



Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi

Atto del Governo 337

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	337	
Titolo:	Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi	
Norma di delega:	Articolo 1 della legge 9 luglio 2015, n. 114	
Numero di articoli:	25	
	Senato	Camera
Date:		
presentazione:	16/09/16	16/09/16
annuncio:	20/09/16	19/09/16
assegnazione:	17/09/16	17/09/16
termine per l'espressione del parere:	27/10/16	27/10/16
Commissione competente :	8 ^a Lavori pubblici, comunicazioni	IX Trasporti
	10 ^a Industria, commercio e turismo	X Attività Produttive
Rilievi di altre Commissioni :	1 ^a Affari Costituzionali	XIV Unione Europea
	5 ^a Bilancio	V Bilancio
	13 ^a Territorio, ambiente, beni ambientali	
	14 ^a Politiche dell'Unione europea	

Contenuto

La Direttiva 2014/94/UE

La Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, è stata inserita nell'Allegato B della legge 9 luglio 2015, n. 114, in adempimento all'obbligo - in essa contenuto e posto in capo agli Stati membri - di porre in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi entro il 18 novembre 2016.

Vi si stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi nell'Unione, per ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti. La direttiva stabilisce:

- requisiti minimi per la costruzione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, inclusi i punti di ricarica per veicoli elettrici e i punti di rifornimento di gas naturale (GNL e GNC) e idrogeno, da attuarsi mediante i quadri strategici nazionali degli Stati membri;
- le specifiche tecniche comuni per tali punti di ricarica e di rifornimento, e requisiti concernenti le informazioni agli utenti.

Obiettivo della direttiva è lo sviluppo di un mercato ampio di combustibili alternativi. Ciascuno Stato membro adotta un proprio Quadro Strategico Nazionale (per lo sviluppo del mercato per quanto riguarda combustibili alternativi nel settore dei trasporti e la realizzazione della relativa infrastruttura), che comprenda una serie di misure minime fissate dalla direttiva. I quadri strategici nazionali devono tener conto non solo della normativa europea, ma anche delle caratteristiche regionali e della necessità di coordinamento con le norme degli altri Stati. I Quadri Strategici Nazionali così elaborati dovranno essere sottoposti alla

Commissione entro il 18 novembre 2016.

I combustibili 'alternativi' per il trasporto sono individuati in: elettricità, gas naturale e idrogeno.

Ciascun tipo di propellente è oggetto di una previsione normativa relativa alla sua distribuzione. Per l'*elettricità*, attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali gli Stati membri garantiscono la creazione, entro il 31 dicembre 2020, di un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico: ciò in modo da assicurare che i veicoli elettrici circolino almeno negli agglomerati urbani/suburbani e in zone densamente popolate o nelle reti stabilite tra Stati membri. Il numero di tali punti di ricarica è stabilito tenendo conto - tra l'altro - del numero stimato di veicoli elettrici che saranno immatricolati entro la fine del 2020 (indicato nei rispettivi quadri strategici nazionali) nonché delle migliori prassi e raccomandazioni formulate dalla Commissione. Gli Stati membri assicurano il rispetto dei principi della libertà di concorrenza (i punti di ricarica accessibili al pubblico potranno approvvigionarsi di energia presso qualunque fornitore dell'Unione) e della trasparenza dei prezzi; inoltre faranno in modo che gli operatori dei sistemi di distribuzione cooperino su base non discriminatoria.

La creazione di punti di rifornimento di *idrogeno* è invece prevista non prima del 2025, mentre per il *gas naturale* la rete di rifornimento per il trasporto marittimo dovrà essere sviluppata per il 2030. Il trasporto pesante su strada potrà invece fare conto sulla realizzazione di un adeguato numero di impianti di rifornimento entro il 31 dicembre 2015.

Gli Stati membri assicurano che siano rese disponibili per gli utenti informazioni chiare, coerenti e pertinenti per quanto riguarda di veicoli a motore che possono utilizzare regolarmente determinati combustibili o che possono essere ricaricati tramite punti di ricarica. Inoltre, renderanno disponibili informazioni circa l'ubicazione dei punti di distribuzione, in modo non discriminatorio.

Successivamente al termine di presentazione dei rispettivi Quadri Strategici Nazionali, gli Stati membri presentano alla Commissione - entro il 18 novembre 2019 - una relazione sull'attuazione, e successivamente ogni tre anni. La Commissione, da parte sua, trasmette entro il novembre 2017 al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione dei quadri strategici nazionali ricevuti dagli Stati membri.

La direttiva è corredata da due Allegati. Il primo riguarda il contenuto della Relazione che la Commissione deve trasmettere al Parlamento europeo e al Consiglio sui vari quadri strategici nazionali ricevuti. Essa deve evidenziare le misure giuridiche richieste dagli Stati a sostegno della realizzazione delle infrastrutture per la distribuzione di combustibili alternativi, le misure strategiche a supporto dell'attuazione del piano, le misure finanziarie a sostegno della realizzazione della produzione, gli investimenti in ricerca, sviluppo e dimostrazione, la stima degli obiettivi. Il secondo allegato riguarda invece le specifiche tecniche per i vari punti di ricarica: distribuzione di elettricità, punti di rifornimento di idrogeno, punti di rifornimento di gas naturale.

Nella relazione introduttiva il Governo rivendica la piena coerenza degli adempimenti della direttiva con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 286 del 7 agosto 2015, concernente l'individuazione delle priorità politiche da realizzarsi nel 2016 (che, nell'ambito della priorità politica n. 2 indica, tra l'altro, la "implementazione delle infrastrutture finalizzate all'uso di energie alternative nello sviluppo della mobilità"), sia con l'azione 7.1 del Piano Strategico della Portualità e della Logistica. Inoltre, vi si ricorda che - già dal 2014 - il Governo si è impegnato (accogliendo un ordine del giorno, in sede di conversione in legge del D.L. 145/2013 - "Destinazione Italia") ad adottare iniziative per la realizzazione di centri di stoccaggio e ridistribuzione, nonché norme per la realizzazione di una rete di distribuzione di Gas Naturale Liquefatto (GNL) in tutto il territorio nazionale, anche al fine di ridurre l'impatto ambientale dei motori *diesel* nel trasporto via mare e su strada, nonché di ridurre i costi di gestione ormai divenuti insostenibili per tutti gli utilizzatori di motori *diesel* e per sviluppare l'uso del GNL.

Il Ministero dello Sviluppo Economico, attraverso la costituzione di un Gruppo di coordinamento nazionale con tutti i soggetti interessati, ha predisposto uno studio sugli aspetti normativi, tecnici ed economici, nonché quelli attinenti alla sicurezza e all'impatto sociale per l'utilizzo del GNL nei trasporti marittimi e su gomma, si è posto l'obiettivo della predisposizione di un Quadro Strategico Nazionale sull'utilizzo del GNL in Italia. Dal Documento di sintesi emerge che, in fase di consultazione online, sono stati ricevuti 246 contatti e 60 commenti scritti, che sono stati suddivisi per categorie omogenee.

Per quanto riguarda i commenti dei cittadini e singoli esperti della materia, l'iniziativa è stata condivisa, soprattutto in considerazione dei vantaggi ambientali derivanti dall'utilizzo del GNL. Sono stati considerati fattori determinanti per lo sviluppo del Piano: la semplificazione della normativa sui procedimenti autorizzativi, l'individuazione di opportuni incentivi economici, una maggiore stabilità del sistema fiscale, l'accettabilità sociale e la sicurezza.

La maggioranza di coloro che hanno partecipato alla consultazione considera il GNL una soluzione positiva anche per il lungo termine, anche se andrebbero considerate anche altre alternative, soprattutto per il trasporto su strada (prevedendone anche la diffusione nei trasporti urbani pubblici), come: il metano super compresso a 600 atmosfere, che consente maggiori percorrenze, sia in considerazione della rete di distribuzione già esistente, sia in quanto utilizzabile anche per le automobili, sia perché non presenta il fenomeno del *boil off* (tipico del GNL) rilevante soprattutto in caso di soste prolungate degli autoveicoli; le auto elettriche, in previsione di sistemi di accumulo che consentano maggiori autonomie; l'idrogeno sia super compresso, sia liquido.

Alcuni contributi sollevano la preoccupazione in merito al tema sulla sicurezza relativamente a possibili

incidenti di mezzi alimentati a GNL con ricadute sullo sviluppo del GNL e sulle sue infrastrutture; altri contributi si preoccupano dell'accettabilità sociale del GNL e suggeriscono la creazione di un vero e proprio "Piano di informazione sul GNL", anche mediante l'istituzione di un sito apposito da parte del Ministero (soluzione peraltro appoggiata anche da associazioni, amministrazioni, gruppi industriali).

Per quanto riguarda i commenti delle associazioni, amministrazioni e gruppi industriali, le osservazioni più rilevanti sono le seguenti: l'iniziativa viene condivisa e le relative argomentazioni a favore sono molto simili fra loro e sintetizzabili come segue: riduzione delle sostanze inquinanti quali NOx, SOx e CO2 e delle emissioni sonore; possibilità di soluzioni in ambito industriale di maggiore efficienza energetica, ad esempio mediante l'utilizzo dell'acqua refrigerata per il condizionamento e per i processi industriali di raffreddamento; possibilità di utilizzo di un combustibile meno inquinante in quelle zone non ancora raggiunte dalla Rete Nazionale dei Gasdotti; maggiore efficienza economica per il trasporto navale rispetto ai combustibili convenzionali; possibilità di sviluppo industriale, soprattutto nel settore navale con conseguente ammodernamento della flotta e realizzazione di nuove bettoline/piccole metaniere e sviluppo delle aree portuali; modularità e flessibilità delle tecnologie *Small Scale* LNG; valorizzazione delle infrastrutture esistenti (in particolare dei terminali di rigassificazione).

Il Testo

Nel **Titolo I** (Finalità ed obiettivi) sono contenute le enunciazioni teleologiche e le definizioni. Il campo di applicazione (**articolo 1**) dà attuazione all'articolo 1 della direttiva, enunciando la finalità della riduzione della dipendenza dal petrolio e dell'attenuazione dell'impatto ambientale del settore dei trasporti. Per la realizzazione dell'infrastruttura dei combustibili alternativi i requisiti minimi sono i punti di ricarica per i veicoli elettrici, di rifornimento di idrogeno per il trasporto stradale, di gas naturale (sia liquido - GNL, sia compresso - GNC). Rispetto a tali ambiti (costituenti la parte obbligatoria della direttiva) lo schema di decreto aggiunge il gas petrolio liquefatto (GPL) per il trasporto, che per il Governo è rilevante per l'Italia ed è previsto nella stessa direttiva come combustibile alternativo.

In effetti, il considerando n. 7 alla direttiva enuncia: "Il GPL è un combustibile alternativo derivato dal trattamento del gas naturale e della raffinazione del petrolio, con una minore impronta di carbonio e emissioni inquinanti significativamente minori rispetto ai combustibili convenzionali. Il bio GPL ottenuto da varie fonti di biomassa dovrebbe emergere come tecnologia economicamente valida a medio lungo termine. Il GPL può essere usato per il trasporto stradale (autovetture e autocarri) per tutti i tipi di distanze. Può essere usato anche per la navigazione interna e per il trasporto marittimo a corto raggio. L'infrastruttura GPL è relativamente ben sviluppata ed esiste già nell'Unione un numero significativo di stazioni di rifornimento (circa 29 000). Tuttavia, la distribuzione di tali stazioni di rifornimento è disomogenea, con una scarsa penetrazione in un certo numero di paesi."

L'**articolo 2**, nel recare le definizioni, dà attuazione all'art. 2, paragrafo 1 della direttiva, raccordandola con le definizioni recate dalle norme nazionali preesistenti: ad esempio, per il veicolo elettrico si segue l'impianto (relativo ai biocarburanti) del d.lgs. n. 28 del 2011 e della legge n. 134 del 2012. Anche il punto di ricarica è stato dettagliato, rispetto alla direttiva, con il *range* "di potenza standard" (lenta o accelerata): ciò in coerenza con l'attuale classificazione per la pianificazione e gestione delle reti di ricarica sul territorio nazionale. Per il "punto di ricarica di potenza elevata", il testo reca una ulteriore specificazione - rispetto alla direttiva - per la ricarica ultra veloce (sopra i 50 kW), mentre la direttiva si limitava a definire il trasferimento di elettricità ad una potenza superiore ai 22 kW.

Per l'ambito locale del quale si colloca l'azione di ricarica, si è specificato che la prescritta non discriminazione - nell'accessibilità al pubblico - si realizza anche quando il pubblico accede all'area di stazionamento mediante autorizzazione o pagamento di un diritto di accesso.

Si rammenta che "le esigenze di sviluppo del mercato dei combustibili alternativi ai sensi della direttiva 2014/94/UE" dovranno essere considerate dal decreto del MiSE che, sentite l'Autorità Antitrust e la Conferenza Stato-Regioni, andrà emanato entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge annuale per il mercato e la concorrenza, in corso di esame in Senato: l'articolo 43 (*Concorrenza nella distribuzione dei carburanti per autotrazione*) dell'A.S. n. 2085-A vieta di subordinare l'installazione e l'esercizio di un impianto di distribuzione di carburanti ad altri obblighi, salvo quelli stabiliti con predetto decreto.

Nel **Titolo II** la disciplina generale del Quadro strategico nazionale (di cui al Capo I) passa per la realizzazione dell'infrastruttura nel rispetto dei requisiti minimi della direttiva (che, agli articoli da 4 a 7, sono calate nelle specificità della fornitura di elettricità per il trasporto, di idrogeno per il trasporto stradale, di gas naturale per il trasporto e altri usi, nonché di gas di petrolio liquefatto per il trasporto).

L'**articolo 3** si occupa del Quadro strategico nazionale (in attuazione dell'art. 3 paragrafi 1, 2, 3, 5 e 6 della direttiva), che rappresenta il primo obbligo temporale (18 novembre 2016) per il recepimento della Direttiva. Per il **comma 1** sono suoi elementi obbligatori:

- la valutazione dello stato attuale e degli sviluppi futuri del mercato dei combustibili alternativi;
- gli obiettivi nazionali per lo sviluppo dell'infrastruttura. La direttiva specifica che vanno indicate

anche le misure necessarie per assicurare che essi siano raggiunti, segnatamente nei servizi di trasporto pubblico e per la designazione degli agglomerati urbani/suburbani, delle altre zone densamente popolate e delle reti: a ciò provvede il comma 7 lettera c);

- la valutazione di alcuni aspetti specifici relativi rispettivamente ai porti esterni alla rete centrale TEN-T ed alla fornitura di elettricità per gli aerei in stazionamento negli aeroporti.

Viene introdotta, al **comma 2**, l'articolazione in 4 distinte sezioni del QSN, ognuna per le quattro fonti energetiche considerate. Al loro interno, trovano sistematizzazione le conoscenze che sin qui hanno riguardato ciascuna materia, e che sono riassunte nell'allegato III: il **comma 3** rinvia quindi al piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (di cui ai DPCM 26 settembre 2014 e 18 aprile 2016, per i quali il **comma 6** fa salva la procedura di aggiornamento vigente), aggiungendo una sottosezione per natanti ed aerei (che elenca lo stato di elettrificazione delle banchine e le misure per la fornitura di elettricità agli aeromobili stazionanti).

La realizzazione di sistemi di elettrificazione delle banchine portuali, denominati *cold ironing*, rappresenta una delle strategie per la riduzione dell'impatto ambientale delle imbarcazioni nei porti. Tradizionalmente, la produzione di energia è affidata ai generatori di bordo (motori diesel alimentati da gasolio per trazione marina), con conseguenti emissioni di CO₂ e altri inquinanti, nonché emissioni rumorose. Alternativamente alla generazione di energia a bordo, le navi possono essere ancorate e collegate ad un sistema di alimentazione elettrica dalla rete locale. Banchine elettrificate sono già operative in Nord America nei porti di Los Angeles, Seattle, Juneau e Vancouver; in Europa a Göteborg e Lubecca, e sono allo studio in molti altri grandi scali del mondo. La raccomandazione 2006/339/CE della Commissione europea dell'8 maggio 2006 - sull'uso della *shore side electricity* per le navi ormeggiate nei porti, finalizzata a promuovere l'utilizzo di elettricità erogata da reti elettriche terrestri per le navi ormeggiate nei porti comunitari - aveva affermato che: «Gli Stati membri dovrebbero prendere in esame la possibilità di installare sistemi di erogazione dell'elettricità dalle reti terrestri per le navi ormeggiate nei porti, in particolare in quelli in cui vengono superati i valori limite per la qualità dell'aria oppure nei casi in cui siano stati manifestati timori da parte del pubblico riguardo ad elevati livelli di inquinamento acustico, in particolare negli ormeggi situati nelle vicinanze di zone residenziali».

Ai sensi dell'articolo 2, comma 215, della legge finanziaria per il 2008 (legge n. 244 del 2007), il Ministero dei trasporti promuove la realizzazione di accordi con le autorità portuali e i fornitori di energia elettrica per l'approvvigionamento di elettricità alle navi a prezzi convenzionati, l'Autorità portuale di Venezia si è attivata per la realizzazione di uno studio di fattibilità per l'elettrificazione delle banchine e nel 2010 è stato siglato un Protocollo di intesa con l'ENEL per lo sviluppo di un progetto volto a minimizzare gli impatti ambientali del traffico portuale; altri progetti e studi di fattibilità tecnica ed economica sono stati già elaborati per i porti di Civitavecchia, La Spezia e Bari.

Il **comma 4** attiene alla sottosezione sulla fornitura di GNL per navigazione, trasporto stradale ad altro (di cui in allegato sono riportati i dati sul relativo dimensionamento), nonché alla sottosezione sul GNC per il trasporto stradale. Il **comma 10** opera un raccordo anche con la normativa di rango primario vigente, in materia di biocarburanti. Per il **comma 7**, la realizzazione dell'infrastruttura, nel recepire i requisiti obbligatori della direttiva, tende alla semplificazione delle procedure amministrative, alla promozione della diffusione dei combustibili alternativi ed al raccordo con le linee guida per la redazione dei PUMS (piani urbani per la mobilità sostenibile).

Il **comma 8** salvaguarda la normativa europea ambientale e proconcorrenziale, mentre il **comma 9** invita a seguire un criterio - riconducibile a proporzionalità e sussidiarietà - nella valutazione delle condizioni locali e degli interessi; in ogni caso, si tratta di profili (parallelamente previsti dai paragrafi 3, 5 e 6 della direttiva) che potranno essere valutati dalla Commissione europea, che è beneficiaria della notifica dei QSN di cui al paragrafo 7 dell'articolo 3 della direttiva, sulla scorta dei quali pubblica ed aggiorna le informazioni nazionali. Si tratta sia degli aggiornamenti nazionali - per i quali il **comma 5** reca le modalità di periodica modifica del QSN (DPCM previa intesa in Conferenza unificata, anche per il caso di significativi sviluppi tecnologici, mutamenti di mercato o sopravvenute esigenze) - sia dell'assistenza che la Commissione offre agli Stati membri ai sensi del paragrafo 4 dell'art. 3 della direttiva (in tema di cooperazione transfrontaliera, per la quale il raccordo normativo è recato nell'allegato e nelle norme dedicate all'idrogeno ed al gas naturale).

Si ricorda che il considerando n. 38 alla direttiva enuncia: "Gli Stati membri che decidono di includere punti di rifornimento per l'idrogeno nei loro quadri strategici nazionali dovrebbero garantire la costruzione di un'infrastruttura accessibile a tutti per il rifornimento dei veicoli a motore a idrogeno, garantendo la circolazione dei veicoli a motore alimentati a idrogeno su tutte le reti stabilite dagli Stati membri. Se del caso, dovrebbero essere presi in considerazione collegamenti transfrontalieri in modo che i veicoli a motore alimentati a idrogeno possano circolare in tutta l'Unione.

L'**articolo 4** reca disposizioni specifiche per la fornitura di elettricità per il trasporto, in attuazione dell'articolo 4 della direttiva; al **comma 1** è prevista l'installazione entro il 31 dicembre 2020 di un adeguato numero di punti di ricarica, tale da garantire la circolazione dei veicoli elettrici negli agglomerati urbani e suburbani, in altre zone densamente popolate e nel reticolo di determinati ambiti. La loro individuazione avviene progressivamente secondo i criteri di accessibilità al pubblico suddivisi in tre categorie, sulla base delle attuali e previste autonomie dei veicoli elettrici. Si prevede di procedere per aree concentriche: prima le

aree urbane e metropolitane, successivamente le aree urbane periferiche collegate principalmente da strade extraurbane e statali e infine le grandi arterie statali extraurbane e autostradali. Il **comma 2** consente di designare località, per i punti di ricarica, a seconda delle esigenze di mercato, mentre il **comma 3** dà rilievo alle stime di immatricolazione dei veicoli elettrici, alle esigenze particolari del trasporto pubblico ed alle *best practices* europee.

In proposito si rammenta che il par. 2 dell'art. 4 della direttiva preannuncia modifiche europee per garantire un ulteriore numero di punti di ricarica entro il 2025, almeno sulla rete centrale della TEN-T, negli agglomerati urbani/suburbani e nelle zone densamente popolate; parimenti rivolti alla Commissione europea sono i paragrafi 13 (sugli organismi di normazione) e 14 (sulle conseguenti determinazioni europee di aggiornamento) dell'art. 4 della direttiva.

Ai **commi 4, 5 e 6** sono raccordati con la disciplina nazionale di settore - mediante integrazioni della sezione a) del QSN - l'incoraggiamento della realizzazione di punti di ricarica non accessibili al pubblico, le specifiche tecniche per i punti di ricarica di potenza standard ed elevata, nonché la valutazione della necessità di installare punti per la fornitura di elettricità alle navi in stazionamento nei porti. Il **comma 7** è riferito ai vigenti sistemi di misurazione intelligenti, prevedendo che le informazioni siano date in tempo reale per contribuire alla stabilità della rete elettrica. Per il **comma 8** la disciplina della tassazione equipara gli operatori di ricarica ai consumatori (prevedendo la libertà di acquisto da qualsiasi fornitore endo-unionale, come da articolo 4 par. 8 della direttiva), mentre il **comma 9** definisce le modalità di ricarica senza la necessità di concludere contratti di fornitura da parte degli utenti (in adempimento al par. 9 dell'articolo 4 della direttiva); il **comma 10** aggiunge un decreto MIT/MiSE per definire la comparabilità dei prezzi. Il principio di non discriminazione è poi declinato al **comma 11** in riferimento alla cooperazione degli operatori di sistemi di distribuzione elettrica con chiunque apra o gestisca punti di ricarica accessibili al pubblico (adempimento dell'art. 4 par. 10 della direttiva), nonché al **comma 12** in riferimento alla possibilità di diversificazione tra fornitore di punto di ricarica e fornitore dell'abitazione o sede in cui esso è ubicato (adempimento dell'art. 4 par. 11 della direttiva, di cui ripete l'enunciato sotto forma di norma imperativa, che presumibilmente assume valore prevalente su clausole contrattuali diverse).

L'**articolo 5**, specificamente rivolto alla fornitura di idrogeno per il trasporto stradale, reca attuazione dell'articolo 5 della direttiva. A tal fine il **comma 1** prevede la creazione di un adeguato numero di punti di rifornimento per l'idrogeno accessibili al pubblico: essa andrà conseguita in modo graduale entro il 31 dicembre 2025, in linea con la domanda di mercato, per consentire la circolazione di veicoli da esso alimentati, ivi compresi i veicoli dotati di celle a combustibile. Il **comma 2** impone un obbligo di conformazione - alle specifiche tecniche dell'allegato I - a carico dei punti di rifornimento introdotti o rinnovati, a decorrere dal 18 novembre 2017 (termine dettato dalla direttiva, che regola poi l'adozione di atti delegati alla Commissione europea in tema di aggiornamento a seguito di nuove versioni adottate dai competenti organismi di normazione). Entro la stessa data - per il **comma 3** - andrà emanato il decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il MIT, che si raccorda con l'esistente disciplina di prevenzione degli incendi, aggiornando le regole tecniche per la progettazione, costruzione ed esercizio dei distributori di idrogeno per autotrazione di cui al DM Interno 31 agosto 2006.

L'**articolo 6**, per la fornitura di gas naturale per trasporto, dà attuazione all'art. 6 paragrafi 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 e 9 della direttiva. I **commi 1 e 2** prevedono la creazione nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna, rispettivamente entro il 31 dicembre 2025 ed il 31 dicembre 2030, di un adeguato numero di punti di rifornimento per navi alimentate a GNL adibite alla navigazione interna o alla navigazione marittima nella rete centrale TEN-T (per la cui adeguata copertura è prevista anche la possibilità di forme di collaborazione transfrontaliera con gli Stati Membri confinanti, secondo la deroga consentita dall'articolo 6 paragrafo 6 della direttiva, che l'assoggetta ad appositi obblighi di rendicontazione). La designazione dei relativi porti è collocata dal **comma 3** nella sezione c) del QSN, in considerazione della circostanza che lo sviluppo graduale del mercato del GNL per uso marittimo dipenderà dalla futura diffusione di unità navali alimentate a GNL.

Per il **comma 4** avverrà la creazione, entro il 31 dicembre 2025, di un numero adeguato di punti di rifornimento - accessibili al pubblico - per veicoli pesanti alimentati a GNL assicurandone la circolazione lungo la rete centrale TEN-T: ciò per assicurarne la circolazione in tutta l'Unione, nel rispetto del principio di proporzionalità (applicato anche ai benefici ambientali).

Il **comma 5** prevede la creazione entro il 31 dicembre 2020 di un numero adeguato di punti di rifornimento accessibili al pubblico per veicoli alimentati a GNC, assicurandone la circolazione negli agglomerati urbani/suburbani, in altre zone densamente popolate e nelle reti ed ambiti secondo i criteri (legati al dato storico delle emissioni di PM10 per almeno tre anni su sette dal 2009 al 2015) definiti nel **comma 7**, con la designazione dei luoghi di cui al **comma 8**.

Il **comma 6** dispone l'emanazione, entro 12 mesi dall'entrata in vigore del provvedimento, di un decreto del Ministero dell'interno, di concerto con il Ministero MIT, concernente le norme tecniche di prevenzione degli incendi relativa agli impianti fissi di carburante per autotrazione alimentati da serbatoi fissi di GNL. Il **comma 9** prevede la creazione entro il 31 dicembre 2025 di un numero adeguato di punti di rifornimento accessibili al pubblico per veicoli alimentati a GNC assicurandone la circolazione lungo la rete centrale TEN-T, secondo

criteri definiti (autonomia minima dei motori, distanza minima, interoperabilità per gas naturale e biometano); per il **comma 10**, l'obbligo di conformazione dei punti di rifornimento introdotti o rinnovati scatta dal 18 novembre 2017.

L'**articolo 7** introduce norme sulla fornitura di gas di petrolio liquefatto, che, alla luce del "considerando" 7 della direttiva, "è un combustibile alternativo derivato dal trattamento del gas naturale e della raffinazione del petrolio, con una minore impronta di carbonio e emissioni inquinanti significativamente minori rispetto ai combustibili convenzionali. Il bio GPL ottenuto da varie fonti di biomassa dovrebbe emergere come tecnologia economicamente valida a medio lungo termine. Il GPL può essere usato per il trasporto stradale (autovetture e autocarri) per tutti i tipi di distanze. Può essere usato anche per la navigazione interna e per il trasporto marittimo a corto raggio. L'infrastruttura GPL è relativamente ben sviluppata ed esiste già nell'Unione un numero significativo di stazioni di rifornimento (circa 29000). Tuttavia, la distribuzione di tali stazioni di rifornimento è disomogenea, con una scarsa penetrazione in un certo numero di paesi".

Ecco perché il Governo prevede che la sezione d) del QSN sia relativa all'uso di GPL per il trasporto stradale. Per promuoverne la diffusione omogenea su tutto il territorio nazionale, i **commi 1 e 2** regolano rispettivamente gli impianti di distribuzione per il trasporto stradale e per le unità da diporto: nella apposita sezione del quadro strategico nazionale saranno individuati i criteri indicativi per favorire l'uniformità della penetrazione delle infrastrutture di distribuzione.

Nel **Titolo III l'articolo 8** reca disposizioni in materia di informazioni per gli utenti. Esso costituisce attuazione dell'articolo 7, paragrafi 1, 2, 3, 5 e 7 della [direttiva 2014/94/UE](#), in materia di informazioni per gli utenti.

Il **comma 1** prevede che sono rese disponibili informazioni chiare, coerenti e pertinenti riguardo ai veicoli a motore che possono utilizzare regolarmente determinati combustibili immessi sul mercato o essere ricaricati tramite punti di ricarica, nei manuali dei veicoli a motore, nei punti di rifornimento in ricarica, sui veicoli a motore e presso i concessionari di veicoli a motore pubblicati sul territorio nazionale. Ciò, conformemente a quanto disposto dall'articolo 37 del decreto del Ministro dei trasporti 28 aprile 2008 in merito alle informazioni destinate agli utenti. Si prevede l'applicazione della disposizione a tutti i veicoli a motore immessi sul mercato dopo il 18 novembre 2016.

Viene fatto salvo dalla disposizione quanto previsto dal [D. Lgs. n. 55 del 2011](#), recante l'Attuazione della direttiva 2009/30/CE, che modifica la direttiva 98/70/CE, per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio, nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modificando la direttiva 1999/32/CE per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la direttiva 93/12/CEE.

Su tale profilo, atteso che la Relazione illustrativa al provvedimento si limita a rilevare che il riferimento è per salvaguarda l'applicazione del decreto legislativo che contiene le specifiche dei combustibili convenzionali, può risultare opportuno un chiarimento circa l'ambito di raccordo con il d.Lgs. in questione, che nella formulazione proposta viene richiamato generalmente, senza specificazioni in relazione alle esigenze di raccordo in rilievo al riguardo.

Il **comma 2** prevede che la comunicazione delle informazioni previste dal comma 1 si basa sulle norme in materia di etichettatura per quanto riguarda la conformità dei combustibili alle norme degli organismi europei di normazione che definiscono le specifiche tecniche dei combustibili. La rappresentazione grafica, ove prevista da tali norme, comprensiva di un sistema cromatico di codifica, deve rispondere a criteri di semplicità e comprensibilità, ed è collocata in modo chiaramente visibile sugli apparecchi di distribuzione di tutti i punti di rifornimento, a partire dalla data di immissione sul mercato dei combustibili, e sui tappi dei serbatoi, o vicino a questi, nei veicoli raccomandati o compatibili per tali combustibili, nonché nei manuali che siano immessi sul mercato dopo il 18 novembre 2016.

In relazione alle indicazioni di semplicità e chiarezza, si segnala che il tenore della disposizione della Direttiva europea fa esplicito riferimento (par. 3 dell'articolo 7) alla fattispecie, ove opportuno, in particolare per il gas naturale e l'idrogeno, che nelle stazioni di rifornimento siano affissi i prezzi dei combustibili con l'indicazione a scopo informativo del raffronto tra i relativi prezzi unitari, prevedendo il secondo periodo di tale paragrafo il divieto che l'indicazione di tali informazioni induca in errore o ingeneri confusione nell'utente; tale profilo potrebbe essere esplicitato nella disposizione in esame per la conformità al testo europeo. Inoltre, si segnala che quest'ultimo, rispetto al testo all'esame, conferisce espressamente alla Commissione il potere di adottare, mediante atti di esecuzione, una metodologia comune per il raffronto dei prezzi unitari dei combustibili alternativi, per accrescere la consapevolezza dei consumatori e prevedere la trasparenza riguardo ai prezzi dei combustibili in modo coerente in tutta l'Unione.

In base al **comma 3**, nell'ipotesi di aggiornamento di disposizioni in materia di etichettatura delle rispettive norme - *la norma potrebbe essere chiarita nella formulazione* - degli organismi europei di normazione ovvero di adozione di atti delegati da parte della Commissione europea riguardo all'etichettatura o di elaborazione di nuove norme europee per i combustibili alternativi, se ne prevede l'applicazione a tutti i punti di rifornimento e ricarica, nonché a tutti i veicoli a motore immatricolati decorsi 24 mesi dall'aggiornamento o adozione, ricalcando la previsione di cui al par. 4 dell'articolo 7 della Direttiva.

Il **comma 4** prevede la divulgazione a scopo informativo, per la consapevolezza dei consumatori e la salvaguardia dei prezzi, delle informazioni sui fattori di equivalenza dei combustibili alternativi, in formato aperto con i raffronti tra prezzi medi dei diversi carburanti, sul sito dell'[Osservatorio prezzi carburanti del Ministero dello sviluppo economico](#).

Si ricorda che, come previsto dall'articolo 51 della legge n. 99 del 2009 e relativi provvedimenti attuativi (DM 15 ottobre 2010 e DM 17 gennaio 2013), dopo il periodo iniziale di applicazione ai soli impianti della rete autostradale, a decorrere dal 16 settembre 2013, è obbligatorio per i gestori di tutti gli impianti di distribuzione di carburante dell'intera rete stradale comunicare al Ministero dello sviluppo economico i prezzi praticati per tutte le tipologie di carburanti (benzina, gasolio, gpl e metano) e per tutte le forme di vendita (con priorità per la modalità self service, se attiva durante l'intero orario di apertura), ai fini della loro pubblicazione sul sito dell'Osservatorio; l'attività di monitoraggio ed informazione è realizzata dalla Direzione Generale per il mercato, la concorrenza, il consumatore, la vigilanza e la normativa tecnica in un'ottica di informazione al consumatore.

In base al **comma 5**, entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore del decreto in esame, sono rese poi disponibili:

- sul sito dell'Osservatorio citato, la mappa nazionale dei punti di rifornimento accessibili al pubblico di combustibili alternativi GNC, GNL e GPL per il trasporto stradale;
- sul sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la mappa nazionale dei punti di ricarica o rifornimento di combustibili alternativi elettricità e idrogeno per il trasporto stradale; il Ministero, per la predisposizione di tale mappa, attraverso la piattaforma unica nazionale (PUN) raccogliere informazioni relative a punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico, quali: localizzazione, tecnologia della presa, potenza massima erogabile, tecnologia per l'accesso alla ricarica, disponibilità di accesso, identificativo dell'infrastruttura, proprietario della stessa.

Il **comma 6** prevede che, entro cinque anni dalla data di entrata in vigore del decreto in esame, con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, siano previste modalità di comunicazione agli utenti dei prezzi e delle mappe nazionali dei punti di rifornimento accessibili al pubblico di combustibili alternativi per la navigazione.

In base al **comma 7**, per le autovetture, la Guida alla risparmio di carburanti e alle emissioni di CO₂, redatta ai sensi e dell'articolo 4 della direttiva 1999/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 dicembre 1999 contiene anche informazioni in ordine a benefici economici, energetici e ambientali dei combustibili alternativi rispetto ai combustibili tradizionali, mediante l'esplicitazione di casi-tipo.

Si ricorda che la Guida al risparmio di carburante e alle emissioni di anidride carbonica delle autovetture, quale strumento di informazione al consumatore e a tutti gli automobilisti, è pubblicata su apposita sezione del [sito del Mise](#) previa approvazione con decreto interministeriale, di concerto con i Ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture e Trasporti. Essa rende disponibili al consumatore i dati sui consumi di carburante e sulla quantità di anidride carbonica prodotta da ogni modello di auto in vendita, contenendo, in particolare:

- l'indicazione dei consumi nei vari cicli - urbano, extraurbano e misto - e delle emissioni di tutti i modelli di automobile in vendita;
- graduatorie dei modelli che emettono meno anidride carbonica, divisi per alimentazione a benzina o a gasolio, con una menzione speciale per alcuni modelli che ottengono gli stessi risultati mediante utilizzo di GPL o metano ed un elenco di modelli di auto a trazione completamente elettrica (o con motore ausiliario a benzina). Vengono ora pubblicate in Guida anche specifiche graduatorie riservate ai modelli a propulsione ibrida, divisi fra benzina e gasolio, e ai modelli con tecnologia *plug-in*;
- un vademecum per gli automobilisti su come attuare una guida ecocompatibile, con suggerimenti validi anche dal punto di vista della sicurezza stradale e del risparmio. Essa riporta anche dati ufficiali sulla riduzione del livello medio di emissioni di anidride carbonica delle autovetture vendute negli ultimi anni, provenienti da istituzioni europee, in particolare dalla Agenzia europea per l'Ambiente.

L'**articolo 9**, inserito nel Capo I del **Titolo IV**, in materia di semplificazione delle procedure amministrative, reca norme per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di interesse nazionale.

La disposizione prevede che sono considerate infrastrutture e insediamenti strategici le infrastrutture di stoccaggio di GNL, connesse o funzionali all'allacciamento e alla realizzazione della rete nazionale di trasporto del gas naturale, o di parti isolate della stessa, ai sensi, dell' [articolo 1, comma 7, lettera i\), della legge 23 agosto 2004, n. 239](#).

Si ricorda che tale disposizione di cui alla lettera i) fa riferimento alla individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti strategici, ai sensi della legge 21 dicembre 2001, n. 443, e del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, al fine di garantire la sicurezza strategica, ivi inclusa quella degli approvvigionamenti energetici e del relativo utilizzo, il contenimento dei costi dell'approvvigionamento energetico del Paese, lo sviluppo delle tecnologie innovative per la generazione di energia elettrica e l'adeguamento della strategia nazionale a quella comunitaria per le infrastrutture energetiche. Si ricorda, inoltre, che sulla legge n. 443 del 2001 (c.d. legge obiettivo) è intervenuto, dettandone abrogazioni, il D.Lgs. n. 50/2016, recante il nuovo Codice degli appalti e delle concessioni.

La norma indica la finalità di tale qualificazione nel perseguimento:

- degli obiettivi di cui alla sezione c) (Fornitura di gas naturale per il trasporto e per altri usi, a sua

volta divisa nelle ulteriori sottosezioni Fornitura di gas naturale liquefatto (GNL) per la navigazione marittima e interna, per il trasporto stradale e per altri usi, Fornitura di gas naturale compresso (GNC) per il trasporto stradale) dell' allegato III in materia di Quadro strategico nazionale;

- del contenimento dei costi nonché nella sicurezza degli approvvigionamenti;
- in coerenza con gli obiettivi generali di politica energetica nazionale.

Tali infrastrutture e insediamenti sono qualificate di pubblica utilità, nonché indifferibili e urgenti, ai sensi del [decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327](#).

La Relazione al provvedimento richiama il principio di prevalenza, come enucleato dalla Corte costituzionale nella sentenza n. 303 del 2003 in relazione all'unitarietà dell'esercizio delle funzioni amministrative. Si segnala, al riguardo, come in relazione all'attribuzione di funzioni ad esercizio statale, la medesima Relazione rinvii alla sede della Conferenza Unificata quale sede in cui potranno esprimersi Regioni ed enti locali. La relazione evidenzia inoltre che si tratta di autorizzazione e non di rapporti concessori.

In base al **comma 2**, i gestori di tali impianti ed infrastrutture sono soggetti agli obblighi di servizio pubblico (di cui al [D. Lgs. n. 164 del 2000](#), recante Attuazione della direttiva n. 98/30/CE in materia di norme comuni per il mercato interno del gas naturale, e al D. Lgs. n. 93 del 2011 Attuazione delle direttive 2009/72/CE, 2009/73/CE e 2008/92/CE relative a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica, del gas naturale e ad una procedura comunitaria sulla trasparenza dei prezzi al consumatore finale industriale di gas e di energia elettrica), come definiti e regolamentati dall'Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico. Si prevede il possibile svolgimento, da parte di tali gestori, anche delle attività di cui all'articolo 10, in materia di infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL non destinate all'alimentazione di reti di trasporto di gas naturale - nel rispetto delle previsioni del comma 3 del medesimo articolo. Il **comma 3** prevede che le autorizzazioni per le infrastrutture e gli insediamenti strategici, nonché per le opere necessarie a trasporto, stoccaggio e trasferimento del GNL alla rete nazionale di trasporto nonché ai depositi e alle infrastrutture indicate (depositi costieri e infrastrutture portuali), nonché per le opere accessorie, siano rilasciate dal MISE di concerto con il Ministero delle infrastrutture, d'intesa con le Regioni interessate. Vengono fatte salve le competenze delle regioni a statuto speciale e delle province autonome, nonché le normative ambientale, fiscale e di sicurezza. Il successivo **comma 4** chiarisce che, al termine del procedimento unico, di cui alla legge n. 241 del 1990 (artt. 14 e seguenti) è rilasciata l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio delle infrastrutture e degli insediamenti strategici di cui al comma 3, mentre nell'ambito del citato procedimento unico sono acquisiti i pareri delle Amministrazioni competenti per i profili ambientale, fiscale e di sicurezza e delle altre amministrazioni titolari di interessi, compreso il nulla osta alla fattibilità di cui al [D. Lgs. 105 del 2015](#) (Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose) e i provvedimenti, ove richiesti, del codice ambientale.

In base al **comma 5**, le concessioni demaniali rilasciate per impianti in aree costiere hanno durata almeno decennale.

Il **comma 6** prevede che i soggetti titolari o gestori di beni demaniali e patrimoniali di aree demaniali marittime e di quelle indicate in disposizione (canali, torrenti, foreste demaniali, strade pubbliche, aeroporti, ferrovie, teleferiche, e impianti simili), nonché di linee di telecomunicazioni di pubblico servizio e di linee elettriche che sono interessati dalla realizzazione delle infrastrutture strategiche di cui al comma 1, partecipano al procedimento di autorizzazione e in tale ambito sono tenuti a indicare le modalità di attraversamento degli impianti ed aree interferenti. Entro i successivi 30 giorni alla conclusione del procedimento, altrimenti, il soggetto richiedente propone direttamente a questi soggetti le modalità di attraversamento che, trascorsi ulteriori 30 giorni senza osservazioni, si intendono comunque assentite definitivamente e sono indicate nel decreto di autorizzazione di cui al comma 4.

In base al **comma 7** la costruzione e l'esercizio di impianti di rigassificazione e stoccaggio di gas naturale liquefatto restano soggetti alla procedura autorizzativa di cui all' [articolo 46 del decreto-legge numero 159 del 2007](#), e successive modificazioni (Interventi urgenti in materia economico-finanziaria, per lo sviluppo e l'equità sociale).

Si ricorda che, in base a tale norma, gli atti amministrativi relativi alla costruzione e all'esercizio di terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto e delle opere connesse, ovvero all'aumento della capacità dei terminali esistenti, sono rilasciati a seguito di procedimento unico ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241, con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e d'intesa con la regione interessata, previa valutazione di impatto ambientale ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Viene previsto il termine massimo di duecento giorni dalla data di presentazione della relativa istanza per l'iter autorizzatorio e l'autorizzazione sostituisce ogni autorizzazione, concessione o atto di assenso comunque denominato, ivi compresi la concessione demaniale e il permesso di costruire, fatti salvi la successiva adozione e l'aggiornamento delle relative condizioni economiche e tecnico-operative da parte dei competenti organi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Nei casi di impianti ubicati in area portuale o in area terrestre ad essa contigua, e di modifiche sostanziali del piano regolatore portuale, il procedimento unico considera contestualmente il progetto di variante del piano regolatore portuale e il progetto di terminale di rigassificazione e il relativo complessivo provvedimento è reso anche in mancanza del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, con autorizzazione rilasciata di concerto anche con il Ministro delle infrastrutture

e dei trasporti, costituendo anche approvazione della variante del piano regolatore portuale.

Il **comma 8** dispone il necessario previo avvio, presso gli enti competenti, da parte del promotore del progetto dell'attività di consultazione pubblica, per la costruzione di infrastrutture e impianti. Si richiamano il codice dell'ambiente di cui al [D. Lgs. n. 152 del 2006](#) nonché il citato D. Lgs. n. 105 del 2015 in materia di sostanze pericolose.

L'**articolo 10** reca disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL non destinate all'alimentazione di reti di trasporto di gas naturale.

L'articolo in questione prevede un regime semplificato per le opere volte alla realizzazione di infrastrutture di stoccaggio di GNL che abbiano una capacità uguale o superiore a 200 tonnellate. Il regime di semplificazione è esteso anche alle opere connesse e alle infrastrutture necessarie per la costruzione e l'esercizio di tali impianti.

Il regime semplificato si fonda su un'autorizzazione unica che deve essere rilasciata dal Ministero dello sviluppo economico con il concerto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con l'intesa delle regioni interessate. Una disposizione apposita specifica che la richiesta autorizzativa, volta a realizzare modifiche agli impianti finalizzati al carico, allo stoccaggio e al successivo scarico su navi o autobotti di parte del GNL non destinato alla rete nazionale di trasporto di gas naturale, può essere richiesta dai titolari delle autorizzazioni relative ai terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto.

Viene stabilito, inoltre, che tali attività, svolte in regime di separazione contabile, non rientrano tra le cosiddette attività regolate. Per questo viene affidata all'Autorità dell'energia elettrica del gas e del sistema idrico l'individuazione delle modalità per cui tali attività non debbono determinare oneri al sistema regolato.

Per quanto riguarda, invece, le opere di realizzazione di impianti di stoccaggio di GNL che abbiano una capacità inferiore a 200 tonnellate e superiori o uguali a 50 tonnellate, è prevista un'autorizzazione unica che viene rilasciata dalla Regione o dall'Ente delegato dalla Regione stessa.

Il procedimento unico può concludersi, una volta acquisiti tutti i pareri delle amministrazioni competenti, per quanto attiene ai profili ambientali fiscali e di sicurezza, con il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio. L'articolo in questione, infine, specifica che le concessioni demaniali rilasciate nell'ambito delle autorizzazioni per la realizzazione di tali impianti, presenti nelle aree costiere, hanno una durata almeno decennale.

L'**articolo 11** contiene una serie di disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di piccole dimensioni.

Si tratta, in particolare, degli impianti di stoccaggio di GNL che hanno una capacità inferiore a 50 tonnellate. Per le opere di realizzazione di tali impianti e per le opere connesse e le infrastrutture indispensabili alla costruzione e all'esercizio degli impianti stessi, viene prevista una procedura amministrativa semplificata nel rispetto della normativa ambientale, sanitaria, fiscale e di sicurezza.

La procedura è avviata con la presentazione, da parte del soggetto interessato, al Comune competente, della documentazione relativa al progetto da realizzare. Tale documentazione, che dovrà essere presentata almeno trenta giorni prima dell'avvio dei lavori, dovrà essere accompagnata da una dettagliata relazione predisposta da un progettista abilitato che attesti il rispetto delle norme ambientali, sanitarie e di sicurezza. La dichiarazione dovrà contenere, inoltre, il parere reso dall'ufficio delle dogane in merito all'idoneità del progetto rispetto alla normativa in materia di accisa.

Viene inoltre data facoltà alle Regioni alle Province autonome di estendere tale procedura semplificata anche agli impianti che abbiano una capacità fino a 100 tonnellate. Tutto questo a condizione che siano sempre rispettate le normative vigenti in materia ambientale, sanitaria, fiscale e di sicurezza.

Qualora l'amministrazione comunale, titolare del procedimento, riscontri l'assenza delle condizioni che vengono stabilite nel **comma 2** (ad esempio: assenza di una relazione dettagliata e dei relativi elaborati progettuali o mancato rispetto di norme in materia ambientale, sanitaria, fiscale e di sicurezza), notifica all'interessato un ordine motivato di non effettuare l'intervento richiesto. Il soggetto interessato potrà comunque integrare la documentazione carente o modificare il progetto per renderlo conforme alla normativa ambientale, sanitaria, fiscale e di sicurezza. Si prevede, inoltre, che qualora siano necessari degli atti di assenso che rientrano nella competenza comunale, il comune provvede a rilasciarli tempestivamente. Nel caso in cui, invece, dovessero essere acquisiti ulteriori assensi da parte di altre amministrazioni, il titolare del procedimento dovrà acquisirli con le modalità previste dalle norme sul procedimento amministrativo. Una volta realizzato l'intervento, il progettista o un tecnico abilitato rilascia il relativo certificato di collaudo che dovrà essere trasmesso, da parte dell'interessato, all'amministrazione comunale e all'ufficio delle dogane competente.

L'articolo in questione, infine, prevede che agli impianti di distribuzione di GNL per autotrazione, si applichino le procedure autorizzative previste per gli impianti di distribuzione di gas naturale compresso, nel rispetto delle normative nazionali e regionali vigenti in materia fiscale e di sicurezza.

L'**articolo 12**, relativo ai serbatoi criogenici di stoccaggio di GNL prevede che l'Agenzia delle dogane e dei monopoli provveda ad identificare tali serbatoi, installati presso i punti di rifornimento, con un sistema di codifica da stabilire con determinazione dell'Agenzia stessa.

L'**articolo 13** contiene delle ulteriori disposizioni per i procedimenti amministrativi relativi al GNL. In particolare, viene specificato che l'autorizzazione rilasciata al termine delle procedure autorizzative semplificate, previste dagli articoli 9 e 10, qualora riguardi impianti o infrastrutture ubicate in aree portuali, costituisce anche approvazione della variante al piano regolatore del sistema portuale. Inoltre, vi si stabilisce che le procedure autorizzative semplificate di cui agli articoli 9, 10 e 11 possono essere applicate anche ai procedimenti amministrativi in corso alla data di entrata in vigore del decreto in questione, su richiesta del proponente il progetto. Vengono, successivamente, previste una serie di sanzioni per i soggetti che effettuano attività di vendita di gas naturale, anche sotto forma di GNL O GNC a clienti finali, qualora i soggetti stessi non abbiano la relativa autorizzazione e non siano iscritti nell'elenco dei soggetti abilitati alla vendita di gas naturale a clienti finali.

Da ultimo, l'articolo in questione precisa che le disposizioni del decreto, nel rispetto delle norme in materia ambientale, paesaggistica, sanitaria, di sicurezza e di pubblica incolumità, si applicano anche ai progetti di riconversione delle infrastrutture e siti energetici già esistenti qualora sia prevista una attività di stoccaggio e successivo scarico su navi e autobotti del GNL.

L'**articolo 14** demanda all'Autorità dell'energia elettrica del gas e del sistema idrico l'aggiornamento, per le reti isolate, delle condizioni economiche di fornitura di gas diversi dal gas naturale e la determinazione dei parametri e dei criteri di calcolo per la remunerazione del servizio di distribuzione, misura e vendita di gas naturale anche derivante da GNL attraverso le reti stesse.

Nel capo II del titolo IV, l'**articolo 15** reca disposizioni in materia di misure per agevolare la realizzazione di punti di ricarica. Si tratta dell'unica norma inserita nel Capo II ("Disposizioni per le infrastrutture di ricarica") del Titolo IV ("Misure per la semplificazione delle procedure amministrative"), inteso a dare attuazione all'articolo 3, par. 1, terzo trattino della [direttiva 2014/94/UE](#).

L'art. 3 della direttiva, rubricato "Quadri strategici nazionali", incarica gli Stati membri di adottare un quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi nel settore dei trasporti e la realizzazione della relativa infrastruttura. Elenca inoltre gli elementi che il quadro strategico deve comprendere, tra cui " le misure necessarie per assicurare che siano raggiunti gli obiettivi nazionali contenuti nel rispettivo quadro strategico nazionale" (par. 1, terzo trattino). I quattro commi dell'articolo 15 emendano norme già in vigore. In particolare, il **comma 1** sostituisce il vigente comma 1-*ter* dell'articolo 4 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia ([decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380](#)). La norma in via di introduzione prevede che entro il 1° giugno 2017 i Comuni modificano i propri regolamenti urbanistici per rendere obbligatoria, con decorrenza dalla medesima data, la predisposizione all'allaccio per la possibile installazione di infrastrutture per la ricarica dei veicoli ad alimentazione elettrica^[1].

La relazione illustrativa che accompagna lo schema di decreto (pag. 8) specifica che con tale modifica normativa si intende "creare le basi di una rete elettrica in grado di garantire la possibilità ai possessori di veicoli elettrici di dotarsi di punti di ricarica privati semplicemente installando un dispositivo dedicato" e che "tale predisposizione garantisce un notevole risparmio per la successiva attivazione di punti di ricarica, che potranno essere realizzati solo qualora l'utente ne rilevi la necessità".

Tali infrastrutture devono essere "idonee a permettere la connessione di una vettura da ciascuno spazio a parcheggio coperto o scoperto e da ciascun *box* per auto", indipendentemente dalla circostanza che costituiscano pertinenze degli edifici.

L'obbligo sarà previsto per gli edifici di nuova costruzione:

- 1) ad uso diverso da quello residenziale con superficie utile superiore a 500 metri quadrati;
- 2) residenziali con almeno 50 unità abitative per un numero di spazi a parcheggio e *box* auto non inferiori al 20 per cento di quelli totali.

L'obbligo ricorrerà altresì, per entrambe le tipologie di edifici sopra menzionate, per gli interventi di ristrutturazione edilizia di primo livello^[2] di cui all'Allegato 1, punto 1.4.1, del [decreto del Ministero dello sviluppo economico "Applicazione delle metodologie di calcolo delle prestazioni energetiche e definizione delle prescrizioni e dei requisiti minimi degli edifici" del 26 giugno 2015](#).

Ai sensi del punto 1.4.1 3-a) dell'Allegato al decreto del Ministero dello sviluppo economico, si intende come ristrutturazione edilizia di primo livello l'intervento che, "oltre a interessare l'involucro edilizio con un'incidenza superiore al 50 per cento della superficie disperdente lorda complessiva dell'edificio, comprende anche la ristrutturazione dell'impianto termico per il servizio di climatizzazione invernale e/o estiva asservito all'intero edificio". Si ricorda che L'[allegato 1](#), punto 1.4.1, del [citato](#) regolamento fa riferimento alle "ristrutturazioni importanti", definite nel par. 1 come "l'intervento che interessa gli elementi e i componenti integrati costituenti l'involucro edilizio che delimitano un volume a temperatura controllata dall'ambiente esterno e da ambienti non climatizzati, con un'incidenza superiore al 25 per cento della superficie disperdente lorda complessiva dell'edificio". La mancata realizzazione degli interventi sopra descritti non permetterà il conseguimento del titolo abitato urbanistici edilizi.

Il **comma 2** integra i riferimenti normativi contenuti nell'articolo 17-*quinquies*, comma 2, del [decreto-legge](#)

[22 giugno 2012, n. 83](#) ("Misure urgenti per la crescita del paese", convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134.). Per effetto della modifica, l'approvazione in assemblea di condominio delle opere edilizie per l'installazione delle infrastrutture di ricarica elettrica dei veicoli in edifici in condominio deve avere luogo con le seguenti maggioranze:

1) in prima convocazione - ferma restando la necessità di regolare costituzione con l'intervento di tanti condomini che rappresentino i due terzi del valore dell'intero edificio e la maggioranza dei partecipanti al condominio (articolo 1136, comma 1, del codice civile) - con un numero di voti che rappresenti la maggioranza degli intervenuti e almeno la metà del valore dell'edificio (articolo 1136, comma 2, del codice civile);

2) in seconda convocazione, l'Assemblea è regolarmente costituita con l'intervento di tanti condomini che rappresentino almeno un terzo del valore dell'intero edificio e un terzo dei partecipanti al condominio. Le deliberazioni devono essere approvate dalla maggioranza degli intervenuti con un numero di voti che rappresenti almeno un terzo del valore dell'edificio (articolo 1136, comma 3, del codice civile).

Il **comma 3** aggiunge un comma all'articolo 17-*terdecies* ("Norme per il sostegno e lo sviluppo della riqualificazione elettrica dei veicoli circolanti") del medesimo [decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83](#). Il comma 1, attualmente in vigore, rimanda a decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (art. 75, comma 3-*bis*, del codice della strada, di cui al [decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285](#)) per le modifiche delle caratteristiche costruttive e funzionali da apportare a ciclomotori (categoria internazionale L), veicoli a quattro ruote per il trasporto di persone (categoria internazionale M) e veicoli per il trasporto merci di massa complessiva non superiore a 3.500 Kg (categoria internazionale N1) perché il loro motore sia ad esclusiva trazione elettrica. Il comma 2 dell'articolo 17-*terdecies*, la cui introduzione è prevista dalla norma in esame, introduce una norma transitoria in virtù della quale sino all'adozione dei decreti sopra ricordati, per la trasformazione in veicoli a trazione elettrica dei veicoli già circolanti si applicano- quali elementi di sostituzione o di integrazione di parti dei veicoli - i medesimi sistemi, componenti, identità tecniche e procedure utilizzate per interventi su autovetture e motocicli nuovi in circolazione.

In tema di realizzazione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici, il **comma 4** aggiunge un comma 2-*ter* all'articolo 23 del [decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5](#) (Decreto legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito dalla legge 4 aprile 2012, n. 35, "Disposizioni urgenti in materia di semplificazione e di sviluppo"). Posto che il comma 2-*bis* del medesimo articolo 23 ha sottoposto la realizzazione delle infrastrutture di ricarica alla disciplina della segnalazione certificata di inizio attività (Scia), il comma 2-*ter* rinvia ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per individuare le dichiarazioni, attestazioni, asseverazioni e gli elaborati tecnici da presentare a corredo della medesima Scia. Per l'emanazione del decreto si propone il termine di 30 giorni, che - per quanto non sia espressamente specificato nel testo - si suppone decorrano dalla data di entrata in vigore dello schema di decreto legislativo.

Ai sensi dell'art. 19 della [legge 7 agosto 1990, n. 241](#) la segnalazione certificata di inizio attività (Scia) è la segnalazione dell'interessato a cui è subordinato ogni atto di autorizzazione, licenza, concessione non costitutiva, permesso o nulla osta comunque denominato, il cui rilascio dipenda esclusivamente dall'accertamento di requisiti e presupposti richiesti dalla legge o da atti amministrativi a contenuto generale e che non sia sottoposto a limiti o contingenti o a specifici strumenti di programmazione settoriale. L'art. 19 prevede che la Scia debba essere corredata da dichiarazioni sostitutive di certificazioni, atti di notorietà o, ove previsto, attestazioni e asseverazioni di tecnici abilitati. L'attività oggetto della segnalazione può essere iniziata dalla data di presentazione della segnalazione all'amministrazione competente.

Al riguardo, si ricorda che è all'esame consultivo parlamentare l'**Atto del governo n. 322**

L'**articolo 16** è l'unica norma inserita nel Capo III ("Disposizioni autorizzative per le infrastrutture di idrogeno") del Titolo IV ("Misure per la semplificazione delle procedure amministrative"), inteso a dare attuazione all'articolo 3, par. 1, terzo trattino della [direttiva 2014/94/UE](#).

Il comma unico stabilisce che per gli impianti di distribuzione di idrogeno per il trasporto si applicano le procedure autorizzative previste per gli impianti di distribuzione carburanti ai sensi del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32 sul sistema di razionalizzazione dei carburanti.

L'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo n. 32/1998 subordina l'installazione e l'esercizio di impianti di distribuzione all'autorizzazione del Comune in cui essa è esercitata. E' ulteriormente subordinata "esclusivamente alla verifica della conformità alle disposizioni del piano regolatore, alle prescrizioni fiscali e a quelle concernenti la sicurezza sanitaria, ambientale e stradale, alle disposizioni per la tutela dei beni storici e artistici", nonché alle norme di indirizzo programmatico delle regioni ed alle prescrizioni di prevenzione incendi. E' previsto che assieme all'autorizzazione il Comune rilasci le concessioni edilizie necessarie.

L'articolo 16 specifica ulteriormente la necessità che siano rispettate le normative nazionali e regionali vigenti in materia di sicurezza.

Tra la normativa nazionale rilevante si ricorda il [decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n. 151](#) ("Regolamento recante semplificazione della disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione degli incendi, a norma dell'articolo 49, comma 4-quater, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122", con particolare riferimento all'Allegato I, punto 13).

Il **Titolo V** (artt. 17-19), recante misure per promuovere la diffusione dei combustibili alternativi si articola in tre Capi.

Il **Capo I**, recante misure per le infrastrutture di ricarica, si compone del solo **articolo 17**. Tale disposizione, nel prevedere misure per promuovere la realizzazione di punti di ricarica accessibili al pubblico, modifica l'articolo 158, comma 1 del Codice della strada (d.lgs. n.285 del 1992) inserendo fra le aree nelle quali è vietata la fermata e la sosta dei veicoli anche gli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici in ricarica. Tale regolamentazione, come si precisa nella relazione illustrativa, non si sovrappone con le politiche delle amministrazioni locali alle quali resta la facoltà di riservare gratuitamente alcune aree di sosta per i veicoli elettrici e a pagamento per gli altri veicoli.

Al fine di garantire poi un'applicazione omogenea di regole legate alla mobilità la disposizione impegna, entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore del decreto, il Governo, per il tramite del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a promuovere la stipula di un'intesa estesa a tutti gli enti locali per assicurare la realizzazione di posizioni unitarie in termini di regolazione della sosta, accesso ad aree interne delle città, misure di incentivazione e l'armonizzazione degli interventi e degli obiettivi comuni nel territorio nazionale in materia di reti infrastrutturali di ricarica a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica.

In proposito è opportuno ricordare che il decreto- legge 22 giugno 2012, n. 83 (l. conv. n. 134 del 2012), all'articolo 17 *septies* ha previsto l'istituzione di un Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica – PNIRE – teso a garantire in tutto il territorio nazionale livelli minimi uniformi di accessibilità del servizio di ricarica ai veicoli alimentati ad energia elettrica, il quale è stato successivamente approvato con D.P.C.M. 26 settembre 2014 (successivamente aggiornato con D.P.C.M. 18 aprile 2016).

Il **Capo II**, che si compone, anche esso, di un unico articolo, prevede misure per la diffusione dell'utilizzo del gas naturale e dell'elettricità nel trasporto stradale. Più nel dettaglio **l'articolo 18** impone, in primo luogo alle Regioni, nel caso di autorizzazione alla ristrutturazione totale o di realizzazione di nuovi impianti di distribuzione carburanti, di emanare norme che prevedano l'obbligo di dotarsi di infrastrutture di ricarica elettrica, nonché di rifornimento di GNC (Gas Naturale Compresso) o GNL (Gas Naturale Liquefatto) anche in esclusiva modalità *self service* (**comma 1**).

Proprio al fine di sviluppare la modalità *self service* per gli impianti di distribuzione del GNC, la disposizione demanda ad un successivo decreto del Ministero dell'interno, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, da adottarsi entro dodici mesi dall'entrata in vigore del presente decreto, l'aggiornamento della normativa tecnica di cui al Decreto del Ministro dell'interno del 24 maggio 2002, recante "Norme di prevenzione incendi per la progettazione, costruzione ed esercizio degli impianti di distribuzione stradale di gas naturale per autotrazione", tenendo conto degli *standard* di sicurezza utilizzati in ambito europeo (**comma 2**).

Con riguardo alle aree fortemente inquinate, cioè quelle province i cui capoluoghi hanno superato il limite delle emissioni di PM₁₀ per almeno 3 anni su 7 negli anni dal 2009 al 2015, indicate nell'allegato IV al provvedimento, i **commi 3 e 4** dell'articolo in esame demandano alle Regioni l'emanazione di norme che prevedano l'obbligo per gli impianti di distribuzione di carburanti stradali, che hanno erogato ingenti quantitativi di carburante (rispettivamente per quelli esistenti al 31 dicembre 2015 superiori a 10 milioni di litri e per quelli esistenti al 31 dicembre 2017 superiori a 5 milioni di litri), di presentare un progetto al fine di dotarsi di infrastrutture di ricarica elettrica, nonché di distribuzione di GNC o GNL da realizzare nei successivi 24 mesi dalla data di presentazione del progetto.

Al fine di assicurare concreta attuazione a tali previsioni, da un lato, il comma 10 impone all'Agenzia delle dogane e dei monopoli di trasmettere al Ministero dello sviluppo economico, per gli impianti di distribuzione carburanti di rispettiva competenza i dati in suo possesso relativi agli stessi impianti comprensivi degli erogati per tipologia di carburante, relativamente agli anni 2015 e 2017 entro il 31 dicembre dell'anno successivo a ciascuno dei predetti anni; dall'altro, il comma 11 introduce una misura di "flessibilità" consentendo alle Regioni di considerare assolti tali obblighi dai titolari dell'impianto di distribuzione carburanti che abbiano dotato del prodotto GNC o GNL o di ricarica elettrica un altro impianto nuovo o già nella propria titolarità, ma non soggetto ad obbligo e purché sito nell'ambito territoriale della stessa provincia e in coerenza con le disposizioni della programmazione regionale.

Il **comma 5** precisa, poi, che tali obblighi trovano applicazione solo se non ricorrono i seguenti impedimenti tecnico-economici: accessi e spazi insufficienti per motivi di sicurezza ai sensi della normativa antincendio, esclusivamente per gli impianti già autorizzati alla data di entrata in vigore del presente decreto; per il GNC distanza superiore a 1000 m tra la rete del gas naturale ed il punto di stoccaggio del GNC o pressione della rete del gas naturale inferiore a 3 bar; distanza dal più vicino deposito di approvvigionamento del GNL via terra superiore a 1000 chilometri.

Al fine di promuovere l'uso di carburanti a basso impatto ambientale nel settore dei trasporti la disposizione (**comma 6**) consente l'apertura di nuovi punti vendita con il solo prodotto gas naturale e di elettricità senza la necessaria co-presenza dei carburanti tradizionali (benzina e gasolio).

Il **comma 7** interviene, poi, sulla questione relativa alle penali per il supero della capacità giornaliera, demandando all'Autorità per l'energia elettrica e il gas ed il sistema idrico, l'obbligo di adottare, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del decreto, misure finalizzate all'eliminazione delle suddette penali al fine di

ridurre gli oneri in capo agli impianti di distribuzione di metano. Sempre al fine di agevolare la realizzazione di nuovi punti vendita a metano il comma successivo (comma 8) prevede che le condotte di allacciamento che li collegano alle esistenti reti del gas naturale, anche autostradale, siano dichiarate di pubblica utilità e rivestano carattere di indifferibilità ed urgenza. Il comma 9 impone poi alle pubbliche amministrazioni centrali, alle Regioni, agli enti locali e ai gestori di servizi di pubblica utilità da essi controllati, situate nelle province ad alto inquinamento, di acquistare, al momento della sostituzione del rispettivo parco auto, autobus e mezzi della raccolta dei rifiuti urbani, almeno il 25% di veicoli a GNC e GNL e di veicoli elettrici. Tale percentuale, calcolata sugli acquisti programmati su base triennale a partire dalla data di entrata in vigore del decreto, deve considerarsi, nel caso di suddivisione in lotti, riferita ai singoli lotti di acquisto. Il mancato rispetto di tale percentuale determina la nullità della gara pubblica. Tale previsione non trova applicazione con riguardo alle gare già bandite alla data di entrata in vigore del decreto.

L'**articolo 19**, l'unico del **Capo III** (Misure per la diffusione dei veicoli alimentati a combustibili alternativi), interviene in materia di circolazione dei veicoli nelle aree urbane. La disposizione, in particolare, prevede che le amministrazioni locali, con propri provvedimenti, possono consentire nelle aree a traffico limitato la circolazione dei veicoli alimentati a combustibili alternativi oppure una loro combinazione e a determinate condizioni inerenti la protezione ambientale, escludere tali veicoli dei blocchi anche temporanei della circolazione.

Nel **Titolo VI** (Attività di monitoraggio ed informazione) l'**articolo 20** dà attuazione all'obbligo di relazionare alla Commissione Europea periodicamente sullo stato di attuazione della direttiva 2014/94/UE, con cadenza triennale a decorrere dal 18 novembre 2019. Oltre ad un elemento descrittivo delle informazioni rese nell'allegato, essa può includere una giustificazione in merito al livello di conseguimento degli obiettivi nazionali.

Il **Titolo VII** reca le disposizioni finali. L'**articolo 21**, in attuazione dagli articoli 4 paragrafo 14, 5 paragrafo 3 e 6 paragrafo 11 della direttiva, stabilisce l'aggiornamento - mediante decreto MIT - delle specifiche tecniche recate all'allegato I del decreto, a seguito di eventuale adozione di atti delegati da parte della Commissione europea.

L'**articolo 22** abroga il comma 2 dell'articolo 17 *septies* della legge n. 134/2012: in tal modo l'aggiornamento del Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica viene allineato con la tempistica alle altre sezioni del QSN. Ciò garantirebbe un orizzonte temporale maggiore, ai soggetti interessati (tra cui case automobilistiche e costruttori di infrastrutture di ricarica), per sviluppare le proprie politiche industriali.

L'**articolo 23** precisa che rimangono valide le disposizioni tributarie vigenti in materia di accisa. Si rammenta che l'articolo 36 (*Razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti*) dell'A.S. n. 2085-A ("Legge annuale per il mercato e la concorrenza", in discussione in Senato), in tema di razionalizzazione della rete di distribuzione carburanti, prevede l'introduzione di un'anagrafe degli impianti stradali di distribuzione di benzina, gasolio, GPL e metano della rete stradale e autostradale, ad ampliamento della banca dati esistente presso il MiSE, che opererà in modo integrato con il *database* dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli.

L'**articolo 24** prevede che le modalità di copertura degli oneri relativi alle attività del Ministero dello sviluppo economico, nonché le spese per le relative istruttorie tecniche e amministrative e per le conseguenti necessità logistiche e operative, anche finalizzate alle attività di dismissione, siano poste a carico del soggetto richiedente tramite il versamento del contributo di cui al comma 110 dell'articolo I della legge 23 agosto 2004, n. 239 (**comma 1**).

Tale disposizione stabilisce che il Ministero dello Sviluppo economico da parte dei soggetti richiedenti una autorizzazione per infrastrutture energetiche ricevere il versamento di un contributo di importo non superiore all'1 per mille del valore delle opere da realizzare. Tale percentuale viene fissata con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, ed è stata stabilita al momento nello 0,5 per mille, senza effettuare gradazioni tra diverse tipologie di opere. La relazione governativa avverte che "il valore indicato pari allo 0,5 per mille, comune a tutte le infrastrutture energetiche, è in corso di aggiornamento portandolo all'1 per mille con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, in fase di definizione".

Il **comma 2** estende le modalità di copertura degli oneri, già previste dalla legge per le istruttorie relative ad altre tipologie di insediamenti e impianti di settore, alle attività previste dall'articolo 9 relative alle istruttorie tese alla realizzazione degli impianti di stoccaggio e di distribuzione. Al **comma 3** è previsto che l'onere per il rimborso relativo alle spese sostenute dal MiSE in relazione alle infrastrutture energetiche di valore inferiore a cinque milioni di euro è posto in capo ai soggetti richiedenti, in conformità alle tariffe da determinare, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, sulla base del costo effettivo del servizio reso, con un decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia

e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni, dalla data di pubblicazione dello schema di decreto. Al **comma 4** è previsto, inoltre, che le entrate derivanti dalle predette tariffe affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ad appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, ai fini della copertura delle predette spese.

Relativamente alle attività svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dagli Uffici marittimi di cui al codice della navigazione - per le istruttorie tecniche ed amministrative per il rilascio di provvedimenti relativi a infrastrutture energetiche, per il rilascio di concessioni demaniali marittime o per altre attività previste dal codice della navigazione e dal relativo regolamento di esecuzione - al **comma 5** è previsto che la copertura dei relativi oneri sia posta a carico dei richiedenti: ai sensi dell'articolo 30, comma 4 della legge 24 dicembre 2012, n. 234, le tariffe per le predette attività discendenti dall'attuazione della direttiva 2014/94/UE saranno determinate sulla base del costo effettivo del servizio reso con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi trenta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto (**comma 6**).

Al **comma 7** è previsto, infine, che le entrate derivanti dalle predette tariffe affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ad appositi capitoli dello stato di previsione del MIT, ai fini della copertura delle predette spese.

L'**articolo 25** prevede la clausola di invarianza finanziaria, con la non onerosità a carico della pubblica finanza dell'attuazione del provvedimento; le amministrazioni competenti provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. È prevista, inoltre, l'entrata in vigore del provvedimento.

Gli allegati

Lo schema di decreto legislativo ha quattro allegati.

L'**Allegato I** consiste nella riproduzione dell'Allegato II della [direttiva 2014/94/UE](#). Contiene le specifiche tecniche per i punti di ricarica, per i punti di rifornimento di idrogeno per veicoli a motore e per i punti di rifornimento di gas naturale.

L'**Allegato II** consiste nella riproduzione dell'Allegato I della [direttiva 2014/94/UE](#). Illustra il contenuto della relazione triennale sull'attuazione del Quadro Strategico Nazionale da inviare alla Commissione europea. Tale documento dovrà essere redatto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico e con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Il Quadro strategico nazionale è contenuto nell'**Allegato III**. Tale voluminoso documento si suddivide in quattro sezioni:





- a. "Fornitura di elettricità per il trasporto", a sua volta divisa nelle ulteriori sottosezioni "Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (PNlire)" e "Valutazione della necessità di fornitura di elettricità alle infrastrutture di ormeggio nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna e valutazione della necessità di installare sistemi di fornitura di elettricità negli aeroporti per l'utilizzo da parte degli aerei in stazionamento";
- b. "Fornitura di idrogeno per il trasporto statale";
- c. "Fornitura di gas naturale per il trasporto e per altri usi", a sua volta divisa nelle ulteriori sottosezioni "Fornitura di gas naturale liquefatto (GNL) per la navigazione marittima e interna, per il trasporto stradale e per altri usi", "Fornitura di gas naturale compresso (GNC) per il trasporto stradale";
- d. "Fornitura di gas di petrolio liquefatto (GPL) per il trasporto.

L'**Allegato IV** elenca le province i cui capoluoghi hanno superato il limite delle emissioni del particolato PM₁₀ per almeno tre anni su sette tra il 2009 ed il 2015.

Senato: Dossier n. 381

Camera: Atto del Governo n. 335

30 settembre 2016

Senato	Servizio Studi del Senato Ufficio ricerche nei settori attività produttive e agricoltura	Studi1@senato.it - 066706-2451	 SR_Studi
	Servizio Studi del Senato Ufficio ricerche nei settori ambiente e territorio	Studi1@senato.it - 066706-2451	 SR_Studi
Camera	Servizio Studi Dipartimento Attività Produttive	st_attprod@camera.it - 066760-3403	 CD_attProd
	Servizio Studi Dipartimento Trasporti	st_trasporti@camera.it - 066760-2614	 CD_trasporti