

## Accordo Minambiente - Fiat

**ACCORDO DI PROGRAMMA** tra: Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e Fiat S.p.A. in nome proprio e per conto e nell'interesse delle proprie controllate e Unione Petrolifera in nome proprio e per conto e nell'interesse dei propri associati.

### **PREMESSO CHE:**

In data 31 Luglio 1996 presso il Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica è stato sottoscritto da:

- La Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- Il Ministero del Bilancio e della programmazione Economica;
- Il Ministero dell'Industria, Commercio ed Artigianato;
- Il Ministero dell'Università e Ricerca Scientifica e Tecnologica;
- Il Ministero dell'Ambiente;
- Il Ministero dei Trasporti;
- Il Ministero del Lavoro

e Fiat S.p.A. un accordo di programma fra le cui finalità vi era quella di realizzare migliori condizioni ambientali nelle città attraverso attività di ricerca, sperimentazione, produzione e diffusione di veicoli a minimo impatto ambientale e a seguito del quale il Gruppo Fiat ha investito nello sviluppo ed 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 prestazioni, guidabilità ed autonomia del tutto analoghi ai moderni propulsori benzina e diesel;

- nell'aprile del 1997 è stato sottoscritto un accordo di collaborazione ENI-FIAT per, in particolare, il potenziamento della rete di stazioni di rifornimento del metano;
- 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 raccolta 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 ed indiscussa leadership internazionale nel settore;
- l'ENI ha stimolato l'espansione della rete distributiva, con conseguente incremento del numero delle stazioni a 350 a fine 2000;
- l'Unione Petrolifera ha manifestato interesse a promuovere le azioni per il miglioramento della qualità dell'aria nelle città, anche mediante l'espansione della rete distributiva del metano per autotrazione;
- che valutazioni aggiornate sullo stato della qualità dell'aria segnalano il peggioramento delle concentrazioni di PM10 nelle principali aree urbane;
- E' in corso l'iter procedurale per il recepimento delle Direttive comunitarie 99/30 e 2000/69, relative alla definizione dei nuovi limiti di qualità dell'aria, che consentirà alle Regioni, in base alle competenze attribuite dal D. Lgs. 351/99, di predisporre, sulla base della valutazione della qualità dell'aria ed in raccordo con gli enti locali, i programmi di intervento per il miglioramento progressivo della stessa nelle aree urbane;
- i veicoli a metano sono oggi riconosciuti come una soluzione tecnologicamente, industrialmente ed economicamente proponibile per migliorare la qualità dell'aria delle aree urbane e contribuire alla riduzione delle emissioni globali di CO2 nel breve-medio termine (2002-2005) ed alla riduzione delle emissioni di benzene e di PM 10.

Sulla base dei risultati dei citati accordi è stato individuato e definito un piano per dare un rapido e deciso impulso al mercato ed alla tecnologia nazionale del metano per autotrazione in Italia, per la cui realizzazione si stipula il seguente **ACCORDO DI PROGRAMMA**:

#### **Art. 1 PREMESSA ED ALLEGATI**

La premessa e gli allegati formano parte integrante del presente Accordo di Programma (di seguito più brevemente indicato come Accordo).

#### **Art. 2 FINALITA' DELL'ACCORDO**

- avviare in tempi rapidi un Programma Nazionale che, coerentemente con quanto già previsto nel Piano Generale dei Trasporti, dia un forte impulso ad un maggiore impiego del metano per autotrazione nelle grandi aree urbane e metropolitane, nonché nelle ulteriori aree individuate dalle Regioni che presentano livelli di concentrazione del PM10 superiori a quelli previsti dalla normativa vigente, al fine di ridurne il livello;
- orientare le iniziative di ricerca nazionale per tecnologie di nuova e più evoluta generazione, con obiettivi prioritari di miglioramento delle autonomie di percorrenza in solo metano degli autoveicoli, delle performances ecologiche degli stessi e dell'efficienza dei sistemi di rifornimento.

Il programma di sviluppo accelerato del metano per autotrazione punta al concreto raggiungimento nel breve periodo di risultati infrastrutturali, normativi, economici e di utilizzo tali da creare le condizioni industriali di base per alimentare il "ciclo virtuoso" della successiva autonoma espansione nel Paese. E' in questo quadro di fondamentale importanza concentrare e qualificare le risorse e gli sforzi sulle utenze urbane e sulle leve funzionali a questo indispensabile obiettivo.

#### **Art. 3 OGGETTO DELL'ACCORDO**

L'oggetto dell'Accordo è l'attuazione di un Piano d'Azione che preveda:

- un programma pluriennale di crescita accelerata del metano per autotrazione nelle grandi aree urbane e metropolitane del paese, nonché nelle ulteriori aree individuate dalle Regioni (2002-2005);
- un programma di sviluppo della tecnologia nazionale del metano per autotrazione (Ricerca e Innovazione);

in base al Piano d'azione:

- il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, nell'ambito dell'attività di Governo, si impegna a favorire un quadro normativo e ad allocare le risorse finanziarie necessarie per stimolare coerenti politiche di attuazione da parte delle Regioni, anche con propri specifici accordi di programma e delle Amministrazioni locali, finalizzate ad incentivare l'acquisto dei veicoli a gas naturale e la diffusione dei distributori a metano in aree urbane, attraverso la reale semplificazione degli iter autorizzativi per l'erogazione di tale prodotto, favorendo anche la realizzazione di impianti multiprodotto ottimizzati. Nell'ambito del presente Piano, inoltre, verrà mantenuta la stabilità del quadro fiscale e saranno supportate le iniziative di ricerca e di innovazione tecnologica relative al metano per autotrazione;
- l'Unione Petrolifera si impegna a promuovere presso le proprie aziende associate i contenuti dell'Accordo di Programma per la realizzazione nel breve e medio periodo di un piano rete localizzato nelle principali aree urbane e relativi hinterland, quantitativamente coerente con gli obiettivi del presente Accordo;
- Fiat si impegna a svolgere un ruolo trainante per l'aumento dell'offerta sul mercato di veicoli a metano, qualitativamente coerenti con i suoi obiettivi strategici e con gli obiettivi del Piano d'Azione nonché ad attuare progetti di ricerca e sviluppo di propulsori a metano di nuova generazione.

#### **Art. 4 ATTIVITA' E IMPEGNI DELLE PARTI**

Considerato che delle 23 città italiane indicate nel Decreto del Ministro dell'Ambiente 25.11.1994 sui limiti di concentrazione e livelli di attenzione ed allarme nelle aree urbane ben 21 presentano

potenziali caratteristiche infrastrutturali e di approvvigionamento tali da consentire uno sviluppo accelerato nel breve termine del metano per autotrazione, mentre solo due presentano criticità infrastrutturali per lo sviluppo della rete di distribuzione, mentre le citate 21 città con popolazione superiore ai 150.000 abitanti rappresentano circa il:

- 18,8% della popolazione residente nel Paese;
- 20,5% del parco autovetture italiano;
- 20% del parco veicoli commerciali leggeri;
- 60% delle licenze taxi.

La rilevanza primaria di queste città è determinata anche dal fatto che fra esse figurano le aree metropolitane dove maggiori sono i problemi per la qualità dell'aria (Roma, Milano, Napoli e Torino).

Inoltre, in base al dettato del D. Lgs 351/99 le Regioni hanno individuato le zone all'interno delle quali dovranno trovare attuazione gli interventi per la riduzione delle emissioni in atmosfera da traffico, definiti dai piani regionali per la qualità dell'aria.

Il Piano d'azione, di cui al presente Accordo, finanzia prioritariamente i progetti di intervento elaborati dalle 21 città di cui sopra e dai comuni del loro hinterland, individuati nell'ambito dei piani regionali per la qualità dell'aria, presentati dalle Regioni, mentre, nel corso del 2002 saranno individuate, dalle Regioni le ulteriori zone in cui attivare gli interventi previsti dal Piano d'azione di cui al presente accordo.

I soggetti destinatari degli incentivi previsti dal Piano d'azione sono:

- aziende che gestiscono flotte di autoveicoli in servizio pubblico e privato;
- aziende che gestiscono, a qualunque titolo, servizi di TPL, anche integrativi e complementari;
- aziende che gestiscono, a qualunque titolo, servizi di pubblica utilità;
- aziende o singoli imprenditori che gestiscono servizi di trasporto pubblico di piazza (Taxi), servizi di noleggio con conducente, altri servizi di noleggio;
- aziende ed 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;
- aziende ed imprenditori privati che intendono realizzare impianti di distribuzione del metano per autotrazione;
- utenze private di mobilità individuale.

Parte delle risorse verranno reperite sulla base di provvedimenti, in parte già operanti, dei Ministeri Infrastrutture ed Attività Produttive, mentre altre risorse potranno essere rese disponibili dalle Regioni e dagli Enti Locali.

## **L'UNIONE PETROLIFERA**

L'Unione Petrolifera si impegna a:

- promuovere presso le aziende associate lo sviluppo di una rete ottimizzata di distribuzione del metano aperta alle utenze private e professionali, a servizio delle 21 città (allegato 1) e dei comuni delle zone individuate dalle Regioni;
- supportare, sotto il profilo della disciplina normativa ed amministrativa, le aziende associate nella realizzazione dei necessari investimenti, nonché svolgere un'azione di informazione puntuale dell'utenza pubblica e privata sulla presenza di impianti di metano sul territorio.

## **La FIAT S.p.A.**

La FIAT S.p.A si impegna a:

introdurre sul mercato nel brevissimo periodo (2002-2004) una nuova serie di veicoli a metano, ovvero bifuel metano e benzina di nuova generazione, coerente con gli obiettivi di utenza prioritaria indicata dal Piano e con l'ampliamento della diffusione per la mobilità privata:

- traffico merci urbano: offerta di veicoli commerciali leggeri bifuel, metano e benzina (Ducato-Doblò) e metano dedicato (Daily);

- trasporto collettivo: completamento gamma trasporto passeggeri (Europolis - CityClass articolato da 18 metri) e introduzione veicoli minibus (Ducato, Doblò e Daily trasporto persone);

ampliare la gamma autovetture bifuel, affiancando alla Multipla una vettura di classe inferiore quale la Fiat Punto, a vocazione cittadina e di seconda vettura anche molto richiesta dalle società di servizio, e una vettura di classe superiore (segmento D) valida come alternativa per i taxi e per gli agenti di rappresentanza e commercio;

fornire ai gestori delle flotte, oltre ai veicoli, anche i sistemi telematici per la gestione ottimale delle attività di trasporto sia dal punto di vista economico che ecologico (ottimizzazione del servizio, telediagnosi etc..) e opportuni strumenti finanziari di semplificazione delle modalità di acquisizione degli autoveicoli.

### **Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio**

Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio si impegna a:

- individuare ed introdurre nuove misure di incentivazione all'acquisto di veicoli a metano da parte dei citati soggetti destinatari degli incentivi, di cui all'art. 4, contribuendo alla allocazione delle relative risorse finanziarie, per la parte di propria competenza e semplificando le modalità amministrative di erogazione (allegati 2, 2A, 2B, 2C, 2D);
- mantenere le misure di sostegno oggi previste dal Decreto n° 83 del 22/12/2000 "Finanziamenti ai comuni per l'utilizzo del metano e del GPL per autotrazione" per la realizzazione di impianti di distribuzione metano, assegnando le risorse prioritariamente nelle aree urbane individuate dal Piano nazionale, e ad estendere le misure di sostegno anche ai citati soggetti destinatari degli incentivi, utilizzando le nuove risorse di cui al comma precedente (allegato 3, 3A);
- favorire durante tutto lo svolgimento del programma di cui al presente Accordo, la crescita delle attuali incentivazioni previste dal D.M. Industria n° 256 del 17/07/98, a favore dell'utenza privata, rifinanziando il provvedimento oggi operativo, allo scopo di evitare la discontinuità di erogazione attuale che comporta incertezze e difficoltà alla formazione della domanda;
- estendere le misure di finanziamento per il rinnovo del parco autobus, estendendolo anche ai mezzi per la raccolta rifiuti e per i relativi impianti di rifornimento, mantenendo nel tempo gli incentivi. Per quanto riguarda il trasporto collettivo, si conferma l'impegno a supportare le linee guida e la normativa esistente per il rinnovo del parco degli autobus con più di 15 anni di età ed in tale ambito si incentivano le trazioni alternative (legge n. 194/98 e successive modifiche);
- mantenere il sostegno alla crescita del mercato del metano in coerenza con gli obiettivi del Piano anche attraverso la stabilità del quadro fiscale di riferimento;
- sostenere l'esclusione dei volumi di gas naturale afferenti al mercato autotrazione da quelli conteggiati ai fini dei limiti massimi di immissione in rete e di vendita ai clienti finali (di cui all'art. 19 del DLGS 164-2000);
- favorire la tempestiva adozione delle nuove disposizioni di sicurezza relative all'installazione di impianti di distribuzione di metano per autotrazione (revisione D.M. 8.6.1993) nonché per semplificare e snellire l'iter autorizzativo per l'installazione di attrezzature eroganti metano sia ad uso pubblico che ad uso privato, nonché per la realizzazione dei necessari lavori per l'allacciamento ai metanodotti principali (allegato 4);
- orientare, attraverso interventi normativi dei ministeri interessati, le azioni delle Pubbliche Amministrazioni locali a favore della diffusione del mercato del metano;
- favorire il reperimento delle risorse pubbliche, anche nella fase di approvazione delle leggi finanziarie per il 2003, 2004 e 2005, necessarie per il completamento delle azioni previste dall'Accordo di Programma, tenuto conto del fatto che quelle necessarie per l'attuazione dello stesso per l'anno 2002 sono già state allocate.

Roma, li 22/11/2001

Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio: On.le Altero Matteoli

FIAT S.p.A.: Ing. Paolo Cantarella

Unione Petrolifera: Dr. Pasquale De Vita

## **MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**

### ACCORDO DI PROGRAMMA

TRA:

Il Ministro dell'ambiente e della Tutela del Territorio

E

Fiat S.p.A.

in nome proprio e per conto e nell'interesse delle proprie controllate

E

Unione Petrolifera

in nome proprio e per conto e nell'interesse dei propri associati

### **ELENCO ALLEGATI**

- ALL. 1 - POTENZIALI PUNTI VENDITA METANO NELLE PRINCIPALI AREE URBANE
- ALL. 2 - MODALITA' PER L'EROGAZIONE DEGLI INCENTIVI PER L'ACQUISTO DI VETTURE E DELIVERY VAN
- ALL. 2A PREVISIONI DI MERCATO DI VETTURE E DELIVERY VAN < 3,5 TON
- ALL. 2B STIMA GLOBALE DEGLI INCENTIVI PER VETTURE E DELIVERY VAN < 3,5 TON
- ALL. 2C PREVISIONI DI MERCATO E STIMA INCENTIVI AUTOBUS, VEICOLI RACCOLTA RIFIUTI E DELIVERY VAN > 3,5 TON
- ALL. 2D STIMA ECONOMICA INTERVENTI
- ALL. 3- REQUISITI PER LE MISURE DI INCENTIVAZIONE E LE MODALITA' DI EROGAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DI IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE METANO
- ALL. 3A INVESTIMENTI PER IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE ED INCENTIVI
- ALL. 4- LINEE PER LA SEMPLIFICAZIONE DELL'ITER AUTORIZZATIVO PER LA REALIZZAZIONE DI NUOVI IMPIANTI DI RIFORNIMENTO

**IPOTESI DI SVILUPPO POTENZIALE PUNTI VENDITA METANO NELLE PRINCIPALI ARRE URBANE (1)**  
(orizzonte 2005)

	SITUAZIONE ATTUALE			FABBISOGNO IMPIANTI 2005 (2)			PUNTI VENDITA IN COSTRUZIONE	ULTERIORI IMPIANTI DA INDIVIDUARE	TOTALE IMPIANTI ATTUALI + POTENZIALI 2005
	Circolante	Erogato (mc/a)	P.V.	Veicoli incrementali (stima Fiat)	Erogato atteso incrementale mc/a (stima Eni)	Ipotesi di nuovi P.V.con metano (erogato medio 1,5 Mil.mc/a)			
ROMA	2.818	3.100.000	5	51.006	65.477.475	41	2	39	46
MILANO	5.818	6.400.000	5	25.147	32.293.250	21	(*) 1	20	26
NAPOLI	818	900.000	2	19.387	24.896.550	15	3	12	17
TORINO	1.273	1.400.000	2	17.474	22.440.025	14	3	11	16
BOLOGNA	27.000	29.700.000	17	7.365	9.457.475	-	-	-	17
FIRENZE	9.818	10.800.000	10	7.255	9.267.675	3	1	2	13
CATANIA	727	800.000	2	6.533	8.388.450	5	-	5	7
BARI	3.273	3.600.000	7	6.417	8.239.300	5	2	3	12
VENEZIA	5.000	5.500.000	7	5.355	6.877.100	3	1	2	10
MESSINA	-	-	-	5.005	6.427.150	4	-	4	4
VERONA	18.000	19.800.000	15	4.929	6.330.325	-	-	-	15
PADOVA	9.455	10.400.000	9	4.079	5.238.900	3	2	1	12
TARANTO	182	200.000	1	4.019	5.160.425	3	2	1	4
BRESCIA	2.682	2.950.000	4	3.681	4.712.950	4	3	1	8
PARMA	19.818	21.800.000	11	3.266	4.192.850	-	-	-	11
LIVORNO	545	600.000	2	3.132	4.021.400	3	(**) 3	-	5
FOGGIA	7.909	8.700.000	6	2.997	3.848.750	2	1	1	8
SIRACUSA	-	-	-	2.436	3.127.925	2	-	2	2
<b>TOTALE 18 città<sup>1</sup></b>	<b>115.136</b>	<b>126.650.000</b>	<b>105</b>	<b>179.483</b>	<b>230.397.975</b>	<b>128</b>	<b>24</b>	<b>(^) 104</b>	<b>233</b>

(1) Per la mancanza di una rete di distribuzione gas sono state escluse Cagliari e al momento Reggio Calabria. Tenendo conto delle peculiarità logistiche e infrastrutturali presenti sul territorio,

(2) Calcolati tenendo conto della regimazione degli impianti esistenti al 2001.

MODALITA' PER L'EROGAZIONE DEGLI INCENTIVI  
PER L'ACQUISTO DI VETTURE E DELIVERY VAN

- Gli incentivi a sostegno degli acquisti da parte di utenti privati, sia per mobilità individuale sia per mobilità professionale, verranno erogati direttamente dal venditore all'atto dell'acquisto secondo le modalità già in atto con il D.M. Industria n. 256 del 17.7.1998
- Gli incentivi a sostegno degli acquisti da parte della Pubblica Amministrazione verranno erogati sulla base delle modalità già in atto con il D.M. Ambiente del 28.5.1999 acquisti P.A.
- Gli incentivi a sostegno degli acquisti di autobus, veicoli da lavoro e Delivery Van per la Pubblica Amministrazione verranno erogati con le modalità già in atto con il D.M. Ambiente del 21.12.2000

## PREVISIONE DI MERCATO PER VETTURE E DELIVERY VAN &lt; 3,5 Ton

	2001	2002	2003	2004	2005
- Vetture (ex fabbrica e taxi)	14.200	21.300	42.400	47.600	53.700
- Trasformazioni	24.000	24.000	28.500	20.000	15.000
- Delivery Van < 3.5 Ton.	1.100	2.900	8.000	12.900	17.900
<b>TOTALE MERCATO METANO</b>	<b>39.300</b>	<b>48.200</b>	<b>78.900</b>	<b>80.500</b>	<b>86.600</b>
Delta vs 2001 - Volumi	-	8.900	39.600	41.200	47.300
- %	-	22,6%	100,8%	104,8%	120,4%

	VETTURE (EX FABBRICA E TAXI)					DELIVERY VAN < 3.5 TON.				
	2001	2002	2003	2004	2005	2001	2002	2003	2004	2005
<b>Domanda totale mercato ('000)</b>	2.435	2.250	2.260	2.280	2.200	200	224	212	215	217
<b>Peso mercato metano (*)/ su totale mercato</b>	0,6%	0,9%	1,9%	2,1%	2,4%	0,5%	1,3%	3,8%	6,0%	8,2%

(\*) Mercato veicoli nuovi, esclude le trasformazioni



## STIMA GLOBALE DEGLI INCENTIVI (VETTURE; TAXI; DELIVERY VAN &lt; 3,5 Ton)

	<b>Incentivi unitari</b> (Euro)	<b>Totale Mercato Italia (2002-2005)</b> (Euro Mil)	<b>Media annua (2002-2005)</b> (Euro Mil)	<b>Totale Principali città (2002-2005)</b> (Euro Mil)	<b>Media annua (2002-2005)</b> (Euro Mil)
Taxi *	2.582	25,3	6,3	21,4	5,4
Delivery van < 3.5 Ton (ex. fabbrica - uso privato) *	1.808	63,8	15,9	49,0	12,3
Vettura (ex fabbrica - uso privato) **	516	67,9	17,0	42,2	10,6
Vettura (trasformata - uso privato) **	310	27,4	6,8	16,7	4,2
Vettura (ex fabbrica - PP. AA.) ***	2.582	60,2	15,0	37,2	9,3
Delivery van < 3.5 Ton (ex. fabbrica - PP. AA.) ***	2.582	16,3	4,1	12,4	3,1
<b>TOTALE</b>		<b>260,8</b>	<b>65,2</b>	<b>178,9</b>	<b>44,7</b>

\* Nuova introduzione

\*\* Aggiornamento Decreto Min. Industria n. 256 del 17/7/98 (G.U. n. 178 del 1/8/99)

\*\*\* Aggiornamento Decreto Min. Ambiente del 28/5/99 (G.U. n. 174 del 27/7/99)

## PIANO NAZIONALE METANO: PREVISIONI DI MERCATO

DOMANDA VEICOLI (AUTOBUS; VEICOLI RACCOLTA RIFIUTI; DELIVERY VAN &gt; 3.5 Ton)

<i>Unità</i>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>Totale Mercato Italia</b>	<b>Totale Principali Città (*)</b>
Autobus (7-18 m.)	100	250	250	200	800	640
Minibus (<7 m.)	30	40	50	60	180	126
Veicoli raccolta rifiuti	50	100	100	150	400	320
Delivery van (> 3.5 Ton)	100	200	300	400	1.000	700
<b>TOTALE</b>	<b>280</b>	<b>590</b>	<b>700</b>	<b>810</b>	<b>2.380</b>	<b>1.786</b>

## STIMA GLOBALE INCENTIVI

(AUTOBUS; VEICOLI RACCOLTA RIFIUTI; DELIVERY VAN &gt; 3.5 Ton)

	<b>Incentivi unitari</b>	<b>Totale</b>	<b>Media annua</b>	<b>Totale Principali Città</b>	<b>Media annua</b>
	<i>(Euro)</i>	<b>(2002-2005)</b>	<b>(2002-2005)</b>	<b>(2002-2005)</b>	<b>(2002-2005)</b>
		<i>(Euro Mil)</i>	<i>(Euro Mil)</i>	<i>(Euro Mil)</i>	<i>(Euro Mil)</i>
Autobus (7-18 m.)	58.100	46,5	11,6	37,2	9,3
Minibus (<7 m.)	19.400	3,5	0,9	2,4	0,6
Veicoli raccolta rifiuti	23.200	9,3	2,3	7,4	1,9
Delivery van (> 3.5 Ton)	6.500	6,5	1,6	4,5	1,1
<b>TOTALE</b>		<b>65,8</b>	<b>16,5</b>	<b>51,6</b>	<b>12,9</b>

Finanziamento per veicoli a metano con riferimento al D.M. Ministero dell'Ambiente del 21/12/00 con aggiunta dei veicoli a metano delle categorie N2 e N3.

\* 21 città (Cagliari e Reggio Calabria sono state momentaneamente escluse per mandanza rete distribuzione metano) individuate in coerenza con il DPCM Ministero dell'Ambiente 25/11/94 relativo alle città prioritarie per il miglioramento della qualità dell'aria

ACCORDO DI PROGRAMMA: STIMA ECONOMICA (EURO/Mio)  
PIANO INTERVENTI 2002 - 2005

		<b>Media Annuale</b>
<b>Governo:</b>		
Incentivazione veicoli	230,5	
Incentivazione impianti di rifornimento	13,6	3,5
<b>Totale</b>	<b>244,1</b>	
<b>Fiat:</b>		
Investimenti	102	25,5
Sostegno vendita	181	
<b>Totale</b>	<b>283</b>	
<b>Altri Operatori :</b>		
Veicoli	n.a.	n.a.
Distributori, comprese le infrastrutture*		
<b>Totale</b>	<b>51,3</b>	
<b>Totale</b>	<b>578,4</b>	<b>144,5</b>

## REQUISITI PER LE MISURE DI INCENTIVAZIONE E LE MODALITA' DI EROGAZIONE PER LA REALIZZAZIONE DI IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE METANO

In considerazione della priorità che rivestono le 21 città indicate nel DM del Ministero dell'Ambiente di concerto con la Sanità, del 25.11.1994 e dei relativi agglomerati e conurbazioni individuati dai piani regionali per la qualità dell'aria di cui al D.Lgs. 351/99 per la realizzazione di un Piano Nazionale di Metanizzazione del trasporto urbano focalizzato nel breve/medio termine (2002-2005) e dell'importanza di creare una massa critica dal lato della domanda per innescare un ciclo virtuoso che accresca la disponibilità dei punti di rifornimento al pubblico e consenta quindi una maggiore diffusione del metano per autotrazione anche nell'ambito della mobilità personale, le modalità di gestione ed erogazione delle misure di sostegno rispondono a queste esigenze fondamentali:

### **Localizzazione**

Le risorse vengono focalizzate allo sviluppo della metanizzazione del trasporto nell'ambito delle 21 città e dei relativi agglomerati e conurbazioni indicate dal Piano che dovranno predisporre apposito Progetto di attuazione coerente con i riferimenti qualitativi, quantitativi e temporali del Piano Nazionale e dei programmi regionali.

### **Ampliamento della rete di distribuzione**

Il sostegno previsto per la realizzazione degli impianti mancanti è vincolato alla definizione dei Progetti di Attuazione a livello locale.

Le modalità di erogazione devono avvenire con procedure semplici e dirette e con certezza di tempi e copertura finanziaria.

## STIMA INVESTIMENTI PER IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE ED INCENTIVI.

**Distributori al pubblico**

	Investimenti		<b>Media annua (2002-2005) (Euro Mil)</b>
	<b>N° IMPIANTI</b>	<b>IMPORTO (*) (Euro Mil)</b>	
Piano città	128	52,9	13,2
Totale Italia	236	97,5	24,4

	Contributi		<b>Media annua (2002-2005) (Euro Mil)</b>
	<b>N° IMPIANTI</b>	<b>IMPORTO (^) (Euro Mil)</b>	
Piano città	128	9,9	2,5
Totale Italia	236	18,3	4,6

(\*) Importo medio comprensivo degli oneri di allacciamento

(^) Ipotizzando un contributo medio di 155 mila euro sul 50% degli impianti.

**Distributori di flotta**

	Investimenti		<b>Media annua (2002-2005) (Euro Mil)</b>
	<b>N° IMPIANTI</b>	<b>IMPORTO (*) (Euro Mil)</b>	
Piano città	12	12,4	3,1
Totale Italia	25	25,8	6,5

(\*) Importo medio comprensivo degli oneri di allacciamento

*Contributi*

	Contributi		<b>Media annua (2002-2005) (Euro Mil)</b>
	<b>N° IMPIANTI</b>	<b>IMPORTO (^) (Euro Mil)</b>	
Piano 18 città	12	3,72	0,9
Totale Italia	25	7,75	1,9

(\*) Importo medio comprensivo degli oneri di allacciamento

(^) Ipotizzando un contributo medio di 310 mila Euro per ciascun impianto.

**LINEE PER LA SEMPLIFICAZIONE DELL'ITER AUTORIZZATIVO PER LA  
REALIZZAZIONE DI NUOVI IMPIANTI DI RIFORNIMENTO**

Le principali autorizzazioni necessarie per la realizzazione di un distributore riguardano gli aspetti edilizi, commerciali, fiscali e della sicurezza.

Premesso che, con la legge costituzionale 3/2001, tutte le competenze relative al settore del commercio sono state definitivamente trasferite alle Regioni, che dovranno deliberare in materia, oggi l'iter autorizzativo richiede il coinvolgimento di numerose norme e procedure di carattere generale e di competenza di diversi Enti ed Amministrazioni (in particolare per quanto riguarda gli aspetti edilizi), mentre specifici riferimenti e prescrizioni riguardo ai distributori metano per auto sono previsti nella normativa riguardante la rete carburanti e la sicurezza degli impianti citata nel seguito:

- **D.L.gs. 11 febbraio 1998 n° 32 – Gazzetta Ufficiale del 05.03.1998 n° 53. Modificato ed integrato dal D.Lgs. n° 346/99 e dal D.L. n°383/99, art.2 .**  
**Razionalizzazione del sistema di distribuzione dei carburanti, a norma dell'articolo 4, comma 4, lettera c), della legge 15 marzo 1997, n° 59.**

Questo decreto ha determinato il passaggio dal regime concessorio (Concessione Carburanti) al regime autorizzativo (competenza Comunale).

- **La Legge n. 57/01 art. 19 e D.M. 31 ottobre 2001 “Norme per l'ammodernamento della rete distributiva carburanti”**

Nell'ambito del Piano contenente le linee guida per l'ammodernamento del sistema distributivo carburanti viene previsto che l'ammodernamento degli impianti con gpl e metano “dovrà garantire uno sviluppo adeguato, rapportato all'utenza potenziale ... .. A tal fine potranno essere indicate idonee distanze funzionali al raggiungimento del suddetto obiettivo”

- **D.M. 08 giugno 1993 – Gazzetta Ufficiale del 03.07.1993 n° 154**  
**Norme di sicurezza antincendio per gli impianti di distribuzione di gas naturale per autotrazione.**

Riguarda in particolare:

1. L'ubicazione dell'impianto;
2. Le caratteristiche delle strutture edili;
3. Le distanze di sicurezza interna, esterna e di protezione;

Di tale decreto è in avanzato corso d'approvazione una versione aggiornata, che regola ex novo i distributori destinati ad uso di flotta e rivede in senso meno restrittivo parte dei vincoli per l'installazione di distributori al pubblico in area urbana.

- **D.P.R. 12 gennaio 1998 n° 37 – Gazzetta Ufficiale del 10.03.1998 n° 57.**  
**Regolamento recante disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione incendi, a norma dell'articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n° 59.**

Riguarda in particolare l'emissione del parere di conformità sul progetto da parte del Comando dei VV.FF.

Va inoltre ricordato che anche la posa del gasdotto di allacciamento richiede l'acquisizione di autorizzazioni sul piano edilizio, della sicurezza nonché la concessione da parte dei proprietari dei suoli (enti pubblici o privati) dei permessi e servitù per l'attraversamento dei terreni interessati.

### **Considerazioni:**

Le principali criticità che gli associati all'Unione Petrolifera hanno riscontrato nel processo autorizzativo possono essere così riassunte:

- I piani carburanti risultano disomogenei; ad es. in alcune Regioni si prevedono elevate distanze tra gli impianti, che in sede locale possono determinare l'impossibilità di costruzione di un nuovo p.v.;
- Mancata definizione da parte dei Comuni dei requisiti e caratteristiche delle aree sulle quali possono essere installati gli impianti (secondo D.Lgs. 346/99 art. 1);
- Dispersione delle competenze nel processo autorizzativo; e mancanza di certezza nei tempi;
- Lentezze negli insediamenti delle commissioni di collaudo degli impianti (in particolare nei piccoli Comuni e per alcuni impianti autostradali), con lunghe attese per la messa in esercizio di impianti già terminati.

Riguardo la posa dei gasdotti, la difficoltà principale risiede nel tempo necessario per l'ottenimento dei permessi, in particolare qualora l'opposizione dei proprietari renda necessario il ricorso alla procedura coattiva.

Il recente processo di decentramento amministrativo, essendo ancora in corso, è a sua volta spesso fonte indiretta di ritardi, non essendo ancora operative tutte le strutture preposte.

Ai fini dello sviluppo della rete p.v. metano, lo strumento più efficace nell'immediato per abbreviare l'iter autorizzativo appare quello di creare un più efficace coordinamento a livello locale, attraverso l'informazione ed il coinvolgimento dell'Amministrazione Comunale sugli obiettivi del piano di sviluppo ed attraverso il ricorso allo strumento della Conferenza dei Servizi per i singoli distributori interessati.

Quanto alle singole norme di cui si auspica il miglioramento, soprattutto in termini di una diffusione più razionale della rete, risultano prioritari i Piani Regionali Carburanti con particolare riguardo alle distanze eccessivamente restrittive.