

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 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio</i>)	3
ALLEGATO (<i>Proposta di parere</i>)	7

ATTI DEL GOVERNO

Venerdì 25 novembre 2016. — Presidenza del presidente della X Commissione Guglielmo EPIFANI.

La seduta comincia alle 11.50.

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

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

Le Commissioni proseguono l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 9 novembre 2016.

Cristina BARGERÒ (PD), *relatrice per la X Commissione*, illustra per le parti di competenza la proposta di parere elaborata in accordo con il relatore per la IX Commissione (*vedi allegato*), la quale tiene conto delle questioni segnalate da parte dei gruppi parlamentari e di quelle evidenziate nell'ambito delle audizioni svolte.

Rileva, in particolare, che i relatori hanno inteso seguire un criterio di neutralità tecnologica che lasci aperto lo spazio più ampio ai futuri sviluppi della tecnologia prevedendo l'inserimento anche dell'idrogeno tra i combustibili alternativi. Aggiunge che è stata affrontata la questione relativa alla interoperabilità dei punti di ricarica e la distinzione fra quelli accessibili al pubblico e quelli non accessibili. Sottolinea infine che l'osservazione alla lettera *r*), relativa all'articolo 9 dello schema di decreto è volta ad integrare la norma prevedendo di far precedere la decisione di investimento con un'analisi costi/benefici anche avvalendosi dell'Autorità per l'energia elettrica, che consenta di valutare la sostenibilità sul piano economico, ambientale e sociale degli interventi.

Vincenzo GAROFALO (AP), *relatore per la IX Commissione*, nel rimettersi integralmente all'esaustiva esposizione della collega relatrice per la X Commissione, tiene a sottolineare l'impegno dei relatori a verificare la piena coerenza del testo – nell'intero articolato – alle finalità e agli obiettivi prefissati dalla direttiva recepita dal provvedimento in esame. Ritiene di poter segnalare due rilevanti aspetti, tra gli

altri, che sono stati oggetto di particolare approfondimento: le disposizioni relative al graduale adeguamento delle flotte dei mezzi adibiti al trasporto pubblico e l'esigenza che le disposizioni concernenti la circolazione nelle zone a traffico limitato (ZTL) possano essere ricondotte il più possibile a un'ispirazione omogenea nell'ambito delle singole regolamentazioni comunali al fine di incentivare la diffusione dei veicoli alimentati a combustibile alternativo.

Davide CRIPPA (M5S), nel riservarsi di approfondire i contenuti dell'articolata proposta di parere, auspica che siano state recepite le questioni segnalate dal proprio gruppo.

Con riferimento alla procedura prevista per l'espressione del parere, segnala che è stato allegato al parere della Conferenza unificata trasmesso dalla Presidenza della Camera il testo dello schema di decreto riformulato con le modifiche proposte dal Ministero delle infrastrutture all'articolo 18, comma 9, condiviso dall'ANCI. Chiede pertanto di precisare se la proposta di parere dei relatori faccia riferimento al testo trasmesso dalla Presidenza della Camera o a quello allegato al parere approvato in sede di Conferenza unificata. In questo caso, rileva come, a suo giudizio, il ruolo attribuito alle regioni sarebbe assai più rilevante di quello assegnato al Parlamento che esprime un parere vincolante per il Governo.

Cristina BARGERÒ (PD), *relatrice per la X Commissione*, fa presente che sono state recepite nella proposta di parere alcune osservazioni del MoVimento 5 Stelle, mentre non si è dato seguito ad altre – sulle quali peraltro convergevano anche i relatori – per un problema di *gold plating*, poiché andavano oltre quanto richiesto dalla normativa europea. Aggiunge che la proposta di parere ha sicuramente tenuto conto delle modifiche introdotte in sede di Conferenza unificata ritenute dai relatori politicamente rilevanti.

Vincenzo GAROFALO (AP), *relatore per la IX Commissione*, replicando in ordine al

rilievo su quale sia il testo oggetto del parere parlamentare, precisa che nella proposta di parere ci si riferisce ovviamente al testo originario trasmesso dal Governo. Come da prassi incontestata, il Parlamento si esprime dopo che sono stati acquisiti tutti i pareri endoprocedurali previsti, proprio allo scopo di avere tutti gli elementi istruttori necessari per le proprie valutazioni.

Pertanto il testo proposto dai relatori è stato elaborato anche tenendo conto del dialogo intervenuto tra il Governo nazionale e gli Esecutivi degli enti territoriali ma ciascuna osservazione si riferisce al testo originariamente assegnato dello schema di parere.

Davide CRIPPA (M5S) ribadisce che alle Commissioni è stato trasmesso il parere della Conferenza unificata corredato da un testo allegato il quale risulta già modificato a seguito delle intese intercorse fra il Governo e le regioni. Ribadisce che il ruolo attribuito alle regioni appare assai più rilevante di quello assegnato al Parlamento che esprime un parere non vincolante sullo schema di decreto trasmesso dal Governo.

Guglielmo EPIFANI, *presidente*, propone ai colleghi di deliberare la proposta di parere sul provvedimento in esame nella seduta che potrebbe essere convocata il prossimo lunedì 28 novembre. Invita quindi tutti i gruppi parlamentari a segnalare ai relatori eventuali osservazioni o integrazioni.

Ignazio ABRIGNANI (SCCI-MAIE) si riserva di valutare ulteriori osservazioni che provvederà a segnalare direttamente ai relatori.

Gianluca BENAMATI (PD) esprime apprezzamento per il lavoro di approfondimento svolto dai relatori che tiene conto dell'attività istruttoria svolta dalle Commissioni riunite e delle questioni evidenziate dai soggetti auditi. Si riserva, in ogni caso, di valutare l'opportunità di integrare la proposta di parere illustrata nella se-

duta odierna con ulteriori osservazioni di rilievo.

Andrea VALLASCAS (M5S) chiede che nella prossima seduta sia prevista la presenza di un rappresentante del Governo.

Guglielmo EPIFANI, *presidente*, comunica che il Governo ha già assicurato la sua presenza nella seduta prevista per la deliberazione della proposta di parere.

Davide CRIPPA (M5S) sottolinea che il proprio gruppo ha chiesto che il Governo sia sempre presente in sede di atti del Governo.

Ignazio ABRIGNANI (SCCI-MAIE) ritiene strumentale la richiesta dei deputati del gruppo M5S perché la presenza del Governo deve essere motivata da reali esigenze di confronto e approfondimento sui provvedimenti all'esame delle Commissioni. Sottolinea che la presenza del Governo non è sempre necessaria nei lavori delle Commissioni.

Gianluca BENAMATI (PD) sottolinea che la presenza del Governo nei lavori delle Commissioni deve essere valutata in relazione alle fasi di esame dei provvedimenti e al valore aggiunto che essa può apportare al dibattito e all'approfondimento dei testi.

Davide CRIPPA (M5S), richiamando l'articolo 37 del Regolamento, ribadisce che il proprio gruppo ha chiesto che il Governo sia presente alle sedute convocate in sede di atti del Governo. Aggiunge che non sapeva se nella seduta di oggi si sarebbe deliberata la proposta di parere, pertanto a maggior ragione chiede che il Governo sia sempre presente.

Gianluca BENAMATI (PD) sottolinea che è prassi consolidata della X Commissione deliberare qualsiasi proposta di parere dopo averla trasmessa per le vie brevi o presentata – come nel caso odierno – con un congruo anticipo rispetto alla sua deliberazione in modo che tutti possano

conoscerne i contenuti. Ribadisce che la presenza del Governo deve essere richiesta non in maniera automatica, ma nel momento in cui il suo apporto al dibattito sia necessario ad approfondire il merito dei provvedimenti all'esame delle Commissioni.

Guglielmo EPIFANI, *presidente*, ricorda che la questione è stata già affrontata nella X Commissione lo scorso 19 ottobre in occasione dell'esame dello schema di atto normativo n. 343 quando, a fronte della richiesta dei deputati del gruppo M5S di garantire lo svolgimento della seduta alla presenza del Governo, aveva ritenuto di dare corso alla deliberazione del parere tenendo conto dell'esigenza di concludere tempestivamente l'esame dell'atto assegnato. A seguito della decisione da lui assunta, la deputata Giulia Grillo, vicepresidente vicario del gruppo M5S, aveva scritto alla Presidente della Camera chiedendo di far rispettare l'articolo 37 del regolamento e i diritti delle opposizioni. La Presidente Boldrini nella sua risposta, con lettera del 25 ottobre 2016, ha sottolineato come le richieste concernenti la presenza del Governo in Commissione, formulata ai sensi dell'articolo 37 del Regolamento debba essere valutata alla luce della fase procedimentale nella quale sono avanzate tenendo conto, in quel caso, della scadenza prevista per l'utile deliberazione del parere. Aggiunge che la Presidente Boldrini, nel condividere le decisioni lui assunte nella seduta del 19 ottobre, ha sottolineato che « Si tratta, evidentemente, di una valutazione che attiene all'organizzazione e al buon andamento dei lavori, di cui è responsabile in ultima istanza il Presidente della Commissione, il quale, tenendo anche conto delle posizioni dei Gruppi, deve valutare le condizioni per l'efficace svolgimento delle attività dell'organo e per l'utile e tempestivo adempimento dei suoi compiti istituzionali ». Conclude che nel caso in questione la presidenza ritiene di accogliere la richiesta dei deputati del gruppo M5S ribadendo che il Governo ha già assicurato la sua presenza in fase di deliberazione della proposta di

parere. Ribadisce infine quanto già sottolineato dal deputato Benamati che è prassi consolidata della X Commissione procedere alla deliberazione del parere solo dopo che la proposta sia stata presentata in una precedente seduta o anticipata per email a tutti i commissari, che

non vi potevano essere dubbi sull'andamento della seduta odierna.

Rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 12.30.

ALLEGATO

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

PROPOSTA DI PARERE

Le Commissioni riunite IX (Trasporti) e X (Attività produttive),

esaminato lo schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/94/UE, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (Atto n. 337);

premesso che la citata direttiva pone in capo agli Stati membri l'obbligo di porre in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie entro il 18 novembre 2016;

preso atto che la relazione illustrativa esplicita che per effetto del combinato disposto della legge 9 luglio 2015, n. 114 (legge di delegazione europea per l'anno 2014) entrata in vigore il 15 agosto 2015, e della legge n. 234 del 2012 – vigente a quella data – il termine per l'esercizio della delega viene a scadenza il prossimo 18 dicembre 2016;

segnalato che la medesima direttiva impone a ciascuno Stato membro di adottare un proprio Quadro Strategico Nazionale che comprenda una serie di misure minime fissate dalla direttiva, da sottoporre alla Commissione dell'Unione europea entro il 18 novembre 2016 e che, è richiesto agli Stati di presentare alla Commissione una relazione sull'attuazione entro il 18 novembre 2019 e, successivamente, ogni tre anni;

condivisi i principali contenuti della direttiva, volta a prevedere un quadro comune di misure per la realizzazione di

infrastrutture per i combustibili alternativi per il trasporto nell'Unione – individuati in elettricità, gas naturale e idrogeno – per ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti;

preso atto che per ciascun tipo di propellente sono fissati obiettivi temporali distinti in ordine alla rete infrastrutturale di distribuzione (e segnatamente, per l'elettricità, gli Stati membri garantiscono la creazione, entro il 31 dicembre 2020, di un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico; per la creazione di punti di rifornimento di idrogeno il termine è fissato al 2025, mentre per il gas naturale la rete di rifornimento per il trasporto marittimo dovrà essere sviluppata per il 2030);

evidenziata, in termini generali, l'esigenza di assicurare il pieno rispetto del principio di neutralità tecnologica, in conformità allo spirito della direttiva, consentendo così una maggiore flessibilità e capacità di assecondare lo sviluppo futuro del mercato dei trasporti sostenibili e sottolineato, in tale prospettiva, l'opportunità di espungere dall'articolato ogni riferimento a specifici combustibili alternativi, sostituendolo con quello onnicomprensivo a « combustibili alternativi »;

acquisiti i contributi dei principali operatori interessati alla normativa in oggetto, nonché il parere reso dalla Conferenza unificata lo scorso 10 novembre;

valutata l'esigenza di intervenire sull'articolato nei seguenti punti:

all'articolo 2, che reca le definizioni:

per escludere l'estensione della definizione di veicolo elettrico anche ai veicoli ibridi non a ricarica esterna, che dunque non necessitano di un'infrastruttura di ricarica, eliminando il richiamo alla definizione contenuta nel decreto-legge n. 83 del 2012, conformando così il testo alla direttiva DAFI (*Deployment of Alternative Fuels Infrastructure*);

al comma 1, lettera f), atteso che non appare giustificato il riferimento alla sola rete di trasmissione né il mero riferimento ad un generatore a GNL;

al comma 1, lettera f), per estendere l'opzione di alimentazione di un generatore elettrico isolato a tutti i combustibili alternativi o quantomeno per evitare il riferimento al solo GNL integrandolo anche con il riferimento all'idrogeno, in attuazione del principio di neutralità tecnologica;

al comma 1, lettera g), per evitare che la definizione di « punto di ricarica o di rifornimento accessibile al pubblico » ivi indicata possa ingenerare confusione, adottando una formulazione più aderente al testo della direttiva che, in particolare, comprenda punti di ricarica accessibili senza alcuna restrizione collocati su area pubblica o privata ma aperta al pubblico, nonché il punto di ricarica associato ad un servizio di condivisione dei veicoli a seguito del pagamento del servizio di ricarica; ciò anche al fine di considerare non aperto al pubblico il punto di ricarica destinato ad uso privato installato su area privata o pertinenziale, sia esso in uso personale o aziendale;

all'articolo 3, ove si definiscono i contenuti del Quadro Strategico Nazionale (QSN), di cui all'Allegato III del provvedimento, e le modalità per il suo aggiornamento:

per far sì che QSN, nei suoi aggiornamenti, possa tenere conto – modulan-

dole al proprio interno – delle singole componenti di fornitura, favorendo quelle maggiormente sostenibili dal punto di vista ambientale, con particolare riguardo agli sviluppi tecnologici relativi alla fornitura di idrogeno per il trasporto;

per prescrivere che sia acquisito il parere della Conferenza unificata in sede di adozione delle linee guida per la redazione dei piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS);

all'articolo 4, che definisce modalità tempi e priorità per le infrastrutture destinate alla fornitura di elettricità per il trasporto:

per assicurare che a livello nazionale si adotti uno standard unico o almeno che vi sia interoperabilità tra i punti di ricarica;

per rafforzare la priorità dell'infrastrutturazione negli agglomerati urbani e suburbani, riformulando a tal fine il comma 1, alinea e lettere a) e b), nel senso di richiamare il parametro oggettivo relativo ai limiti di concentrazioni inquinanti;

per operare una distinzione tra punti di ricarica accessibili al pubblico e quelli non accessibili, al fine di consentire a questi ultimi – fermo restando l'obbligo di rispondere ai requisiti di sicurezza – la facoltà di adottare standard diversi rispetto a quelli cui devono attenersi i punti di ricarica accessibili al pubblico, sia al fine di preservare la neutralità tecnologica sia al fine di non ostacolare lo sviluppo e la ricerca innovativa nella realizzazione di punti di carica di potenza superiore a quella standard;

per precisare che occorre dotare di sistemi di misurazione intelligenti il punto di connessione della stazione di ricarica alla rete pubblica e non anche i singoli punti di ricarica all'interno della medesima stazione;

all'articolo 5, che concerne la fornitura di idrogeno per il trasporto stradale:

per ribadire al comma 2 che il motore ad idrogeno comprende anche quello che utilizza celle a combustibile, mediante richiamo alla nozione di cui al comma 1;

per ridurre il termine entro cui aggiornare il vigente DM 31 agosto 2006 concernente gli impianti di distribuzione di idrogeno al fine di accelerare gli investimenti sulla distribuzione dell'idrogeno;

all'articolo 6, nella parte in cui si disciplina la realizzazione della rete di distribuzione di gas naturale:

al fine di inserire, dopo il comma 3, misure volte a ridurre sensibilmente l'inquinamento atmosferico negli ambiti portuali adiacenti ai centri urbani;

allo scopo di coordinamento normativo con l'articolo 18, per la porzione di quest'ultimo riferita al GNL;

all'articolo 8, ove si prescrivono oneri di informazioni riguardo ai veicoli a motore immessi sul mercato dopo il 18 novembre 2016 e si richiamano le norme in materia di etichettatura per quanto riguarda i combustibili:

per richiamare, al comma 2, la normativa di unificazione vigente;

per ridurre il termine di cinque anni per l'adozione di un decreto ministeriale concernente le informazioni su prezzi e punti di rifornimento accessibili;

all'articolo 9, che detta norme per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di interesse nazionale:

per integrare la disposizione nel senso di far precedere la decisione di investimento con una analisi costi/benefici, sentito un soggetto terzo e indipendente quale l'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico (AEEGSI) che consenta di verificare la sostenibilità sociale, ambientale e economica di tali interventi;

per introdurre al comma 7, la locuzione, già presente nell'ordinamento vigente, di « terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto »;

per precisare la salvaguardia delle infrastrutture di stoccaggio, trasporto e rigassificazione, relativi al GNL, riconosciuti come insediamenti strategici dall'introduzione di nuovi oneri fiscali;

all'articolo 10, ove sono disciplinate talune richieste autorizzative volte a realizzare modifiche agli impianti stabilendo che tali attività non rientrano tra le cosiddette attività regolate e, nello stesso tempo, affida compiti regolatori all'Autorità dell'energia elettrica, il gas e il sistema idrico:

per superare l'eventuale apparente contraddizione tra il primo periodo e il secondo periodo, nella parte in cui quest'ultimo prevede che l'Autorità determini le modalità per lo svolgimento di talune attività, al fine di evitare oneri impropri sulle attività regolate e distorsioni sui mercati non regolamentati relativi alle attività di cui al medesimo articolo 10;

per inserire in questo contesto una specifica disciplina per meglio definire le competenze procedurali per il rilascio delle autorizzazioni in materia ambientale, in un'ottica di semplificazione e di efficienza;

all'articolo 14, che attribuisce all'Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico compiti inerenti le condizioni economiche di fornitura di gas per le reti isolate:

per precisare che l'intervento della AEEGSI si riferisce esclusivamente alla remunerazione del servizio di vendita GNL ai clienti vulnerabili;

per attribuire alla AEEGSI flessibilità nella determinazione degli ambiti di intervento regolatorio, circoscrivendo il campo di intervento, ad esempio, sulla base del numero dei punti di fornitura serviti o alle situazioni in cui non possano dispiegarsi condizioni di concorrenzialità

nell'attività di vendita, anche in considerazione della futura cessazione dei regimi di tutela per la clientela domestica attualmente vigenti;

all'articolo 15, che reca disposizioni in materia di misure per agevolare la realizzazione di punti di ricarica:

per allineare ad altre scadenze il termine entro cui i Comuni sono chiamati a modificare 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, attualmente fissato al 1° giugno 2017, eventualmente posticipandolo alla scadenza dell'anno solare;

per ridurre la soglia minima di unità abitative per gli edifici residenziali di nuova costruzione, attualmente espressa in termini assoluti nella misura di 50 unità ad una soglia di 10 unità adottata come parametro per l'obbligo di predisposizione all'allaccio per la possibile installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli;

per eliminare il comma 3, che potrebbe essere ultroneo atteso che la disciplina sulla trasformazione dei veicoli a motore endotermico in elettrici (*revampig*) è già contenuta nel decreto Ministero dei trasporti e delle infrastrutture n. 219/2015;

all'articolo 18, relativamente alle misure per la diffusione dell'utilizzo del gas naturale e dell'elettricità nel trasporto stradale:

per tenere in debito conto la possibilità di fissare l'obbligo di dotarsi di un punto di rifornimento di GPL nel caso in cui sussistano gli impedimenti di natura tecnica e economica di cui al comma 5;

per specificare, ove si fa riferimento alle infrastrutture di ricarica elettrica, (commi 1, 6 e 11), che esso concerne punti di ricariche di potenza elevata almeno veloce;

per inserire una specifica disposizione ai fini dell'assolvimento degli obblighi di cui ai commi 3 e 4 in ambito autostradale;

per adottare come riferimento, ai commi 3 e 4, le province i cui capoluoghi abbiano superato i limiti di concentrazione dell'inquinamento per almeno due anni su sei nel periodo 2009-2014;

per declinare gli impedimenti con riguardo alla lunghezza delle tubazioni per l'allacciamento (lettera *b*));

al comma 9, nel testo condiviso con la Conferenza unificata:

1) per precisare i soggetti sui quali ricade l'obbligo, con particolare riguardo alla platea dei gestori di servizi che svolgono le attività nelle province di cui al primo periodo;

2) per estendere l'obbligo di acquisto di veicoli e autobus anche ai cosiddetti veicoli ibridi;

3) per eliminare il terzo periodo, al fine di evitare confusione nell'uso della nozione di « suddivisione in lotti »;

4) per riferire l'obbligo di acquisto nella percentuale prevista a veicoli che utilizzano combustibili alternativi espungendo ogni riferimento a specifiche tipologie di carburante;

5) per introdurre un periodo transitorio di 12/18 mesi per l'entrata in vigore della clausola per l'acquisto di autobus e mezzi per la raccolta rifiuti, atteso che l'introduzione del vincolo con effetto immediato potrebbe essere prematura, sia per evitare l'esplosione di costi di acquisto per la PA – in considerazione degli scarsi modelli esistenti sul mercato e del non ancora completo sviluppo delle tecnologie (soprattutto nel caso dell'elettrico) –, sia per consentire all'industria produttiva di adeguare i propri investimenti;

all'articolo 19, ove si prevede una specifica regolamentazione delle amministrazioni locali, con propri provvedimenti, fi-

nalizzata a consentire nelle aree a traffico limitato la circolazione dei veicoli alimentati a combustibili alternativi:

per verificare la possibilità di rendere più omogenee le regolamentazioni di accesso alle ZTL e dei blocchi traffico sul territorio per dare un messaggio certo e univoco al consumatore finale all'atto dell'acquisto di veicoli alimentati con combustibili alternativi;

all'articolo 23, che nella formulazione attuale si limita a ribadire la validità delle disposizioni tributarie vigenti in materia di accisa:

per precisare che le disposizioni in materia di accise relativamente al gas naturale si applicano anche al biometano e al GNL,

esprimono

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) all'articolo 2, comma 1, lettera b), eliminare il secondo periodo;

b) all'articolo 2, comma 1, lettera f), sostituire le parole « di trasmissione » con la parola « elettrica »;

c) all'articolo 2, comma 1, lettera f), sostituire le parole « a gas naturale liquefatto-GNL » con le seguenti: « da combustibili alternativi » oppure, in alternativa, aggiungere, in fine « o idrogeno »;

d) all'articolo 2, comma 1, lettera g), numero 1), dopo la parola « pubblico » aggiungere « anche »;

e) all'articolo 3, comma 5, andrebbe esplicitato che il quadro strategico nazionale possa tenere conto modulando al proprio interno, delle singole componenti di fornitura, favorendo quelle maggiormente sostenibili dal punto di vista ambientale;

f) all'articolo 3, comma 7, lettera c), dopo le parole « dei trasporti » aggiungere « previo parere della Conferenza unificata »;

g) all'articolo 4, comma 1, dopo le parole « per garantire » aggiungere « la interoperabilità tra punti già presenti e da installare e »;

h) all'articolo 4, comma 1, dopo le parole « veicoli elettrici circolino » aggiungere « almeno »;

i) all'articolo 4, comma 1, sostituire le lettere a) e b) come segue:

a) città metropolitane – poli e cintura – e altre aree urbane che hanno registrato nell'ultimo triennio lo sfioramento dei limiti delle concentrazioni inquinanti come previsto dal decreto legislativo 13 agosto 2010 n. 155;

b) aree urbane non rientranti nella lettera a);

j) all'articolo 4, comma 5, si operi una distinzione tra punti di ricarica accessibili al pubblico e quelli non accessibili, al fine di consentire a questi ultimi – fermo restando l'obbligo di rispondere ai requisiti di sicurezza – la facoltà di adottare standard diversi rispetto a quelli cui devono attenersi i punti di ricarica accessibili al pubblico, ove siano di potenza superiore a quella standard;

k) all'articolo 4, comma 7 si valuti l'opportunità di precisare che occorre dotare di sistemi di misurazione intelligenti il punto di connessione della stazione di ricarica alla rete pubblica e non anche i singoli punti di ricarica all'interno della medesima stazione;

l) all'articolo 5, comma 2, dopo la parola « motore » aggiungere « di cui al comma 1, »;

m) all'articolo 5, comma 3, sostituire le parole: « 18 novembre 2017 » con le seguenti « 31 marzo 2017 »;

n) all'articolo 6, dopo il comma 3, aggiungere il seguente:

« 3-bis. Al fine di ridurre sensibilmente l'inquinamento atmosferico all'interno degli ambiti portuali limitrofi ai grandi centri urbani, le navi adibite alla navigazione marittima e le navi adibite alla naviga-

zione interna, entro il 31 dicembre 2018 adottano sistemi propulsivi che garantiscano l'uso del GNL, dell'idrogeno o di altri combustibili alternativi, durante le manovre di ingresso e di uscita dai porti, nel rispetto degli standard sulle emissioni di zolfo dalla navi previsti dalla normativa vigente. »;

o) all'articolo 6, commi 7 e 9, si effettui un richiamo all'articolo 18;

p) all'articolo 8, comma 2, primo periodo, sostituire le parole da « per quanto riguarda » fino alla fine del periodo con le seguenti « di cui alle norme tecniche di unificazione »;

q) all'articolo 8, comma 6, sostituire la parola « cinque » con « quattro »;

r) all'articolo 9, si valuti l'opportunità di integrare la norma prevedendo di far precedere la decisione di investimento con una analisi costi/benefici, anche avvalendosi dell'AEEG, che consenta di verificare la sostenibilità sul piano economico, ambientale e sociale di tali interventi e quindi la coerenza con le finalità espressamente enunciate dal medesimo articolo;

s) all'articolo 9, comma 7, sostituire le parole « impianti di rigassificazione e stoccaggio di gas naturale liquefatto » con « terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto »;

t) si precisi infine al medesimo articolo la salvaguardia delle infrastrutture di stoccaggio, trasporto e rigassificazione, relativi al GNL, riconosciuti come insediamenti strategici dall'introduzione di nuovi oneri fiscali;

u) all'articolo 10, comma 3, si verifichi se vi sia contraddizione tra il primo periodo e il secondo periodo, nella parte in cui quest'ultimo prevede che l'Autorità determini le modalità per lo svolgimento di talune attività, al fine di evitare oneri impropri sulle attività regolate e distorsioni sui mercati non regolamentati relativi alle attività di cui al medesimo articolo 10;

v) dopo l'articolo 10 si abbia cura di verificare l'opportunità dell'introduzione di una disposizione del seguente tenore, aggiungere l'articolo 10-bis:

« ART. 10-bis (*Procedimenti ambientali*).

1. Nella Parte Seconda, Allegato II – Progetti di competenza statale del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, al punto 8) dopo le parole « gas di petrolio liquefatto » è aggiunto « e di gas naturale liquefatto ». Sono fatte salve le autorizzazioni già rilasciate o in fase di istruttoria alla data di entrata in vigore del presente decreto.

2. Nella Parte Seconda, Allegato III – Progetti di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano è aggiunto il seguente punto « h-bis) « Stoccaggio di gas naturale liquefatto, con capacità complessiva superiore a 200 tonnellate, già soggetti all'articolo 15 del decreto legislativo 26 giugno 2015, n. 105 »; sono fatte salve le autorizzazioni già rilasciate o in fase di istruttoria alla data di entrata in vigore del presente decreto »;

w) all'articolo 14, comma 1, dopo la parola « vendita » aggiungere « per i clienti vulnerabili »;

x) all'articolo 14, comma 1, si valutati l'opportunità di attribuire alla AEEGSI flessibilità nella determinazione degli ambiti di intervento regolatorio, circoscrivendo il campo di intervento, ad esempio, sulla base del numero dei punti di fornitura serviti o alle situazioni in cui non possano dispiegarsi condizioni di concorrenzialità nell'attività di vendita, anche in considerazione della futura cessazione dei regimi di tutela per la clientela domestica attualmente vigenti;

y) all'articolo 15, comma 1, capoverso 1-ter, sostituire le parole « 1 giugno » con le parole « 31 dicembre »;

z) all'articolo 15, comma 1, capoverso 1-ter si riduca l'indicazione della soglia minima di unità abitative per gli edifici residenziali di nuova costruzione a dieci unità;

aa) all'articolo 15 sopprimere il comma 3;

bb) all'articolo 18, comma 1, dopo il primo periodo, aggiungere il seguente « In alternativa a quanto previsto dal comma 1, ove ricorrano contemporaneamente le impossibilità tecniche di cui alle lettere b) e c) di cui al comma 5, le Regioni con densità superficiale di numero di impianti di distribuzione di GPL al di sotto della media nazionale, indicata in prima applicazione nella tabella III della Sezione D dell'Allegato III, prevedono l'obbligo impianti di distribuzione GPL;

cc) all'articolo 18, commi 1, 6 e 11, dopo le parole « ricarica elettrica » aggiungere « di potenza elevata almeno veloce di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), numero 1 »;

dd) all'articolo 18, dopo il comma 4, aggiungere il seguente:

« 4-bis) In ambito autostradale gli obblighi di cui ai commi 3 e 4 del presente articolo e al comma 1, lettera c), dell'articolo 4, sono assolti dai concessionari autostradali, i quali entro il 31 dicembre 2018 presentano al concedente un piano di diffusione dei servizi di ricarica elettrica, di GNL e GNC, garantendo un numero adeguato di punti di ricarica lungo la rete autostradale e la tutela del principio di neutralità tecnologica degli impianti. I suddetti concessionari sono impegnati, in caso di affidamento a terzi del servizio di ricarica, al rispetto delle procedure competitive di cui all'articolo 11, comma 5-ter, della legge 23 dicembre 1992, n. 498. »;

ee) all'articolo 18, commi 3 e 4, fare riferimento alle province i cui capoluoghi abbiano superato i limiti di concentrazione dell'inquinamento per almeno due anni su sei nel periodo 2009-2014;

ff) all'articolo 18, comma 5, lettera b), sostituire la parola « distanza » con « lunghezza delle tubazioni per l'allacciamento » e aggiungere in fine le parole « o comprovati ostacoli fisici legati alle caratteristiche del territorio che determinino oneri economici eccessivi »;

gg) all'articolo 18, comma 6, sostituire la parola « elettricità » con le seguenti: « nuovi punti di ricarica elettrica almeno della tipologia veloce, di cui all'articolo 2, comma 1. »;

hh) all'articolo 18, comma 9, nel testo condiviso con la Conferenza unificata si abbia cura di intervenire:

al fine di precisare che l'obbligo ricade sui i gestori di servizi che svolgono le attività nelle province di cui al primo periodo;

per estendere l'obbligo di acquisto a veicoli a tecnologia *full hybrid* termico-elettrico, nonché ibridi nel caso degli autobus;

per eliminare il terzo periodo;

per riferire l'obbligo di acquisto nella percentuale prevista a veicoli che utilizzano combustibili alternativi espungendo ogni riferimento a specifiche tipologie di carburante, ovvero precisare che potrà riguardare in futuro l'acquisto di veicoli ad idrogeno;

ii) all'articolo 18, comma 9, si introduca un periodo transitorio di 12/18 mesi per l'entrata in vigore della clausola per l'acquisto di autobus e mezzi per la raccolta rifiuti;

jj) all'articolo 19, sostituire le parole « possono consentire » con « consentono » e prevedere formule atte a supportare l'introduzione di una regolamentazione omogenea per l'accesso alle ZTL sull'intero territorio nazionale;

si valuti altresì l'opportunità di inserire il seguente comma:

« 1-bis. Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Governo, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, promuove la stipulazione di una intesa in sede di Conferenza Stato-città ed autonomie locali per assicurare una regolamentazione omogenea dell'accesso alle aree a traffico limitato dei veicoli alimentati a combustibili alternativi di cui al presente decreto e per

la loro esclusione, subordinatamente al rispetto dei vincoli di protezione ambientale, dai blocchi anche temporanei alla circolazione stradale »;

kk) sostituire l'articolo 23 con il seguente:

« ART. 23 (*Coordinamento con normativa fiscale*) – 1. Le disposizioni tributarie vigenti in materia di accisa relativamente al gas naturale si applicano anche al biometano e GNL »;

ll) infine, in sede di aggiornamento del Quadro strategico nazionale, si abbia cura, anche avvalendosi della collabora-

zione di ENEA, del Consiglio Nazionale delle Ricerche e dell'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico, di adottare le misure necessarie per lo sviluppo della fornitura diretta di idrometano mediante la rete gas naturale nazionale, valutando la possibilità di applicare anche all'idrogeno, in modo non discriminatorio, le norme del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164, relative al gas naturale, nonché l'opportunità di incentivare l'immissione di idrogeno nella rete del gas naturale, con una disposizione sul modello di quella prevista, per il biometano, dall'articolo 21 del decreto legislativo n. 28 del 2011.