

COMMISSIONI RIUNITE

IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) e X (Attività produttive, commercio e turismo)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. Atto n. 337 (*Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio*). 13

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 5 ottobre 2016. — Presidenza del presidente della X Commissione Guglielmo EPIFANI.

La seduta comincia alle 14.05.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. Atto n. 337.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio).

Le Commissioni iniziano l'esame dello schema di decreto legislativo in oggetto.

Cristina BARGERÒ (PD), *relatrice per la X Commissione*, osserva preliminarmente che direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, è stata inserita nell'Allegato B della legge 9 luglio 2015, n. 114 (legge di delegazione europea per l'anno 2014), in adempimento all'obbligo – in essa contenuto e posto in capo agli Stati membri – di porre in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative ne-

cessarie per conformarsi entro il 18 novembre 2016. La direttiva prevede 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. In particolare, la direttiva stabilisce:

i 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. 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.

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. 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.

In accordo con il relatore per la IX Commissione, avverte che darà sinteticamente conto dei primi 12 articoli del

provvedimento, rinviando alla documentazione preparata dal Servizio Studi per specifici approfondimenti.

Nel Titolo I (*Finalità ed obiettivi*) sono contenute le enunciazioni teleologiche e le definizioni.

L'articolo 1 reca il campo di applicazione e 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.

L'articolo 2 dà attuazione all'articolo 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 al 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.

Il Titolo II disciplina il quadro strategico nazionale (articolo 3) individuando, agli articoli da 4 a 7, le varie modalità di alimentazione dei veicoli (elettricità, idrogeno, di gas naturale, gas di petrolio liquefatto) nonché altri possibili usi per i quali si intende promuovere la realizzazione dell'infrastruttura medesima.

L'articolo 3 definisce i contenuti del Quadro Strategico Nazionale che costituisce l'allegato 3 del provvedimento e che rappresenta il primo obbligo temporale (18 novembre 2016) per il recepimento della direttiva.

Il Quadro strategico è realizzato in conformità con la normativa europea in tema ambientale e gli interventi di sostegno sono realizzati nei limiti delle disposizioni in materia di aiuti di Stato.

Esso reca innanzi tutto la valutazione dello stato attuale e degli sviluppi futuri dei singoli mercati dei combustibili alternativi. In relazione alle prospettive di tali mercati sono definiti gli obiettivi nazionali per lo sviluppo dell'infrastruttura indicando, come previsto dalla direttiva 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. Si prevede inoltre una 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. Il Quadro Strategico è diviso in 4 sezioni concernenti ognuna le quattro fonti energetiche considerate.

La sezione relativa alla fornitura di energia elettrica per il trasporto e quella relativa alla fornitura di gas naturale contengono oltre ad una sezione concernente il trasporto stradale una sezione finalizzata ad altri usi trasportistici.

Con riferimento ai veicoli elettrici si precisa che la prima sottosezione contiene il Piano nazionale di ricarica dei veicoli elettrici (PNire) previsto dall'articolo 17-septies della legge 134 del 2012 che era stato emanato con il DPCM 26 settembre 2014 e che viene integralmente sostituito

dall'allegato. Con riferimento alle sottosezioni relative al trasporto non stradale si fa riferimento all'elettrificazione delle strutture di ormeggio nei porti, alla realizzazione di infrastrutture di fornitura di elettricità negli aeroporti nelle aree di stazionamento degli aeromobili e allo sviluppo dell'utilizzo del gas naturale liquefatto nell'ambito della navigazione marittima.

L'articolo in esame disciplina anche le condizioni e la procedura di aggiornamento del quadro strategico. Esso è aggiornato con cadenza triennale ma anche in caso di significativi sviluppi tecnologici, mutamenti di mercato o sopravvenute esigenze. Per il Piano nazionale di ricarica dei veicoli elettrici viene fatta salva la procedura di approvazione prevista dalla legge 134 del 2012.

Gli articoli da 4 a 7 trattano le singole modalità di realizzazione delle infrastrutture.

L'articolo 4 reca disposizioni specifiche per la fornitura di elettricità per il trasporto.

In attuazione dell'articolo 4 della direttiva 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, sulla base delle attuali e previste autonomie dei veicoli elettrici.

Nel piano allegato si analizza attentamente la diversa natura delle esigenze di ricarica e la proporzione che deve essere ipotizzata tra i punti di ricarica lenta, accelerata e rapida anche in relazione alle diverse potenze necessarie per alimentare le colonnine di ricarica.

Il piano di sviluppo della rete è correlato all'andamento stimato dell'espansione del trasporto elettrico. Nel 2014 in Italia contava di circa 12 mila unità alimentate ad energia elettrica tra autoveicoli, autocarri, motocicli e quadricicli. La prospettiva delineata nel piano è quella di un

mercato nel 2020 tra 45 mila e 130 mila veicoli con un corrispondente fabbisogno nazionale di strutture di ricarica tra 4.500 e 13.000 strutture di ricarica lenta/accelerata e 2000/6000 stazioni di ricarica veloce.

Le ulteriori principali disposizioni dell'articolo 4 riguardano i punti di ricarica accessibili al pubblico rispetto ai quali si prevedono la possibilità di disporre l'introduzione di sistemi di misurazione intelligente, le modalità di ricarica senza la necessità di concludere contratti di fornitura da parte degli utenti, la comparabilità dei prezzi (le cui modalità sono definite con un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dello sviluppo economico).

Si prevede, inoltre, la realizzazione di sistemi di elettrificazione delle banchine portuali, denominati *cold ironing* che rappresenta una delle strategie per la riduzione dell'impatto ambientale delle imbarcazioni nei porti. Si prevede che entro il 2025 tale infrastruttura sia realizzata prioritariamente nei porti delle rete *core* TEN-T e negli altri porti tranne che nei casi in cui non vi sia alcuna domanda o i costi siano sproporzionati rispetto ai benefici (anche ambientali). I dettagli di questo piano sono contenuti nella seconda sezione dell'allegato III dello schema.

L'articolo 5 concerne la fornitura di idrogeno per il trasporto stradale prevedendo la creazione di un adeguato numero di punti di rifornimento per l'idrogeno accessibili al pubblico: anche in tal caso si prevede l'orizzonte temporale del 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. Allo stato i veicoli alimentati ad idrogeno sono in Italia una percentuale pressoché nulla. L'obiettivo del piano è l'introduzione di 1000 veicoli entro il 2020 per arrivare entro il 2025 a 27.000 veicoli in circolazione (0,1 per cento del totale), 290.000 nel 2030 fino a giungere nel 2050 a 8,5 milioni di veicoli (circa il 20 per cento del totale). La prospettiva è più ambiziosa con riferimento agli autobus: 100 mezzi nel 2020,

1.100 nel 2025 (1,1 per cento del totale), 3700 nel 2030 (3,8 per cento) e 23.000 nel 2050 (25 per cento). La sezione del Quadro Strategico dedicata tratta anche gli aspetti riguardanti la produzione e la distribuzione del combustibile.

L'articolo 6 concerne la rete di distribuzione di gas naturale. Innanzi tutto si prevede la creazione nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna, rispettivamente entro il 2025 ed il 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 in relazione all'espansione del mercato.

È prevista altresì 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 e 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 aree connotate da notevoli emissioni di PM10 per almeno tre anni su sette dal 2009 al 2015.

L'articolo 7 rimette al Quadro Strategico (sezione d) le modalità per assicurare l'uniforme diffusione della rete di distribuzione di gas di petrolio liquefatto sul territorio (GPL).

Il Titolo III reca informazioni per gli utenti.

L'articolo 8 costituisce attuazione dell'articolo 7 della direttiva e 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. Si prevede l'applicazione della disposizione a tutti i veicoli a motore immessi sul mercato dopo il 18 novembre 2016.

La comunicazione delle informazioni 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.

Si prevede altresì 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.

Il Titolo IV reca misura per la semplificazione delle procedure informative.

L'articolo 9 prevede norme per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di interesse nazionale. In particolare, 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.

I gestori di questi impianti e infrastrutture sono soggetti agli obblighi di servizio pubblico come definiti e regolamentati dall'Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico. Si prevede che i gestori possano svolgere anche attività – in materia di infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL – non destinate all'alimentazione di reti di trasporto di gas naturale.

Le autorizzazioni per le infrastrutture e gli insediamenti strategici, per le opere necessarie a trasporto, stoccaggio e trasferi-

mento del GNL alla rete nazionale di trasporto e ai depositi e alle infrastrutture indicate (depositi costieri e infrastrutture portuali) e per le opere accessorie sono rilasciate dal Ministero dello sviluppo economico di concerto con il Ministero delle infrastrutture, d'intesa con le regioni interessate. Sono fatte salve le competenze delle regioni a statuto speciale e delle province autonome, nonché le normative ambientale, fiscale e di sicurezza. Le concessioni demaniali rilasciate per impianti in aree costiere hanno durata almeno decennale.

L'articolo 10 reca un regime semplificato per le opere volte alla realizzazione di infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL non destinate all'alimentazione di reti di trasporto di gas naturale.

Per le infrastrutture 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.

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 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. 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. Si prevede, tra l'altro, 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.

Vincenzo GAROFALO (AP), *relatore per la IX Commissione*, sottolinea che l'articolo 13 contiene delle ulteriori disposizioni per i procedimenti amministrativi relativi al GNL. Si precisa altresì che le disposizioni del decreto, nel rispetto delle norme in materia ambientale, paesaggistica, sanitaria, di sicurezza e di pubblica incolu-

mità, 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 per l'energia elettrica il gas e il 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.

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. La norma in via di introduzione prevede che entro il 1° giugno 2017 i Comuni modifichino 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.

La relazione illustrativa che accompagna lo schema di decreto 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 ».

Segnalo inoltre il comma 3 dell'articolo 15, che aggiunge un comma all'articolo 17-*terdecies* del decreto-legge n. 83 del 2012 prevedendo una norma transitoria relativa alla trasformazione, mediante mo-

difica delle caratteristiche costruttive e funzionali, dei veicoli il cui motore sia ad esclusiva trazione elettrica.

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 (decreto legislativo n. 32/1998) in cui si prevede che l'installazione e l'esercizio di impianti di distribuzione sia subordinata all'autorizzazione del Comune in cui essa è esercitata.

Il Titolo V, che consta di tre articoli, prevede alcune misure che incidono sulla mobilità urbana.

In particolare, l'articolo 17 prevede misure per promuovere la realizzazione di punti di ricarica accessibili al pubblico e 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.

Entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore del decreto il Governo, per il tramite del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti promuove 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.

L'articolo 18, relativamente alle misure per la diffusione dell'utilizzo del gas naturale e dell'elettricità nel trasporto stradale, prescrive 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 o GNL anche in esclusiva modalità *self service*.

Con riguardo alle aree fortemente inquinate, si demanda alle regioni l'emana-zione di norme che prevedano l'obbligo per gli impianti di distribuzione di carburanti stradali, che hanno erogato ingenti quantitativi di carburante 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.

L'articolo 19 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.

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.

L'articolo 21, nell'ambito delle disposizioni finali, in attuazione della direttiva, stabilisce l'aggiornamento delle specifiche tecniche per i punti di ricarica recate all'allegato I del decreto, a seguito di eventuale adozione di atti delegati da parte della Commissione europea, mediante un decreto adottato dal Ministero dei trasporti e delle infrastrutture.

L'articolo 22 abroga il comma 2 dell'articolo 17-*septies* del decreto-legge n. 83 del 2012 che prevedeva un aggiornamento annuale del Pnire: in tal modo l'aggiornamento del Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica viene opportunamente allineato con la tempistica alle altre sezioni del QSN.

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.

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 1 della legge 23 agosto 2004, n. 239. Le modalità di copertura degli oneri, già previste dalla legge per le istruttorie relative ad altre tipologie di insediamenti e impianti di settore, sono estese alle attività relative alle istruttorie volte alla realizzazione degli impianti di stoccaggio e di distribuzione.

Si prevede inoltre che l'onere per il rimborso relativo alle spese sostenute dal Ministero dello sviluppo economico in relazione alle infrastrutture energetiche di valore inferiore a cinque milioni di euro sia posto in capo ai soggetti richiedenti, in conformità alle tariffe da determinare sulla base del costo effettivo del servizio reso. 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.

L'articolo 25 prevede la clausola di invarianza finanziaria, in base alla quale dall'attuazione del provvedimento non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Guglielmo EPIFANI, *presidente*, sottolineato che sono già pervenute alle Commissioni richieste di audizioni che potranno iniziare già dalla prossima settimana, invita i rappresentanti dei gruppi a segnalare eventuali altri soggetti da chiamare in audizione.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.25.