all'articolo 3 e rispettare le norme di legge in materia di sicurezza e di impatto ambientale vigenti per il settore.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.