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

ALL. 1

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

	SITUAZIONE ATTUALE			FABBISOGNO IMPIANTI 2005 (2)					
	Circolante	Erogato (mc/a)	P.V.	Veicoli incrementali (stima Fiat)	Erogato atteso incrementale mc/a (stima Eni)	Ipotesi di nuovi P.V.con mentano (erogato medio 1,5 Mil.mc/a)	PUNTI VENDITA IN COSTRUZIONE	ULTERIORI IMPIANTI DA INDIVIDUARE	TOTALE IMPIANTI ATTUALI + POTENZIALI 2005
			a			b	c	d=b-c	F=a+b
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
TOTALE 18 citta'	115.136	126.650.000	105	179.483	230.397.975	128	24	(^) 104	233

(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.

ALL. 2

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

ALL. 2A

PREVISIONE DI MERCATO PER VETTURE E DELIVERY VAN < 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
TOTALE MERCATO METANO		39.300	48.200	78.900	80.500	86.600
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**
Domanda totale mercato ('000)	2.435	2.250	2.260	2.280	2.200	200	224	212	215	217
Peso mercato metano (*)/ su totale mercato	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

ALL. 2B

STIMA GLOBALE DEGLI INCENTIVI (VETTURE; TAXI; DELIVERY VAN < 3,5 Ton)

	Incentivi unitari *(Euro)*	**Totale Mercato Italia (2002-2005)** *(Euro Mil)*	**Media annua (2002-2005)** *(Euro Mil)*	**Totale Principali città (2002-2005)** *(Euro Mil)*	**Media annua (2002-2005)** *(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
TOTALE		**260,8**	**65,2**	**178,9**	**44,7**

* 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)

ALL. 2C

PIANO NAZIONALE METANO: PREVISIONI DI MERCATO

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

Unità	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**Totale Mercato Italia**	**Totale Principali Città (*)**
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
TOTALE	**280**	**590**	**700**	**810**	**2.380**	**1.786**

STIMA GLOBALE INCENTIVI
(AUTOBUS; VEICOLI RACCOLTA RIFIUTI; DELIVERY VAN > 3.5 Ton)

	Incentivi unitari *(Euro)*	**Totale (2002-2005)** *(Euro Mil)*	**Media annua (2002-2005)** *(Euro Mil)*	**Totale Principali Città (2002-2005)** *(Euro Mil)*	**Media annua (2002-2005)** *(Euro Mil)*
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
TOTALE		**65,8**	**16,5**	**51,6**	**12,9**

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 momentaneamene 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

ALL. 2D

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

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

ALL. 3

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.

ALL. 3A

STIMA INVESTIMENTI PER IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE ED INCENTIVI.

Distributori al pubblico

Investimenti

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

Contributi

	N° IMPIANTI	IMPORTO (^) (Euro Mil)	Media annua (2002-2005) (Euro Mil)
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

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

(*) Importo medio comprensivo degli oneri di allacciamento

Contributi

	N° IMPIANTI	IMPORTO (^) (Euro Mil)	Media annua (2002-2005) (Euro Mil)
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.

ALL. 4

LINEE PER LA SEMPLIFICAZIONE DELL'ITER AUTORIZZATTIVO 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 autorizzativi 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 regolamenta 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.