

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Titolo: 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.

Referente: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti- Ufficio legislativo

PREMESSA

Nell'ambito della legge 9 luglio 2015, n. 114, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione Europea – legge di delegazione europea 2014 – ed in particolare nell'allegato B, n.48, è previsto il recepimento della direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. La Direttiva 2014/94/UE persegue il duplice obiettivo di ottemperare agli obiettivi comunitari di abbattimento delle emissioni generate dal trasporto e di ridurre la dipendenza dai combustibili fossili tradizionali. Ciò richiede la realizzazione, con tempistiche opportunamente modulate per i diversi modi di trasporto, delle relative reti di approvvigionamento e distribuzione. Per il conseguimento di questo duplice obiettivo, la direttiva indica una serie di passi, il primo dei quali in ordine temporale è l'elaborazione del Quadro Strategico Nazionale (QSN) a sostegno della creazione delle infrastrutture per i combustibili alternativi, i cui contenuti minimi sono definiti nell'Allegato I della Direttiva stessa. Si evidenzia come l'elaborazione del quadro strategico nazionale e, più in generale, il recepimento della direttiva 2014/94/UE risulti pienamente coerente con il programma di Governo e più specificatamente sia 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, si ricorda che già dal 2014 il Governo Italiano si è impegnato, in sede parlamentare con l'O.d.g. G1.92, durante i lavori 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. Pertanto, il Ministero dello Sviluppo Economico, attraverso la costituzione di un Gruppo di coordinamento nazionale con tutti i soggetti interessati volto alla predisposizione di 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. Successivamente è stato messo in consultazione online sul sito del MISE il documento per la Strategia nazionale sul GNL. Mediante un apposito questionario, è stato possibile raccogliere commenti a una serie di temi di discussione utili a verificare la disponibilità del sistema paese a impegnarsi verso questo progetto complessivo di sviluppo. Relativamente alla rispondenza delle misure di semplificazione di cui al Titolo IV con specifici criteri di delega, si rappresenta quanto segue. Il presente schema di decreto legislativo recepisce direttamente le disposizioni della direttiva 2014/94/UE che, stante la mancanza di precisi criteri di delega nella legge 9 luglio 2015, n. 114, fa riferimento esclusivamente ai criteri generali di cui agli articoli 31 e 32 della legge n. 234 del 2012. In particolare, le disposizioni di cui al Titolo IV, che disciplinano le misure per la semplificazione delle procedure amministrative, danno attuazione all'articolo 3, paragrafo I della direttiva 2014/94/UE nel quale si prevede che gli Stati membri "adottano il quadro strategico nazionale" – disposizione, quindi, a recepimento obbligatorio – e che tale quadro strategico nazionale comprende, quantomeno, vari elementi,



espressamente indicati al medesimo articolo 3, paragrafo 1, tra cui le misure necessarie per assicurare che siano raggiunti gli obiettivi nazionali contenuti nel rispettivo quadro strategico nazionali. Inoltre, le disposizioni di cui al titolo IV dello schema di decreto si collocano in aderenza a quanto previsto al comma 1, lettera b), dell'articolo 32 della legge n. 234/2012, il quale prevede che, ai fini di un miglior coordinamento con le discipline vigenti per i singoli settori interessati dalla normativa da attuare, sono introdotte le occorrenti modificazioni alle discipline stesse, attraverso il riassetto e la semplificazione normativa con l'indicazione esplicita delle norme abrogate. Di qui l'esigenza di prevedere tali misure in norma e non nell'ambito del quadro strategico allegato.

L'articolato, data la complessità della materia e le varie fattispecie trattate, è stato suddiviso in n. 7 Titoli, per un totale di 25 articoli e 4 allegati, come di seguito specificato.

Titolo I – Finalità ed Obiettivi

In tale Titolo sono disciplinati, rispettivamente agli articoli 1 e 2, le finalità e gli obiettivi del provvedimento, nonché le definizioni, in attuazione degli articoli 1 e 2, paragrafo 1 della direttiva.

Art. 1 – Finalità e campo applicazione (attuazione art. 1 della direttiva)

Tale articolo indica nella riduzione della dipendenza dal petrolio e nell'attenuazione dell'impatto ambientale del settore dei trasporti la finalità del provvedimento, il cui campo di applicazione è l'infrastruttura per i combustibili alternativi. Per la sua realizzazione il provvedimento stabilisce i requisiti minimi (costituenti la parte obbligatoria della direttiva) per 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) e di gas petrolio liquefatto (GPL) per il trasporto.

Art. 2 – Definizioni (attuazione art. 2, paragrafo 1 della direttiva)

Il presente articolo esplicita le definizioni utilizzate nel provvedimento, riprendendo l'elencazione riportata nella direttiva stessa opportunamente raccordata a quelle delle leggi nazionali preesistenti quali per esempio, il d.lgs. 2 marzo 2011, n. 28 relativo ai biocarburanti e la legge 7 agosto 2012, n.134, articolo 17 *septies* per quanto riguarda le definizioni relative ai veicoli elettrici. In particolare, per quanto riguarda la definizione della lettera d), "punto di ricarica di potenza standard", si è ritenuto opportuno introdurre una ulteriore specificazione nell'ambito dei punti di ricarica di potenza standard. Il *range* di potenza che caratterizza la potenza standard si qualifica infatti con differenti tempi necessari per una ricarica. Ad, esempio per una vettura con un pacco batterie di circa 20/25 kw il tempo di ricarica quasi completa varia da 6-8 ore a 1-1 e 1/2 ore. Di conseguenza il tempo decisamente diverso tra una ricarica a 3,7 kW e 22 kW impone una distinzione che caratterizza anche lo scenario (diversi luoghi idonei alla loro installazione a seconda della finalità) nell'ambito del quale di colloca l'azione di ricarica ossia:

- sosta prolungata
- sosta breve
- fermata

Inoltre, tale caratterizzazione risulta anche coerente con l'attuale classificazione presente nel Piano Nazionale PNire che rappresenta già da due anni un riferimento per gli *stakeholders* del settore anche per la pianificazione e gestione delle reti di ricarica sul territorio nazionale.

Per quanto riguarda la lettera e), "punto di ricarica di potenza elevata", si è ritenuto opportuno introdurre una ulteriore specificazione nell'ambito dei punti di ricarica di potenza elevata, per le medesime motivazioni di cui sopra sui tempi e gli scenari di ricarica. In particolare, una ricarica ultra veloce rappresenta anche un cambiamento radicale, passando dal concetto di mobilità, intesa come mobilità cittadina e metropolitana, al concetto di mobilità come quello garantito dalle attuali vetture a propulsione termica.



Titolo II – Quadro Strategico Nazionale

Capo I – Disciplina Generale

Il Capo I prevede la disciplina generale per la realizzazione dell'infrastruttura oggetto del provvedimento, nel rispetto dei requisiti minimi della direttiva, introducendo, all'articolo 3, il QSN e, agli articoli da 4 a 7, le disposizioni che, seppure generali, sono relative alle 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.

Art. 3 – Disciplina del quadro strategico nazionale (attuazione art. 3 paragrafi 1, 2, 3, 5, e 6 della direttiva)

Tale articolo, in attuazione dell'articolo 3, paragrafi 1, 2, 3, 5 e 6 della direttiva, definisce il QSN, che rappresenta il primo obbligo temporale (18 novembre 2016) per il recepimento della Direttiva.

Sono in particolare disciplinati gli elementi obbligatori del QSN:

- al comma 1, lettera a), la valutazione dello stato attuale e degli sviluppi futuri del mercato dei combustibili alternativi;
- al comma 1 lettera b), gli obiettivi nazionali per lo sviluppo dell'infrastruttura che sono meglio specificati nei successivi articoli da 4 a 7;
- al comma 1 lettere c) e d), 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 delle quali trova rispondenza rispettivamente nei seguenti articoli da 4 a 7, e vengono disciplinate nel comma 5 le modalità di aggiornamento periodico del QSN.

Sono introdotte, al comma 7, le misure adottate a sostegno della realizzazione dell'infrastruttura che, nel recepire i requisiti obbligatori della Direttiva, trattano:

- della semplificazione delle procedure amministrative come articolate al successivo Titolo IV;
- della promozione della diffusione dei combustibili alternativi come articolate al successivo Titolo V;
- del raccordo delle linee guida per la redazione dei PUMS (piani urbani per la mobilità sostenibile) con i principi del presente provvedimento. Sulla base di quanto suggerito dal DAGL è stato espunto il riferimento all'articolo 19 della legge 124/2015, che, come correttamente osservato, prevede soltanto principi di delega. La riformulazione chiarisce che le linee guida che il Ministero dovrà predisporre in materia di PUMS deve adeguarsi ai principi previsti dal presente decreto.

E' inserita la previsione di un aggiornamento triennale del QSN, ovvero di sue singole sezioni e sottosezioni. Si specifica inoltre che il comma 10, che richiama la normativa vigente in materia di biocarburanti, è stato riformulato con l'introduzione del riferimento alle "disposizioni dell'articolo 1, comma 15, del decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9 e dell'articolo 30-sexies, comma 1 del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito con modificazioni dalla legge 11 agosto 2014, n. 116", sulla base della proposta avanzata da MATTM, con la medesima comunicazione pervenuta in data 8 agosto 2016 per il tramite del Dipartimento Politiche Europee. La suddetta proposta introduce un riferimento alla norma di rango primario (legge n. 116/2014), in sostituzione del decreto ministeriale citato nella versione originaria (D.m. MISE 10 ottobre 2014).

Art. 4 – Disposizioni specifiche per la fornitura di elettricità per il trasporto – sezione a) del QSN (attuazione art. 4 paragrafi 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 e 12 della direttiva).



In attuazione dell'articolo 4 della Direttiva, in tale norma 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/suburbani, in altre zone densamente popolate e nelle reti ed ambiti secondo i criteri definiti nel comma 1. In particolare, gli ambiti e le reti pensate per la creazione di un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico sono stati suddivisi in tre categorie, sulla base delle attuali e previste autonomie dei veicoli elettrici. In tal senso, sono state pensate come 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 per collegare i principali centri urbani tra di loro e le relative periferie.

Ai commi 4, 5 e 6 sono disciplinati aspetti specifici, quali le specifiche tecniche per i punti di ricarica di potenza standard ed elevata, la valutazione della necessità di installare punti per la fornitura di elettricità alle navi in stazionamento nei porti, ovvero sono introdotti elementi di raccordo con la già citata valutazione delle discipline esistenti, quali quella relativa ai sistemi di misurazione intelligenti di cui al d.lgs. 4 luglio 2014, n.102.

I restanti commi disciplinano gli aspetti connessi con la tassazione, la modalità di ricarica senza la necessità di concludere contratti di fornitura da parte degli utenti, i prezzi praticati dagli operatori e relative specificità.

Art. 5 – Disposizioni specifiche per la fornitura di idrogeno per il trasporto stradale – sezione h) del QSN (attuazione art. 5 paragrafi 1 e 2 della direttiva)

Il suddetto articolo, in attuazione dell'articolo 5 della Direttiva, prevede, entro il 31 dicembre 2025, la creazione graduale ed in linea con la domanda di mercato di un adeguato numero di punti di rifornimento per l'idrogeno accessibili al pubblico per consentire la circolazione di veicoli alimentati da detto combustibile, ivi compresi i veicoli dotati di celle a combustibile.

Il comma 3 prevede nel raccordarsi con l'esistente disciplina di prevenzione degli incendi, prevede l'aggiornamento, a mezzo di decreto del Ministro dell'interno da adottarsi entro il 18 novembre 2017, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle regole tecniche per la progettazione, costruzione ed esercizio dei distributori di idrogeno per autotrazione di cui al DM Interno 31 agosto 2006.

Art. 6 – Disposizioni specifiche per la fornitura di gas naturale per il trasporto – sezione c) del QSN (attuazione art. 6 paragrafi 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 e 9 della direttiva)

Il presente articolo, in attuazione dell'articolo 6 della Direttiva, prevede:

- 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; detti punti di rifornimenti saranno designati, con sviluppo graduale, nella sezione c) del QSN, in considerazione della circostanza che lo sviluppo del mercato del GNL per uso marittimo dipenderà dalla futura diffusione di unità navali alimentate a GNL;
- 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;
- 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 definiti nel comma 7;
- 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 i criteri definiti nei commi 9 e 10.

Il comma 6 prevede l'emanazione, entro 12 mesi dall'entrata in vigore del provvedimento, di un decreto del Ministero dell'interno, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, concernente le norme tecniche di prevenzione degli incendi relativa agli impianti fissi di carburante



per autotrazione alimentati da serbatoi fissi di GNL. Il comma 10 prevede la necessaria conformità dei punti di rifornimento introdotti o rinnovati dal 18 novembre 2017 con le specifiche tecniche di cui all'Allegato I del provvedimento, punto 3.4, nel caso in cui la Commissione adotti atti delegati al riguardo.

È infine prevista anche la possibilità di forme di collaborazione transfrontaliera con gli Stati Membri confinanti per garantire l'adeguata copertura della rete centrale TEN-T.

Art. 7 – Disposizioni specifiche per la fornitura di gas di petrolio liquefatto per il trasporto – sezione d) del QSN (riferimento al “considerando” 7 della direttiva)

L'articolo 7 introduce la sezione d) del QSN relativa all'uso di GPL per il trasporto stradale. Al riguardo, è previsto che per promuovere la diffusione omogenea su tutto il territorio nazionale degli impianti di distribuzione di gas di petrolio liquefatto per il trasporto stradale, nella apposita sezione del quadro strategico nazionale siano individuati i criteri indicativi per favorire l'uniformità della penetrazione delle infrastrutture di distribuzione. Mentre per la diffusione del gas di petrolio liquefatto per la propulsione delle unità da diporto, nella sezione d) del quadro strategico nazionale sono individuati i requisiti minimi per la realizzazione delle infrastrutture di distribuzione.

Titolo III – Informazioni per gli utenti

Capo I – Modalità di comunicazione agli utenti

Art. 8 – Informazione per gli utenti (attuazione art. 7 paragrafi 1, 2, 3, 5, e 7 della direttiva)

Tale articolo disciplina le informazioni per gli utenti, introducendo elementi di raccordo alla normativa nazionale vigente:

- al comma 1, il riferimento per salvaguardare l'applicazione del decreto legislativo 31 marzo 2011, n. 55 (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, modifica 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) che contiene le specifiche dei combustibili convenzionali;
- al medesimo comma, il riferimento al decreto del Ministro dei trasporti del 28 aprile 2008 di Recepimento della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 settembre 2007, relativa all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, ed in particolare al disposto dell'art. 37 in merito alle informazioni destinate agli utenti. Il citato riferimento è necessario in ragione della obbligatorietà del rispetto delle disposizioni della direttiva 2007/46/CE che regola il procedimento di omologazione comunitaria dei veicoli a motore.

Con i commi 2 e 3 viene data attuazione alle disposizioni di cui ai paragrafi 2 e 3 della direttiva 2014/94/CE.

Con i commi 4 e 5 si dà attuazione alla richiesta di fornire indicazioni comparative sul prezzo dei combustibili erogati in punti di rifornimento diversi lungo una tratta stradale. Al riguardo, si prevede come dette indicazioni devono, entro il termine di 180 giorni dall'entrata in vigore del decreto, essere rese disponibili a mezzo di sistema informativo consultabile via internet. Il comma 6 prevede il termine di cinque anni per rendere disponibili analoghe informazioni comparative relative ai combustibili per la navigazione, periodo ritenuto adeguato per la comunicazione agli utenti, in quanto riveste carattere di novità.

Titolo IV – Misure per la semplificazione delle procedure amministrative (attuazione art. 3 paragrafo I, terzo trattino)



Il Titolo IV è articolato, in analogia al precedente Titolo II, in disposizioni specifiche per le diverse tipologie di infrastruttura di rifornimento o ricarica, per ciascuna delle quali sono individuate le misure di semplificazione in attuazione dell'articolo 3 – paragrafo 1 - della direttiva.

Capo I – Disposizioni per le infrastrutture di GNL

In tale Capo I sono disciplinate, rispettivamente negli articoli 9 e 10, le infrastrutture di stoccaggio di GNL, funzionali alla realizzazione della rete nazionale di trasporto del gas naturale e quelle non destinate all'alimentazione di reti di trasporto di gas naturale. L'articolo 11 introduce procedure amministrative semplificate per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di piccole dimensioni. Gli articoli 12 e 13 trattano rispettivamente del sistema di codifica dei serbatoi criogenici di stoccaggio del GNL e dell'applicabilità ai procedimenti amministrativi in corso, su richiesta del proponente, delle disposizioni di cui agli articoli 9, 10 ed 11.

Art. 9 – Disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di interesse nazionale

L'articolo fornisce disposizioni specifiche opportunamente raccordate con la normativa vigente indicata nei diversi commi per le infrastrutture di stoccaggio di GNL connesse o funzionali all'allacciamento e alla realizzazione della rete nazionale di trasporto del gas naturale. Tali infrastrutture sono sconsiderate come infrastrutture e insediamenti strategici, ai sensi, dell'articolo 1, comma 7, lettera i), della legge 23 agosto 2004, n. 239. Per quest'ultime, è stato introdotto al comma 4 un procedimento unico per l'autorizzazione alla costruzione ed esercizio. La disposizione rispetta pienamente il principio della prevalenza, come affermato nella sentenza n. 303 del 2003, in ragione sia del necessario unitario e celere esercizio degli impianti a livello nazionale, sia della impossibilità di ricondurre l'intervento legislativo entro la materia del governo del territorio. In definitiva, la necessaria unitarietà dell'esercizio delle funzioni amministrative e la tutela ed il soddisfacimento di determinati interessi generali sono la legittimazione all'attrazione nell'orbita tracciata dai poteri statali delle funzioni legislative e amministrative in materia. In ogni caso, il decreto in esame è adottato previo parere della Conferenza unificata e, pertanto, in quella sede le Regioni e gli Enti locali potranno rappresentare le proprie argomentazioni sulla questione. Si specifica che all'articolo 9, comma 2, è stata inserita la previsione della possibilità per i titolari di infrastrutture che svolgono attività regolata, di svolgere attività di gestione e vendita del GNL per altre finalità, fermo restando l'obbligo di separazione contabile, in quanto queste ultime non rientrano tra le attività regolate. La disposizione del comma 2, non attiene ad alcun rapporto di concessione tra una amministrazione pubblica e un concessionario di pubblico servizio: tutte le infrastrutture di stoccaggio, deposito, rigassificazione di GNL e di trasporto del gas naturale sono realizzate ed esercitate a seguito di un'autorizzazione, e non di una concessione, e sono realizzate da imprese private con propri capitali, senza finanziamenti pubblici. Tali infrastrutture, per il loro carattere strategico per il fabbisogno energetico del Paese, sono autorizzate dal Ministero dello sviluppo economico e dichiarate di pubblica utilità, urgenti e indifferibili. Il loro esercizio, in quanto facenti parte della rete di approvvigionamento del gas naturale, è sottoposto al regime di tipo "regolato" come disciplinato dalle direttive UE in materia di mercato interno dell'energia, recepite nell'ordinamento italiano con i D.lgs. n.164 del 2000 e n.93 del 2011. Questo vuol dire che le reti di trasporto e i terminali di rigassificazione del GNL nonché le infrastrutture del GNL per la parte dedicata alla fornitura di gas rigassificato e iniettato nella rete nazionale di trasporto, sono sottoposte alle delibere dell'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il servizio idrico che ne determina la remunerazione degli investimenti e quindi le tariffe per il servizio verso terzi. Inoltre, esse sono soggette agli obblighi di servizio pubblico derivanti dalle stesse norme, consistenti nel dover consentire ai terzi l'accesso alle loro infrastrutture in modo concorrenziale e non discriminatorio, in condizioni di normale esercizio, e di sottostare alle disposizioni emanate dal Ministero dello sviluppo economico in caso di situazioni di emergenza del sistema del gas naturale... Si è ritenuto pertanto di puntualizzare che nell'ambito dell'autorizzazione unica è



necessario acquisire unicamente il nulla osta di fattibilità, per il quale normalmente sono previsti 4 mesi, che ben si coordinano con i 180 giorni dell'intero procedimento. Tale comma, inoltre, è stato riformulato con riferimento alla verifica della conformità del presente comma con la normativa ambientale di cui al decreto legislativo 152/2006 e al decreto legislativo n. 105/2015. Viene fissata, al comma 5, in 10 anni la durata minima della concessione demaniale rilasciata nell'ambito delle autorizzazioni per gli impianti e le infrastrutture ricadenti in aree costiere. Lo stesso articolo chiarisce, inoltre, al comma 8, come i nuovi impianti di rigassificazione e stoccaggio di GNL restino soggetti alla procedura autorizzativa vigente di cui all'art. 46 del d.lgs. 1 ottobre 2007, n. 159 convertito con modificazioni dalla legge 29 novembre 2007, n. 222.

Art. 10 – Disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL non destinate all'alimentazione di reti di trasporto di gas naturale.

L'articolo fornisce le disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio di GNL non destinate all'alimentazione delle reti di trasporto di gas naturale, distinguendo impianti di capacità superiore a 200 tonnellate (considerate comunque infrastrutture strategiche ai fini degli obiettivi di cui alla sezione c) dell'allegato III e pertanto di competenza nazionale), il cui procedimento autorizzativo è disciplinato ai commi 1, 2 e 3, da quelli di capacità compresa tra le 50 e le 200 tonnellate cui è dedicato il comma 4, riservati alla competenza amministrativa regionale. Per entrambe le fattispecie è introdotta, rispettivamente ai commi 1 e 4, l'autorizzazione unica da rilasciarsi, in ottemperanza alla legge 7 agosto 1990, n. 241, a seguito di procedimento unico.

Viene fissata, al comma 7, in 10 anni la durata minima della concessione demaniale rilasciata nell'ambito delle autorizzazioni per gli impianti e le infrastrutture ricadenti in aree costiere.

Art. 11 – Disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di piccole dimensioni.

Tale articolo disciplina la procedura amministrativa semplificata che, nel rispetto delle normative vigenti in materia ambientale, sanitaria, fiscale e di sicurezza, si applica agli impianti di liquefazione di gas naturale connessi o funzionali ad impianti di stoccaggio di GNL di capacità inferiori a 50 tonnellate, nonché alla opere connesse ed alle infrastrutture indispensabili alla costruzione ed esercizio di detti impianti di stoccaggio. E' stata introdotta una procedura amministrativa semplificata per gli impianti inferiori a 50 tonnellate. La procedura riproduce molti dei caratteri semplificatori tipici della denuncia di inizio attività edilizia le cui attività istruttorie rientrano nelle competenze degli uffici tecnici comunali. Si aggiungono, altresì, alcune misure ulteriormente acceleratorie per quanto riguarda i tempi di acquisizione dei pareri della stessa amministrazione comunale. Inoltre, si pone la facoltà per le Regioni e le Province autonome di estenderne l'ambito di applicazione ad altre tipologie oltre la soglia delle 50 tonnellate.

Art. 12 - Disposizioni per i serbatoi criogenici di stoccaggio di GNL

Allo scopo di definire la tracciabilità del prodotto GNL ai fini fiscali, in tale norma è previsto l'obbligo di dichiarazione all'Agenzia delle dogane e dei monopoli che provvede ad identificare i serbatoi criogenici attraverso un sistema di codifica, da stabilire con successiva determinazione della medesima Agenzia delle dogane e dei monopoli.

Art. 13 – Ulteriori disposizioni per i procedimenti amministrativi relativi ai GNL

Il presente articolo prevede che nei casi in cui gli impianti e le infrastrutture di cui agli articoli 9 e 10 siano ubicati in area portuale o in area terrestre ad essa contigua e la loro realizzazione comporti modifiche sostanziali del piano regolatore portuale, il procedimento unico di autorizzazione considera contestualmente il progetto di variante del piano regolatore portuale. La disposizione mira al coordinamento delle procedure previste dalla legge n. 84 del 1994, in materia portuale. La procedura di modifica prevista si configura quale disposizione speciale rispetto alla procedura



ordinaria disciplinata dalla legge n. 84/94, come modificata dal decreto legislativo n. 169 del 2016, stante la peculiarità della fattispecie disciplinata.

Inoltre, il comma 2 prevede una disposizione transitoria per gli eventuali procedimenti in corso alla data di entrata in vigore del decreto.

Il comma 3 apporta delle modifiche al d.lgs. 93/2011 di attuazione delle direttive 2009/72/CE e 2009/73/CE, relative a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica, del gas naturale, inserendo le infrastrutture GNL tra quelle di interesse strategico. Il comma 5 è volto ad incentivare non solo nuovi insediamenti produttivi e nuove infrastrutture, ma anche la riconversione di siti ed infrastrutture esistenti per un migliore uso delle risorse economiche, ambientali e territoriali.

Art. 14 – Reti isolate di GNL

L'articolo recante reti isolate di GNL, prevede che AEEGSI provveda periodicamente ad aggiornare le condizioni economiche per la fornitura del GNL alle reti isolate, così come oggi provvede per il GPL.

Capo II - Disposizioni per le infrastrutture di ricarica

Art. 15 - Misure per agevolare la realizzazione di punti di ricarica

In tale articolo, per agevolare la realizzazione di punti di ricarica è stata prevista la modifica del comma 1 (capoverso 1-ter) dell'articolo 17-quinquies che permette una semplificazione dell'azione inizialmente prevista dal succitato comma. La modifica infatti introduce il concetto di predisposizione all'allaccio al posto di installazione di infrastrutture elettriche, introducendo un notevole risparmio in termini di investimenti economici necessari e collocandosi in modo più coerente con lo sviluppo progressivo della mobilità elettrica, senza obbligare gli *stakeholders* ad investimenti ingenti senza una reale utilità nel breve-medio periodo, seppur garantendo quella visione pianificatoria di lungo periodo insita nel contenuto dell'articolato. La modifica si è resa necessaria, anche a seguito delle reiterate segnalazioni da parte dell'Ance (Associazione Nazionale Costruttori Edili), a tutela dei costruttori italiani.

E' stato inoltre previsto di adeguare i regolamenti urbanistici, per il conseguimento del titolo abitativo edilizio ad edifici residenziali e non residenziali, permettendo di 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. I costi che ne derivano, in sede di nuove costruzioni, hanno un impatto non tangibile in quanto ricadono nelle attività ordinarie necessarie previste tra le opere che vengono realizzate tipicamente nella costruzione di edifici. Tuttavia, 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.

Si specifica che il presente articolo risulta integrato, al fine di limitare la disposizione alle ristrutturazioni edilizie importanti, di primo livello, ai sensi dell'Allegato 1, punto 1.4.1 del Decreto Ministero dello sviluppo economico del 26 giugno 2015, e cioè quelle che intervengono su più del 50% dell'involucro e sugli impianti. Il comma 2, prevede la modifica dell'articolo 17 *quinquies*, comma 2, del decreto legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, sostituendo le parole "secondo comma del codice civile" con le parole "primo, secondo e terzo comma del codice civile". Il comma 3 prevede la modifica dell'articolo 17 *terdecies* del decreto legge 22 giugno, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134. In particolare, è aggiunto il seguente comma 2 alla predetta legge: "sino all'adozione dei decreti di cui al comma 1, si applicano i medesimi sistemi, componenti identità tecniche, nonché le idonee procedure per la loro installazione quali elementi di sostituzione o di integrazione di parti dei veicoli, su tipi di autovetture e motocicli nuovi in circolazione". Il comma 4, prevede che, all'articolo 23, comma 2-bis, del decreto legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito con modificazioni,



dalla legge 4 aprile 2012, n. 35, è inserito il comma 2-ter. Quest'ultimo stabilisce che, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, da emanarsi entro trenta giorni, sono individuate le dichiarazioni, attestazioni, asseverazioni, nonché gli elaborati tecnici da presentare a corredo della segnalazione certificata di inizio attività di cui all'articolo 23, comma 2-bis, del decreto legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito con modificazioni, dalla legge 4 aprile 2012, n. 35.

Capo III – Disposizioni autorizzative per le infrastrutture di idrogeno

Art. 16 – Procedure per gli impianti di distribuzione di idrogeno per il trasporto.

L' articolo prevede che si applichino agli impianti di distribuzione idrogeno le procedure autorizzative previste ai sensi del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32 e sue successive modifiche, per gli impianti di distribuzione carburanti, nel rispetto delle normative nazionali e regionali vigenti in materia di sicurezza. Tale disposizione risulta integrata con l'esplicito riferimento al decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, come concordato in sede di riunione di coordinamento del 6 luglio 2016.

Titolo V – Misure per promuovere la diffusione dei combustibili alternativi (attuazione art. 3 paragrafo 1, terzo trattino)

Capo I – Misure per le infrastrutture di ricarica

Art. 17 – Misure per promuovere la realizzazione di punti di ricarica accessibili al pubblico.

Nel presente articolo, al comma 1 è stata prevista una integrazione del Codice della strada, all'art. 158, per colmare la mancanza di una regolazione specifica della sosta dedicata ai veicoli alimentati ad energia elettrica (in ricarica). L'assenza di una regolazione specifica concorre a determinare delle barriere all'introduzione e allo sviluppo della mobilità elettrica sul territorio nazionale ed, in particolare, nelle aree urbane e metropolitane. Infatti, la garanzia di avere a disposizione un posto dedicato per ricaricare il proprio veicolo elettrico è uno degli elementi che fornisce sicurezza e spinge l'utente ad acquistare un veicolo elettrico. In concomitanza con uno sviluppo ordinato e progressivo delle reti di ricarica per veicoli elettrici è necessario, infatti, individuare delle norme ad hoc che tutelino il veicolista elettrico. La regolamentazione tuttavia prevede di riservare lo spazio ai soli veicoli elettrici in ricarica non sovrapponendosi quindi con le politiche dei Comuni ed Amministratori locali cui rimane la facoltà di riservare gratuitamente alcune aree di sosta per i veicoli elettrici e a pagamento per gli altri veicoli. Al comma 2, è stata prevista la futura stipula di una intesa estesa a tutti gli Enti locali in modo da garantire una applicazione omogenea, su tutto il territorio nazionale, di regole legate alla mobilità, in particolar modo in ambito cittadino, al fine di superare uno dei principali problemi evidenziati dalla quasi totalità degli stakeholder coinvolti nel tema della mobilità elettrica che è quello relativo alla mancanza di regole condivise e unitarie a livello nazionale in termini di regolamentazione della sosta, dell'accesso alle aree interne delle città, della circolazione sulle corsie preferenziali, ecc. . Ciò rappresenta una barriera fisica e psicologica alla diffusione della mobilità elettrica che si intende superare.

Capo II – Misure per il Gas Naturale per il trasporto

Art. 18 – Misure per la diffusione dell'utilizzo del GNL e GNC e elettricità nel trasporto stradale.

Il comma 1, nei casi di autorizzazione alla realizzazione di nuovi impianti di distribuzione carburanti e di ristrutturazione totale degli impianti di distribuzione carburanti esistenti, demanda



alle Regioni l'emanazione di 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,

Il comma 2 prevede l'adozione di un decreto interministeriale di aggiornamento della normativa tecnica in materia di sicurezza che, tenendo conto degli standard di sicurezza utilizzati in ambito europeo, permetta un effettivo sviluppo della modalità self service per gli impianti di distribuzione del metano GNC. Il superamento di tali limitazioni è stato indicato dai consumatori di metano per auto uno dei principali fattori intorno a quale si gioca il successo di tutte le norme a favore del metano per auto.

I commi 3 e 4 prevedono, nelle aree fortemente inquinate indicate nell'allegato IV al provvedimento (elenco delle province interessate, che risultano essere quelle i cui capoluoghi abbiano superato il limite delle emissioni di PM₁₀ per almeno 3 anni su 7, nel periodo 2009-2015), una misura che obbliga i singoli titolari di punti vendita di carburanti tradizionali, che hanno erogato ingenti quantitativi di carburante (10 milioni di litri – in una prima fase – e 5 milioni di litri – in una seconda), a contribuire al miglioramento ambientale attraverso un investimento teso ad aggiungere infrastrutture di erogazione del metano (GNC o GNL in alimentazione e GNC o GNL in erogazione), nonché infrastrutture di ricarica elettrica.

Il comma 5 chiarisce che l'obbligo di cui ai commi 3 e 4 vale 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 metri tra la rete del gas naturale e 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.

Questo obbligo è previsto solo per un periodo determinato e limitato (un quinquennio), senza continuità, riconoscendo un carattere di eccezionalità alla situazione ambientale-sanitaria di certe aree del Paese. Si farà un monitoraggio e si vedrà tra qualche anno se lo strumento ha funzionato o se occorrerà metterne in campo altri.

Il comma 6 chiarisce che è possibile aprire punti vendita con il solo prodotto gas naturale e di elettricità senza la contestuale presenza, obbligatoria, dei carburanti tradizionali benzina e gasolio. Per tali carburanti tradizionali, infatti, si registra una saturazione di offerta che renderebbe diseconomico l'investimento in nuovi impianti di distribuzione carburanti a gas naturale se contestualmente vi fosse l'obbligo di dotarsi anche di tutti gli altri carburanti tradizionali.

Il comma 7 affronta l'annoso problema, segnalato varie volte dagli operatori e dalle associazioni degli impianti di distribuzione di gas naturale per auto, relativo alle penali per il supero della capacità giornaliera. In considerazione dei positivi impatti ambientali, si prevede che l'AEEGSI adotti misure finalizzate all'eliminazione delle suddette penali per ridurre gli oneri in capo agli impianti di distribuzione di metano. Tale disposizione è intesa a porre rimedio, ad esempio, a situazioni per cui nel caso un impianto vicino chiuda per manutenzione o problemi tecnici per alcuni giorni o settimane, i titolari degli impianti di distribuzione di metano che sono vicini devono farsi carico anche di questi clienti che eccezionalmente si riforniscono da lui (non avendo molte alternative gli automobilisti a causa della scarsità della distribuzione dei PV a metano). Questo provoca un incremento dell'erogato del PV attivo con incremento del prelievo oltre il limite prenotato di capacità giornaliera che, a causa del costo oneroso, obbliga tali impianti a chiudere a metà giornata per non incorrere in sanzioni elevate. Si crea un effetto domino che danneggia tutti gli impianti dell'area oltre che gli automobilisti che non riescono a rifornirsi con continuità. Al riguardo, si precisa, inoltre, che le predette penali di supero di capacità sono quelle stabilite nel Codice di rete di Snam-ReteGas, in base a criteri approvati dall'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il servizio idrico, che vengono applicate ai soggetti privati che utilizzano la rete di trasporto per farsi trasportare il gas fino alla stazione di servizio, nel caso tali soggetti usino una capacità di trasporto superiore a quella contrattualizzata. Le penali non incidono, pertanto, sulla finanza



pubblica, in quanto, appunto, stabilite nei contratti da Snam- ReteGas e da quest'ultima riscosse. Le penali non rappresentano un ulteriore guadagno ma una delle voci che contribuiscono alla remunerazione complessiva prestabilita in favore di Snam-Retegas, soggetto che svolge attività "regolata" e, pertanto, la presente disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Nella stessa direzione di rendere più agevole la realizzazione di nuovi PV a metano, il comma 8 prevede che le condotte di allacciamento che li collegano alle esistenti reti del gas naturale, anche autostradale, sono dichiarate di pubblica utilità e rivestono carattere di indifferibilità e di urgenza.

Il comma 9, prevede che le pubbliche amministrazioni centrali, le regioni, gli enti locali e i gestori di servizi di pubblica utilità da essi controllati, che sono situate nelle province ad alto inquinamento di particolato PM10 e riportate nell'allegato IV, al momento della sostituzione del rispettivo parco auto, autobus e mezzi della raccolta dei rifiuti urbani, sono obbligati all'acquisto di almeno il 25 per cento di veicoli a GNC e GNL e di veicoli elettrici. Nel caso di suddivisione in lotti, la percentuale alla quale deve applicarsi la disposizione in parola, si riferisce ai singoli lotti di acquisto. La percentuale è calcolata sugli acquisti programmati su base triennale a partire dalla data di entrata in vigore del presente decreto. Per dare forza e pratica attuazione a tale principio, si prevede che le gare pubbliche nelle quali non si sia ottemperato a tale previsione siano nulle. Sono fatte salve le gare già bandite alla data di entrata in vigore del presente decreto.

Alla base di tale previsione vi sono oltre ai riscontri in termini di riduzione delle emissioni di CO2 e di PM10 e di altri inquinanti anche considerazioni di carattere economico. Infatti, la tabella seguente riporta un confronto dei costi complessivi tra un Autobus urbano per Trasporto Pubblico Locale, che compie 600 mila km, tra un Diesel (Euro VI) e diverse opzioni di alimentazioni alternative (CNG, Ibrido ed elettrico). Confronto fornito dal Centro Studi NGV System Italia, utilizzando i dati forniti dagli associati, con riferimento a mezzi IVECOBUS/ IRISBUS in esercizio presso diverse municipalizzate in Italia ed in Europa.

Costo vita Autobus Urbano TPL a 10 anni – 600.000km complessivi

Bus 12m	Diesel Euro VI	CNG	Ibrido	Elettrico
Prezzo €	250.000	270.000	360.000	500.000
Costo esercizio €	260.000	150.000	200.000	20.000
Costo batterie	-	-	40.000	280.000
Capacità passeggeri	100	100	90	80
Costo/Passeggero €	5.100	4.200	6.600	10.000



La rilevazione è stata fatta alla fine del 2015 e quindi con il differenziale di costo dei carburanti a svantaggio del metano dato che in tale periodo vi è stato notoriamente un prezzo del gasolio basso rispetto ad un prezzo medio di 10 anni.

Per i soli costi di esercizio i dati riportano 150.000 € per il metano rispetto a 260.000 € del Diesel. Questo significa che i costi di esercizio dei Bus alimentati a metano sono il 57,7 % di quelli alimentati a gasolio. I costi di esercizio comprendono carburanti, lubrificanti, materiali di consumo e le attività di manutenzione. Complessivamente, invece, considerando che il prezzo di acquisto dei bus a metano è leggermente superiore (+8%) di quelli a gasolio vi è una convenienza sul costo complessivo del servizio di circa il 20%. Per i bus elettrici, invece, a causa dell'alta incidenza del costo delle batterie al momento non si riscontra una convenienza economica ma un sovra costo di circa il 60% rispetto al diesel.

Al comma 10 si prevede che, per la pratica attuazione di quanto previsto ai commi 3 e 4, l'Agenzia delle dogane e dei monopoli trasmette 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.

Al comma 11, infine, si prevede che le Regioni possano fissare una modalità più flessibile del rispetto degli obblighi previsti ai commi 3 e 4, favorendo la diffusione del prodotto GNC o GNL o dell'elettricità. L'obbligo sarà comunque assolto dal titolare dell'impianto di distribuzione carburanti dotando del prodotto GNC o GNL o di elettricità un altro impianto nuovo o già nella sua titolarità ma non soggetto ad obbligo, purché sito nell'ambito territoriale della stessa Provincia e in coerenza con le disposizioni della programmazione regionale.

Capo III – Misure per la diffusione dei veicoli alimentati a combustibili alternativi

Art. 19 – Circolazione dei veicoli nelle aree urbane

Tale articolo prevede che le Amministrazioni locali, con propri provvedimenti, possono consentire nelle aree a traffico limitato la circolazione dei veicoli alimentati a combustibili alternativi quali elettricità, idrogeno, GNL, GNC e GPL oppure una loro combinazione e che, sotto opportune condizioni inerenti la protezione ambientale, escludano tali veicoli dai blocchi anche temporanei della circolazione.

Titolo VI – Attività di monitoraggio e informazione

Art. 20 – Relazione alla Commissione Europea (attuazione articolo 10, paragrafo 1)

Tale articolo 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.

Titolo VII – Disposizioni finali

L'articolo 21, in attuazione dagli articoli 4 paragrafo 14, 5 paragrafo 3 e 6 paragrafo 11 della direttiva, stabilisce l'aggiornamento tramite decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti delle disposizioni dell'allegato I al presente 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, che prevede l'aggiornamento del PNIRE con cadenza annuale, al fine di allinearne la tempistica alle altre sezioni del QSN, come previsto al comma 3 dell'articolo 3. Tale disposizione risulta necessaria per garantire un orizzonte temporale maggiore nell'aggiornamento del PNIRE al fine di consentire ai soggetti interessati (tra cui case automobilistiche e costruttori di infrastrutture di ricarica) tempi più ampi su cui sviluppare le proprie politiche industriali, non dovendo rincorrere continue modifiche che non danno la possibilità di poter realizzare una pianificazione di lungo periodo.



L'articolo 23 precisa che rimangono valide le disposizioni tributarie vigenti in materia di accisa.

L'articolo 24 prevede quanto alle modalità di copertura degli oneri relativi alle attività del Ministero dello sviluppo economico, previste all'articolo 9, nonché le spese per le relative istruttorie tecniche e amministrative e per le conseguenti necessità logistiche e operative, anche finalizzate alle attività di dismissione, sono 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. 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. Il presente articolo estende la applicazione del sistema di versamento sopra descritto anche alle infrastrutture per il GNL che saranno autorizzate, al momento, quindi, non comprese fra quelle previste dalla legge n. 239/2004. La presente previsione normativa è immediatamente operativa, in quanto alla sua entrata in vigore estenderà alle infrastrutture GNL la stessa percentuale dello 0,5 per mille, già stabilita, appunto, con il predetto decreto per tutte le altre infrastrutture energetiche. Si segnala, inoltre, 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. Tale disposizione estende le modalità di copertura degli oneri, già previste dalla legge citata 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 di GNL. Al comma 2, è previsto 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 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 in commento. E' 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, anche 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 è posta a carico dei richiedenti, anche ai sensi dell'articolo 11 del regolamento al codice della navigazione e altre disposizioni vigenti in materia. Al comma 5, pertanto, è previsto che, 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 oggetto della presente relazione. 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 Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini della copertura delle predette spese.



L'articolo 25 prevede la clausola di invarianza finanziaria, vale a dire la non onerosità a carico della pubblica finanza dell'attuazione del provvedimento. Le Amministrazioni competenti provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. E' prevista, inoltre, l'entrata in vigore del provvedimento.

Allegato I – Specifiche Tecniche (allegato II della Direttiva)

Tale allegato riporta integralmente le specifiche tecniche con le quali, nell'allegato II della direttiva, sono forniti i riferimenti normativi utili e funzionali alla progettazione e/o realizzazione di alcuni componenti tecnici dell'infrastruttura oggetto del disposto.

Allegato II – Relazione (allegato I della Direttiva)

Questo allegato riporta integralmente, con la sola aggiunta del riferimento al QSN, l'Annesso I della direttiva relativo allo schema ed ai contenuti previsti per la predisposizione della relazione periodica alla Commissione europea, di cui all'articolo 20 del decreto ed all'articolo 10 della direttiva.

Allegato III – Quadro Strategico Nazionale (QSN)

L'allegato III contiene il QSN che, disciplinato all'articolo 3 e richiamato in vari articoli del provvedimento, risulta articolato nelle seguenti sezioni:

- a) fornitura di elettricità per il trasporto (a sua volta articolato in due sottosezioni);
- b) fornitura di idrogeno per il trasporto stradale;
- c) fornitura di gas naturale per il trasporto e altri usi (a sua volta articolato in due sottosezioni);
- d) fornitura di gas di petrolio liquefatto (GPL) per il trasporto.

Allegato IV – Elenco delle Province i cui Capoluoghi hanno superato il limite delle emissioni del particolato PM10 per almeno 3 anni su 7 nel periodo 2009-2015

L'allegato IV riporta l'elenco delle Province considerate, ai fini dell'articolo 18 comma 4 e comma 5, fortemente inquinate e che risultano essere quelle i cui capoluoghi abbiano superato il limite delle emissioni di PM₁₀ per almeno 3 anni su 7, nel periodo 2009-2015. Al riguardo, si rappresenta che i dati contenuti nell'allegato sono stati forniti dal Ministero dello sviluppo economico, sulla base di statistiche redatte dall'ISPRA.

Il termine di scadenza della delega è fissato al 18 settembre 2016, come previsto dall'articolo 31 della legge n. 234 del 2012, che continua ad applicarsi nell'originaria formulazione relativamente alle deleghe contenute nelle leggi di delegazione europee entrate in vigore in epoca antecedente alle modifiche apportate dall'articolo 29 della legge 29 luglio 2015, n. 115.



TABELLA DI CONCORDANZA DELLO 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

DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
<p align="center">Art. 1</p> <p align="center">Oggetto</p>	<p align="center">Art. 1</p> <p align="center">Oggetto</p> <p align="center">Art 1, par. 1</p> <p>La presente direttiva stabilisce un quadro comune di misure per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione per ridurre al minimo la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti. La presente 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, nonché le specifiche tecniche comuni per tali punti di ricarica e di rifornimento, e requisiti concernenti le informazioni agli utenti.</p>	<p align="center">Art. 1.</p> <p align="center">(Finalità e campo di applicazione)</p> <p>1. Al fine di ridurre la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti, il presente decreto stabilisce requisiti minimi per la costruzione di infrastrutture per i combustibili alternativi, inclusi i punti di ricarica per i veicoli elettrici e i punti di rifornimento di gas naturale liquefatto e compresso, idrogeno e gas di petrolio liquefatto, da attuarsi mediante il quadro strategico nazionale di cui all'articolo 3, nonché le specifiche tecniche comuni per tali punti di ricarica e di rifornimento, e requisiti concernenti le informazioni agli utenti.</p>	<p>-Viene incluso nel campo di applicazione anche il gas di petrolio liquefatto, in quanto rilevante per l'Italia e previsto dalla stessa direttiva quale combustibile alternativo. (Vedi Art.7 del Decreto legislativo)</p>



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPTE.	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	Annotazioni
<p style="text-align: center;">Art. 2</p> <p style="text-align: center;">Definizioni</p> <p style="text-align: center;">Art. 2</p> <p style="text-align: center;">Definizioni</p>	<p style="text-align: center;">Art. 2</p> <p style="text-align: center;">Definizioni</p> <p style="text-align: center;">Art. 2, par. 1</p> <p>Ai fini della presente direttiva, si intende per:</p> <p style="padding-left: 40px;">1) «combustibili alternativi»: combustibili o fonti di energia che fungono, almeno in parte, da sostituti delle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto e che possono contribuire alla sua decarbonizzazione e migliorare le prestazioni ambientali del settore dei trasporti. Essi comprendono, tra l'altro:</p> <ul style="list-style-type: none"> - elettricità, - idrogeno, - biocarburanti, quali 	<p style="text-align: center;">Art. 2.</p> <p style="text-align: center;">(Definizioni)</p> <p>1. Ai fini del presente decreto si intende per:</p> <p>a) combustibili alternativi: combustibili o fonti di energia che fungono, almeno in parte, da sostituti delle fonti fossili di petrolio nella fornitura di energia per il trasporto e che possono contribuire alla sua decarbonizzazione e migliorare le prestazioni ambientali del settore trasporti. I combustibili alternativi comprendono anche:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) elettricità; 2) idrogeno; 3) biocarburanti, quali definiti all'articolo 2, comma 1, lettera i) del decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28; 4) combustibili sintetici e paraffinici; 5) gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa denominato gas naturale compresso di seguito GNC e liquefatto, denominato gas naturale liquefatto, di seguito GNL; 6) gas di petrolio liquefatto, di seguito denominato GPL; <p>b) veicolo elettrico: un veicolo a motore dotato di un gruppo propulsore contenente almeno una macchina elettrica non periferica come convertitore di energia con sistema di accumulo di energia ricaricabile, che può essere ricaricato</p>	<p>-Definizione raccordata con la normativa nazionale recata dal decreto legislativo n.28 del 2011.</p>



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	<p>definiti all'articolo 2, punto i), della direttiva 2009/28/CE,</p> <ul style="list-style-type: none"> - combustibili sintetici e paraffinici, - gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso - GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto - GNL) e - gas di petrolio liquefatto (GPL); <p>2) «veicolo elettrico»: un veicolo a motore dotato di un gruppo propulsore contenente almeno una macchina elettrica non periferica come convertitore di energia con sistema di accumulo di energia ricaricabile, che può essere ricaricato esternamente;</p> <p>3) «punto di ricarica»: un'interfaccia in grado di caricare un veicolo elettrico alla volta o sostituire la batteria di un veicolo elettrico</p>	<p>esternamente. A tal fine, si intendono i veicoli di cui all'articolo 17 bis, comma 2, lettera d) e punti 2 e 3 della lettera e) del decreto- legge 22 giugno 2012, n.83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n.134;</p> <p>c) punto di ricarica: un'interfaccia in grado di caricare un veicolo elettrico alla volta o sostituire la batteria di un veicolo elettrico alla volta;</p> <p>d) punto di ricarica di potenza standard: un punto di ricarica, che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico di potenza pari o inferiore a 22 kW, esclusi i dispositivi di potenza pari o inferiore a 3,7 kW, che sono installati in abitazioni private o il cui scopo principale non è ricaricare veicoli elettrici, e che non sono accessibili al pubblico. Il punto di ricarica di potenza standard è dettagliato nelle seguenti tipologie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) lenta = pari o inferiore a 7,4 kW; 2) accelerata = superiore a 7,4 kW e pari o inferiore a 22 kW; <p>e) punto di ricarica di potenza elevata: un punto di ricarica che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico di potenza superiore a 22 kW. Il punto di ricarica di potenza elevata è dettagliato nelle seguenti tipologie:</p>	<p>-Le definizioni relative al settore elettrico sono state riaccordate con la normativa nazionale discendente dalla legge 134/2012.</p>



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	<p>alla volta;</p> <p>4) «punto di ricarica di potenza standard»: un punto di ricarica che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico di potenza pari o inferiore a 22 kW, esclusi i dispositivi di potenza pari o inferiore a 3,7 kW, che sono installati in abitazioni private o il cui scopo principale non è ricaricare veicoli elettrici, e che non sono accessibili al pubblico;</p> <p>5) «punto di ricarica di potenza elevata»: un punto di ricarica che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico di potenza superiore a 22 kW;</p> <p>6) «fornitura di elettricità lungo le coste»: la fornitura di alimentazione elettrica lungo le coste alle navi adibite alla navigazione marittima o alle navi adibite alla navigazione</p>	<p>1) veloce: superiore a 22 kW e pari o inferiore a 50 kW; 2) ultra-veloce: superiore a 50 kW;</p> <p>f) fornitura di elettricità lungo le coste: la fornitura di alimentazione elettrica alle infrastrutture di ormeggio a servizio delle navi adibite alla navigazione marittima o delle navi adibite alla navigazione interna ormeggiate, effettuata attraverso un'interfaccia standardizzata con la rete di trasmissione e o con generatore elettrico isolato alimentato a gas naturale liquefatto - GNL;</p> <p>g) punto di ricarica o di rifornimento accessibile al pubblico: un punto di ricarica o di rifornimento per la fornitura di combustibile alternativo che garantisce un accesso non discriminatorio a tutti gli utenti. L'accesso non discriminatorio può comprendere condizioni diverse di autenticazione, uso e pagamento: A tal fine si considera punto di ricarica aperto al pubblico: 1) un punto di ricarica la cui area di stazionamento è accessibile al pubblico, mediante autorizzazione o del pagamento di un diritto di accesso; 2) un punto di ricarica collegato a un sistema di autoveicoli condivise e accessibile a terzi, anche a seguito del pagamento del servizio di ricarica.</p> <p>h) punto di ricarica non accessibile al pubblico: 1) un punto di ricarica installato in un edificio</p>	



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	<p>interna omologate, effettuata attraverso un'interfaccia standardizzata;</p> <p>7) «punto di ricarica o di rifornimento accessibile al pubblico»: un punto di ricarica o di rifornimento per la fornitura di combustibile alternativo che garantisce, a livello di Unione, un accesso non discriminatorio a tutti gli utenti. L'accesso non discriminatorio può comprendere condizioni diverse di autenticazione, uso e pagamento;</p> <p>8) «punto di rifornimento»: un impianto di rifornimento per la fornitura di qualsiasi combustibile, ad eccezione del GNL, mediante un'installazione fissa o mobile;</p> <p>9) «punto di rifornimento per il GNL»: un impianto di rifornimento per la fornitura di GNL, consistente in un impianto fissa o mobile, un impianto offshore o un altro sistema.</p>	<p>residenziale privato o in una pertinenza di un edificio residenziale privato, riservato esclusivamente ai residenti;</p> <p>2) un punto di ricarica destinato esclusivamente alla ricarica di veicoli in servizio all'interno di una stessa entità, installato all'interno di una recinzione dipendente da tale entità;</p> <p>3) un punto di ricarica installato in un'officina di manutenzione o di riparazione, non accessibile al pubblico;</p> <p>i) punto di rifornimento: un impianto di rifornimento per la fornitura di qualsiasi combustibile alternativo, ad eccezione del gas naturale liquefatto-GNL, mediante un'installazione fissa o mobile;</p> <p>l) punto di rifornimento per il gas naturale liquefatto- GNL: un impianto di rifornimento per la fornitura di gas naturale liquefatto- GNL, consistente in un impianto fissa o mobile, un impianto offshore o un altro sistema.</p>	<p>-Definizione introdotta ad illustrazione di quanto indicato all'art.6, comma 4, nonché nella sezione c dell'allegato.3.</p>



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPTE.	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	Annotazioni
<p style="text-align: center;">Art. 3</p> <p style="text-align: center;">Quadri strategici nazionali</p>	<p style="text-align: center;">Art. 3</p> <p style="text-align: center;">Quadri strategici nazionali</p> <p style="text-align: center;">Art. 3, par. 1</p> <p>1. Ciascuno Stato membro adotta 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. Esso comprende quantomeno i seguenti elementi:</p> <p style="padding-left: 40px;">- una valutazione dello stato attuale e degli sviluppi futuri del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi nel settore dei trasporti, anche alla luce del loro possibile utilizzo simultaneo e combinato, e dello sviluppo</p>	<p style="text-align: center;">ART. 3.</p> <p style="text-align: center;"><i>(Disciplina del Quadro Strategico Nazionale)</i></p> <p style="text-align: center;"><i>(Attuazione dell'articolo 3, paragrafi 1, 2, 3, 5 e 6 della direttiva 2014/94/UE)</i></p> <p>1. Il Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III, per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti e la realizzazione della relativa infrastruttura prevede i seguenti elementi:</p> <p style="padding-left: 40px;">a) una valutazione dello stato attuale e degli sviluppi futuri del mercato dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti, anche alla luce del loro possibile utilizzo simultaneo e combinato, e dello sviluppo dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, considerando eventualmente la continuità transfrontaliera;</p> <p style="padding-left: 40px;">b) gli obiettivi nazionali per la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, nel rispetto dei requisiti minimi di cui all'articolo 4 per la fornitura di elettricità per il trasporto, dei requisiti di cui all'articolo 5 per la fornitura di idrogeno per il</p>	



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	<p>dell'infrastruttura per i combustibili- alternativi, considerando, se del caso, la continuità transfrontaliera,</p> <p>- gli obiettivi nazionali a norma dell'articolo 4, paragrafi 1, 3 e 5, dell'articolo 6, paragrafi 1, 2, 3, 4, 6, 7 e 8, e, ove applicabile, dell'articolo 5, paragrafo 1, per la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi. Questi obiettivi nazionali sono stabiliti e possono essere riveduti sulla base di una valutazione della domanda nazionale, regionale o a livello di Unione, pur garantendo il rispetto dei requisiti minimi dell'infrastruttura illustrati nella presente direttiva,</p> <p>- le misure necessarie per assicurare che siano raggiunti gli obiettivi nazionali contenuti nel rispettivo quadro</p>	<p>trasporto stradale, dei requisiti di cui all'articolo 6 per la fornitura di gas naturale per il trasporto e dei requisiti di cui all'articolo 7 per la fornitura di gas di petrolio liquefatto per il trasporto. Questi obiettivi nazionali possono essere riveduti sulla base di una valutazione della domanda nazionale, regionale o a livello di Unione europea, pur garantendo il rispetto dei requisiti minimi dell'infrastruttura sopra indicati, con le procedure di cui al successivo comma 3;</p> <p>c) la valutazione della necessità di installare punti di rifornimento per il gas naturale liquefatto-GNL nei porti all'esterno della rete centrale della TEN-T;</p> <p>d) la valutazione della necessità di installare sistemi di fornitura di elettricità negli aeroporti per l'utilizzo da parte degli aerei in stazionamento.</p> <p>2. Con il presente decreto è adottato il Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III, articolato nelle seguenti sezioni:</p> <p>a) fornitura di elettricità per il trasporto;</p> <p>b) fornitura di idrogeno per il</p>	



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	<p>strategico nazionale,</p> <ul style="list-style-type: none"> - le misure che possono promuovere la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi nei servizi di trasporto pubblico, - la designazione degli agglomerati urbani/suburbani, delle altre zone densamente popolate e delle reti, che, a seconda delle esigenze del mercato, saranno dotati di punti di ricarica accessibili al pubblico conformemente all'articolo 4, paragrafo 1, - la designazione degli agglomerati urbani/suburbani, delle altre zone densamente popolate e delle reti, che, a seconda delle esigenze del mercato, saranno dotati di punti di rifornimento per il GNC conformemente all'articolo 6, paragrafo 7, - la valutazione della necessità di installare punti di 	<p>trasporto stradale;</p> <ul style="list-style-type: none"> c) fornitura di gas naturale per il trasporto e per altri usi; d) fornitura di gas di petrolio liquefatto - GPL per il trasporto. <p>3. La sezione di cui al comma 2, lettera a) del Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III, si compone di due sottosezioni. La prima sottosezione è costituita dal piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica - PNire, previsto dall'articolo 17-septies della legge 7 agosto 2012, n. 134. La seconda sottosezione è costituita dalla 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.</p> <p>4. La sezione di cui al comma 2, lettera c) del Quadro Strategico Nazionale, di cui allegato III, si compone di due sottosezioni. La prima sottosezione riguarda lo sviluppo del GNL per</p>	



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	<p> rifornimento per il GNL nei porti all'esterno della rete centrale della TEN-T, - la valutazione della necessità di installare fornitura di elettricità negli aeroporti per l'utilizzo da parte degli aerei in stazionamento. </p> <p style="text-align: center;">Art 3, par. 2</p> <p> 2. Gli Stati membri garantiscono che i quadri strategici nazionali tengano conto delle necessità dei differenti modi di trasporto esistenti sul proprio territorio, inclusi quelli per i quali sono disponibili alternative limitate ai combustibili fossili. </p> <p style="text-align: center;">Art 3, par. 3</p> <p> 3. I quadri strategici nazionali tengono conto, ove opportuno, degli interessi delle autorità regionali e locali, nonché di quelli delle parti interessate. </p>	<p> la navigazione marittima e interna, nonché per il trasporto stradale e per altri usi. La seconda sottosezione riguarda lo sviluppo del GNC per il trasporto stradale. </p> <p> 5. Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, 281, è aggiornato il Quadro Strategico Nazionale di cui all'allegato III, ovvero sue singole sezioni e sottosezioni, secondo quanto stabilito dalle disposizioni di cui agli articoli 4, 5, 6 e 7 del presente decreto, con cadenza triennale. Lo stesso è aggiornato con la medesima procedura anche in caso di significativi sviluppi tecnologici, di mutate condizioni di mercato anche con riferimento al contesto internazionale, o di sopravvenute esigenze di ordine economico, sociale e ambientale. </p>	



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	<p style="text-align: center;">Art 3, par. 5</p> <p>5. Le misure di sostegno all'infrastruttura per i combustibili alternativi sono applicate nel rispetto delle norme sugli aiuti di Stato contenute nel TFUE.</p> <p style="text-align: center;">Art 3, par. 6</p> <p>6. I quadri strategici nazionali sono in linea con la vigente normativa dell'Unione in materia di protezione dell'ambiente e del clima</p>	<p>6. È fatta salva la procedura prevista dall'articolo 17- <i>septies</i>, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134 per l'approvazione dell'aggiornamento del Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica – PNire - di cui alla sezione a), prima sottosezione, del Quadro Strategico Nazionale. Restano fermi gli obiettivi e le priorità di cui al capo IV bis del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134 e, in particolare, l'articolo 17 bis, commi 3 e 4.</p> <p>7. A sostegno della realizzazione degli obiettivi del Quadro Strategico Nazionale nelle sue varie articolazioni, sono adottate le seguenti misure:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) per la semplificazione delle procedure amministrative, come previste nel Titolo IV; b) per promuovere la diffusione dei combustibili alternativi, come previste nel Titolo V; c) che possono promuovere la realizzazione dell'infrastruttura per i 	<p>-Si è operato un raccordo con la disciplina in materia di PUMS, discendente dall'attuazione dell'art.19 della legge 124 del 2015.</p>



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
		<p>combustibili alternativi nei servizi di trasporto pubblico. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono adottate le linee guida per la redazione dei piani urbani per la mobilità sostenibile- PUMS - tenendo conto dei principi previsti nel presente decreto.</p> <p>8. Il Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III, rispetta la vigente normativa dell'Unione europea in materia di protezione dell'ambiente e del clima. Le misure di sostegno all'infrastruttura per i combustibili alternativi, di cui al Titolo V, sono applicate nel rispetto delle norme sugli aiuti di Stato contenute nel Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.</p> <p>9. Il Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III, tiene conto delle necessità dei differenti modi di trasporto esistenti, inclusi quelli per i quali sono disponibili alternative limitate ai combustibili fossili e, ove opportuno, degli interessi delle autorità regionali e locali, nonché di quelli delle parti interessate.</p>	



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
		<p>10. Per quanto riguarda il piano di sviluppo e le normative di sostegno per l'impiego dei biocarburanti, si fa riferimento alle disposizioni dell'articolo 1, comma 15, del decreto legge 23 dicembre 2013, n. 145, convertito con dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9 e alle disposizioni dell'articolo 30-sexies, comma 1, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito dalla legge 11 agosto 2014, n.116, per l'aggiornamento delle condizioni, dei criteri e delle modalità di attuazione dell'obbligo di immissione in consumo di biocarburanti, compresi quelli avanzati, nonché ai provvedimenti attuativi dell'articolo 21, comma 2, del decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28 in materia di incentivazione del biometano immesso nella rete del gas naturale.</p>	<p>-Si è operato un raccordo con quanto previsto dalla disciplina nazionale in materia di biocarburanti</p>
	<p>Art 3, par. 4</p> <p>4. Se necessario, gli Stati membri cooperano tra di loro mediante consultazioni o quadri strategici comuni, per garantire</p>		<p>-Per la cooperazione transfrontaliera si è operato un raccordo all'interno delle sezioni b e c dell'allegato 3, con riferimento all'art.5 comma 1 per l'idrogeno,</p>



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	che le misure necessarie per conseguire gli obiettivi della presente direttiva siano coerenti e coordinate		nonché all'art.6, commi 1,2,5,8 per il gas naturale.
	<p style="text-align: center;">Art 3, par. 7</p> <p>7. Gli Stati membri notificano alla Commissione i rispettivi quadri strategici nazionali entro il 18 novembre 2016</p>		Il termine di recepimento è previsto all'interno della legge di delegazione europea 2014
	<p style="text-align: center;">Art 3, par. 8</p> <p>8. Sulla base dei quadri strategici nazionali, la Commissione pubblica e aggiorna periodicamente le informazioni sugli obiettivi nazionali presentate da ciascuno Stato membro in relazione ai seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - numero di punti di ricarica accessibili al pubblico, - punti di rifornimento per il GNL nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna, - punti di rifornimento per il GNL accessibili al pubblico per i veicoli a motore, - punti di rifornimento per il GNC accessibili al pubblico per i veicoli a motore. <p>Se del caso, sono pubblicate anche</p>		La disposizione non è stata recepita perché prevede adempimenti da parte della Commissione Europea



<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni</p>
	<p>le informazioni riguardanti i seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - numero di punti di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico, - infrastruttura per la fornitura di elettricità lungo le coste nei porti marittimi e interni, - infrastruttura per la fornitura di elettricità per gli aerei in stazionamento 		
	<p>Art 3, par.9</p> <p>9. La Commissione assiste gli Stati membri nella presentazione di relazioni sui quadri strategici nazionali tramite gli orientamenti di cui all'articolo 10, paragrafo 4, valuta la coerenza dei quadri strategici nazionali a livello di Unione e assiste gli Stati membri nel processo di cooperazione di cui al paragrafo 4 del presente articolo.</p>		<p>La disposizione non è stata recepita perché prevede adempimenti da parte della Commissione Europea</p>



<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni</p>
<p>Art. 4 Fornitura di elettricità per il trasporto</p>	<p>Art.4 Fornitura di elettricità per il trasporto</p> <p>Art 4, par. 1</p> <p>1. 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 in modo da garantire che i veicoli elettrici circolino almeno negli agglomerati urbani/suburbani e in altre zone densamente popolate e, se del caso, nelle reti stabilite dagli Stati membri. Il numero di tali</p>	<p>ART. 4.</p> <p><i>(Disposizioni specifiche per la fornitura di elettricità per il trasporto. Sezione a) del Quadro Strategico Nazionale)</i></p> <p><i>(Attuazione dell'articolo 4, paragrafi 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 e 12 della direttiva 2014/94/UE)</i></p> <p>1. Entro il 31 dicembre 2020, è realizzato un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico per garantire, a seconda delle esigenze del mercato, che i veicoli elettrici circolino negli agglomerati urbani e suburbani, in altre zone densamente popolate e nelle altre reti e secondo i seguenti ambiti individuati progressivamente:</p> <p>a) aree urbane e città metropolitane - poli e cintura- con priorità nelle aree urbane che ricadono nelle città metropolitane;</p>	



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	<p>punti di ricarica è stabilito tenendo conto, fra 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. Se del caso, si tiene conto delle esigenze particolari connesse all'installazione di punti di ricarica accessibili al pubblico nelle stazioni di trasporto pubblico.</p> <p style="text-align: center;">Art 4, par. 3</p> <p>3 Gli Stati membri possono inoltre adottare, nei loro quadri strategici nazionali, misure volte a incoraggiare e agevolare la realizzazione di punti di ricarica non accessibili al pubblico.</p> <p style="text-align: center;">Art 4, par. 4</p>	<p>b) città metropolitane, aree periferiche e altre aree urbane non rientranti nelle città metropolitane, strade extraurbane e statali;</p> <p>c) strade extraurbane, statali e autostrade.</p>	<p>-Si è operato un raccordo con la disciplina nazionale di settore</p>



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni.
	<p>4. Gli Stati membri assicurano che i punti di ricarica di potenza standard per i veicoli elettrici, escluse le unità senza fili o a induzione, introdotti o rinnovati a decorrere dal 18 novembre 2017 siano almeno conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 1.1, e ai requisiti specifici di sicurezza in vigore a livello nazionale.</p> <p>Gli Stati membri assicurano che i punti di ricarica di potenza elevata per i veicoli elettrici, escluse le unità senza fili o a induzione, introdotti o rinnovati a decorrere dal 18 novembre 2017 siano almeno conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 1.2.</p> <p style="text-align: center;">Art 4, par. 5</p>	<p>2. In conformità al comma 1, sono designati gli agglomerati urbani e suburbani, delle altre zone densamente popolate e delle reti, che, a secondo delle esigenze del mercato, sono dotati di punti di ricarica accessibili al pubblico.</p> <p>3. Il numero dei punti di ricarica è fissato tenendo conto anche del numero stimato di veicoli elettrici che sono immatricolati entro la fine del 2020, che sono indicati successivamente nella sezione a) del Quadro Strategico Nazionale, delle migliori prassi e raccomandazioni a livello europeo, nonché delle esigenze particolari connesse all'installazione di punti di ricarica accessibili al pubblico nelle stazioni di trasporto pubblico.</p> <p>4. La sezione a) del Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III, può essere integrata con misure volte a incoraggiare e agevolare la realizzazione di punti di ricarica non accessibili al pubblico.</p> <p>5. I punti di ricarica di potenza standard per i veicoli elettrici, escluse le unità senza fili o</p>	<p>-Si è operato un raccordo con la disciplina nazionale di settore</p>



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	<p>5. Gli Stati membri assicurano che sia valutata nei rispettivi quadri strategici nazionali la necessità di fornitura di elettricità lungo le coste per le navi adibite alla navigazione interna e le navi adibite alla navigazione marittima nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna. Tale fornitura di elettricità lungo le coste è installata, entro il 31 dicembre 2025, quale priorità nei porti della rete centrale della TEN-T, e negli altri porti, a meno che non vi sia alcuna domanda e i costi siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici ambientali.</p> <p style="text-align: center;">Art 4, par. 6</p> <p>6. Gli Stati membri</p>	<p>a induzione, introdotti o rinnovati a decorrere dal 18 novembre 2017, si conformano almeno alle specifiche tecniche di cui all'allegato I, punto 1.1, e ai requisiti specifici di sicurezza in vigore a livello nazionale. I punti di ricarica di potenza elevata per i veicoli elettrici, escluse le unità senza fili o a induzione, introdotti o rinnovati a decorrere dal 18 novembre 2017, si conformano almeno conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato I, punto 1.2.</p> <p>6. Una valutazione della necessità di fornitura di elettricità alle infrastrutture di ormeggio nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna è inserita nella sezione a) del Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III. Tale fornitura di elettricità lungo le coste è installata, entro il 31 dicembre 2025, come priorità nei porti della rete centrale della TEN-T, e negli altri porti, tranne i casi in cui non vi è alcuna domanda e i costi sono sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici ambientali. Le installazioni per la fornitura di elettricità per il trasporto marittimo ubicate lungo le coste, introdotte o rinnovate a decorrere dal 18 novembre 2017, si conformano</p>	



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni.
	<p>assicurano che le installazioni per la fornitura di elettricità per il trasporto marittimo ubicate lungo le coste, introdotte o rinnovate a decorrere dal 18 novembre 2017 siano almeno conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 1.7.</p> <p style="text-align: center;">Art 4, par. 7</p> <p>7. La ricarica dei veicoli elettrici nei punti di ricarica accessibili al pubblico, ove tecnicamente possibile ed economicamente ragionevole, si avvale di sistemi di misurazione intelligenti, quali definiti all'articolo 2, punto 28, della direttiva 2012/27/UE ed è conforme ai requisiti di cui all'articolo 9, paragrafo 2, di tale direttiva.</p> <p style="text-align: center;">Art 4, par. 8</p>	<p>almeno alle specifiche tecniche di cui all'allegato I, punto 1.7.</p> <p>7. La ricarica dei veicoli elettrici nei punti di ricarica accessibili al pubblico, ove tecnicamente possibile ed economicamente ragionevole, si avvale di sistemi di misurazione intelligenti, quali definiti all'articolo 2, comma 2, lettera pp) del decreto legislativo 4 luglio 2014, n. 102, e sono conformi ai requisiti di cui all'articolo 9, comma 3 del medesimo decreto legislativo, nonché sono in grado di fornire informazioni dettagliate necessarie anche in tempo reale per contribuire alla stabilità della rete elettrica, ricaricando le batterie in periodi di domanda generale di elettricità ridotta, e consentire una gestione sicura e flessibile dei dati.</p> <p>8. Gli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico sono considerati, ai fini dell'applicazione del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, consumatori finali dell'energia elettrica utilizzata per la ricarica degli accumulatori dei veicoli a trazione elettrica presso infrastrutture pubbliche, aperte</p>	



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	<p>8. Gli Stati membri assicurano che gli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico siano liberi di acquistare energia elettrica da qualsiasi fornitore dell'Unione, ove questi accetti. Gli operatori dei punti di ricarica sono autorizzati a fornire ai clienti servizi di ricarica per veicoli elettrici su base contrattuale, anche a nome e per conto di altri fornitori di servizi.</p> <p style="text-align: center;">Art 4, par. 9</p> <p>9. Tutti i punti di ricarica accessibili al pubblico prevedono, inoltre, modalità di ricarica ad hoc per gli utilizzatori di veicoli elettrici, senza la necessità di dover concludere contratti con i fornitori di energia elettrica o</p>	<p>al pubblico ovvero di pertinenza di enti o di aziende per i propri dipendenti. Gli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico possono acquistare energia elettrica da qualsiasi fornitore dell'Unione europea, fermo restando quanto previsto dall'articolo 53, comma 3, del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504. Gli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico sono autorizzati a fornire ai clienti servizi di ricarica per veicoli elettrici su base contrattuale, anche a nome e per conto di altri fornitori di servizi.</p> <p>9. Tutti i punti di ricarica accessibili al pubblico prevedono anche modalità di ricarica specifiche per gli utilizzatori di veicoli elettrici, senza la necessità di dover concludere contratti con i fornitori di energia elettrica o gli operatori interessati. Per i punti di ricarica accessibili al pubblico sono abilitate modalità di pagamento, che permettono a tutti gli utilizzatori di veicoli elettrici di usufruire del servizio di ricarica.</p> <p>10. I prezzi praticati dagli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico sono ragionevoli, facilmente e chiaramente comparabili, trasparenti e non discriminatori. A</p>	<p>-Si è fatto rinvio a futuro decreto Mit e Mise, per la definizione dei criteri di comparabilità dei prezzi</p>



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	<p>gli operatori interessati.</p> <p style="text-align: center;">Art 4, par.10</p> <p>10. Gli Stati membri assicurano che i prezzi praticati dagli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico siano ragionevoli, facilmente e chiaramente comparabili, trasparenti e non discriminatori.</p> <p style="text-align: center;">Art 4, par.11</p> <p>11. Gli Stati membri assicurano che gli operatori dei sistemi di distribuzione cooperino su base non discriminatoria con qualsiasi persona che apra o gestisca punti di ricarica accessibili al pubblico.</p> <p style="text-align: center;">Art 4, par. 12</p>	<p>tal fine, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sono definiti i criteri per la comparabilità dei prezzi.</p> <p>11. Gli operatori dei sistemi di distribuzione cooperano su base non discriminatoria con qualsiasi persona che apre o gestisce punti di ricarica accessibili al pubblico.</p> <p>12. La fornitura di energia elettrica a un punto di ricarica deve poter essere oggetto di un contratto con fornitori diversi rispetto all'entità fornitrice dell'abitazione o della sede in cui sono ubicati i detti punti di ricarica.</p>	



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	12. Gli Stati membri assicurano che il quadro giuridico preveda la possibilità che la fornitura di energia elettrica a un punto di ricarica formi oggetto di un contratto con fornitori diversi rispetto all'entità fornitrice dell'abitazione o della sede in cui sono ubicati detti punti di ricarica.		
	<p style="text-align: center;">Art 4, par. 2</p> <p>2. La Commissione valuta l'applicazione delle prescrizioni di cui al paragrafo 1 e, se del caso, presenta una proposta volta a modificare la presente direttiva, tenendo conto dello sviluppo del mercato dei veicoli elettrici, per garantire che un ulteriore numero di posti di ricarica accessibili al pubblico sia realizzato in ciascuno Stato membro entro il 31 dicembre 2025, almeno sulla rete centrale della TEN-T, negli agglomerati urbani/suburbani e in altre zone densamente popolate.</p>		La disposizione non è stata recepita perché prevede adempimenti da parte della Commissione Europea
	<p style="text-align: center;">Art 4, par.13</p> <p>13. Fatto salvo il regolamento (UE) n. 1025/2012, l'Unione persegue</p>		La disposizione non è stata recepita perché



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	l'elaborazione da parte degli organismi di normazione competenti di norme europee contenenti specifiche tecniche dettagliate, per i punti di ricarica senza fili e la sostituzione di batterie per i veicoli a motore, e per i punti di ricarica per i veicoli a motore della categoria L e per gli autobus elettrici.		prevede adempimenti da parte della Commissione Europea
	<p style="text-align: center;">Art 4, par. 14</p> <p>14. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 al fine di:</p> <p>a) integrare il presente articolo e l'allegato II, punti 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 e 1.8, al fine di esigere il rispetto, da parte dell'infrastruttura da installare o rinnovare, delle specifiche tecniche contenute nelle norme europee che saranno elaborate ai sensi del paragrafo 1.3 del presente articolo, se i competenti organismi europei di normazione hanno raccomandato un'unica soluzione tecnica con specifiche tecniche come descritto nella pertinente norma europea;</p> <p>b) aggiornare i riferimenti alle norme menzionate nelle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 1, qualora dette norme siano sostituite da nuove versioni adottate dai competenti organismi di normazione.</p> <p>È di particolare importanza che la Commissione segua la sua prassi abituale e</p>		La disposizione non è stata recepita perché prevede adempimenti da parte della Commissione Europea.



<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni</p>
	<p>svolga consultazioni con esperti, compresi quelli degli Stati membri, prima di adottare tali atti delegati.</p> <p>Tali atti delegati prevedono periodi transitori di almeno 24 mesi prima che le specifiche tecniche ivi contenute o le loro versioni modificate diventino vincolanti in relazione all'infrastruttura da installare o rinnovare</p>		
<p>Art. 5 Fornitura di idrogeno per il trasporto stradale</p>	<p>Art. 5 Fornitura di idrogeno per il trasporto stradale</p> <p>Art. 5, par. 1</p> <p>1. Gli Stati membri che decidono di includere nei propri quadri strategici nazionali punti di rifornimento per l'idrogeno accessibili al pubblico assicurano, entro il 31 dicembre 2025, la disponibilità di un numero adeguato di tali punti, per consentire la circolazione di veicoli a motore alimentati a idrogeno, compresi i veicoli che utilizzano celle a combustibile,</p>	<p>ART. 5</p> <p><i>(Disposizioni specifiche per la fornitura di idrogeno per il trasporto stradale. Sezione b) del Quadro Strategico Nazionale)</i></p> <p><i>(Attuazione dell'articolo 5, paragrafi 1 e 2 della direttiva 2014/94/UE)</i></p> <p>1. Entro il 31 dicembre 2025, è realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per l'idrogeno accessibili al pubblico, da sviluppare gradualmente, tenendo conto della domanda attuale e del suo sviluppo a breve termine, per consentire la circolazione di veicoli a motore alimentati a idrogeno, compresi i veicoli che utilizzano celle a combustibile, nelle reti da individuarsi nella sezione b) del Quadro Strategico Nazionale, inclusi eventuali</p>	



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	<p>nelle reti stabilite da detti Stati membri, inclusi, se del caso, collegamenti transfrontalieri.</p> <p style="text-align: center;">Art 5, par. 2</p> <p>2. Gli Stati membri assicurano che i punti di rifornimento per l'idrogeno accessibili al pubblico per i veicoli a motore introdotti o rinnovati a decorrere dal 18 novembre 2017 siano conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 2.</p>	<p>collegamenti transfrontalieri.</p> <p>2. I punti di rifornimento per l'idrogeno accessibili al pubblico per i veicoli a motore introdotti o rinnovati a decorrere dal 18 novembre 2017 si conformano alle specifiche tecniche di cui all'allegato I, punto 2.</p> <p>3. Con decreto del Ministro dell'interno, da adottarsi entro il 18 novembre 2017, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono dettate le disposizioni per l'aggiornamento della regola tecnica di prevenzione incendi per la progettazione, costruzione ed esercizio degli impianti di distribuzione di idrogeno per autotrazione di cui al decreto del Ministro dell'interno 31 agosto 2006, pubblicato nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana del 13 settembre 2006, n. 213.</p>	<p>-Si è operato un raccordo con il Decreto del ministro dell'interno in materia di prevenzione incendi per gli impianti di distribuzione di idrogeno per autotrazione</p>



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	<p style="text-align: center;">Art 5, par. 3</p> <p>3. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 per aggiornare i riferimenti alle norme menzionate nelle specifiche tecniche stabilite nell'allegato II, punto 2, qualora dette norme siano sostituite da nuove versioni adottate dai competenti organismi di normazione.</p> <p>È di particolare importanza che la Commissione segua la sua prassi abituale e svolga consultazioni con esperti, compresi quelli degli Stati membri, prima di adottare tali atti delegati.</p> <p>Tali atti delegati prevedono periodi transitori di almeno 24 mesi prima che le specifiche tecniche ivi contenute o le loro versioni modificate diventino</p>		<p>La disposizione non è stata recepita perché prevede adempimenti da parte della Commissione Europea.</p>



<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni</p>
	<p>vincolanti in relazione all'infrastruttura da installare o rinnovare.</p>		



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
<p style="text-align: center;">Articolo 6</p> <p style="text-align: center;">Fornitura di gas naturale per il trasporto</p>	<p style="text-align: center;">Art.6, par.1</p> <p>1. Attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri assicurano che, entro il 31 dicembre 2025, nei porti marittimi sia realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL per consentire la circolazione di navi adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima alimentate a GNL nella rete centrale della TEN-T. Gli Stati membri cooperano, se del caso, con gli Stati membri confinanti per assicurare l'adeguata copertura della rete centrale della TEN-T.</p> <p style="text-align: center;">Art.6, par.2</p> <p>2. Attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri assicurano che, entro il 31 dicembre 2030, nei porti della navigazione interna sia realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL per consentire la circolazione di navi adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima alimentate a GNL nella rete centrale della TEN-T. Gli Stati membri cooperano se del caso con gli Stati membri confinanti per assicurare l'adeguata copertura della rete centrale della TEN-T.</p> <p style="text-align: center;">Art.6, par.3</p> <p>3. Gli Stati membri designano nei quadri strategici nazionali i porti marittimi e nei porti della navigazione interna che garantiscono l'accesso ai punti di rifornimento per il GNL.</p>	<p style="text-align: center;">ART. 6</p> <p><i>(Disposizioni specifiche per la fornitura di gas naturale per il trasporto - Sezione c) del Quadro Strategico Nazionale)</i></p> <p><i>(Attuazione dell'articolo 6, paragrafi 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 e 9 della direttiva 2014/94/UE)</i></p> <p>1. Entro il 31 dicembre 2025, nei porti marittimi è realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL per consentire la navigazione di navi adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima alimentate a GNL nella rete centrale della TEN-T. Possono essere previste forme di cooperazione con gli Stati membri confinanti per assicurare l'adeguata copertura della rete centrale della TEN-T.</p> <p>2. Entro il 31 dicembre 2030, nei porti della navigazione interna è realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL per consentire la navigazione di navi adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima alimentate a GNL nella rete centrale della TEN-T. Possono essere previste forme di cooperazione con gli Stati membri confinanti per assicurare l'adeguata copertura della rete centrale della TEN-T.</p> <p>3. Nell'ambito della sezione c) del Quadro Strategico Nazionale sono indicati i porti marittimi e i porti della navigazione interna che garantiscono, con sviluppo graduale, l'accesso ai punti di rifornimento per il GNL di cui ai commi 1 e 2, tenendo conto anche delle reali necessità del mercato e avuto riguardo alla domanda attuale e al suo sviluppo a breve termine.</p> <p>4. Entro il 31 dicembre 2025, è realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL, anche abbinati a punti di rifornimento di GNC, accessibili al pubblico almeno lungo le tratte italiane della rete centrale della TEN-T per assicurare la circolazione in connessione con la rete dell'Unione europea dei veicoli pesanti alimentati a GNL, con sviluppo graduale avuto riguardo alla domanda attuale e al suo sviluppo a breve termine, tranne nel caso in cui i costi non siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici per</p>	



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	<p>di cui ai paragrafi 1 e 2, tenendo conto anche delle reali necessità del mercato.</p> <p style="text-align: center;">Art.6, par.4</p> <p>4. Attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri assicurano che, entro il 31 dicembre 2025, sia realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL accessibili al pubblico almeno lungo la rete centrale della TEN-T per assicurare la circolazione in tutta l'Unione dei veicoli pesanti alimentati a GNL, a condizione che esista una domanda, a meno che i costi non siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici per l'ambiente.</p> <p style="text-align: center;">Art.6, par.6</p> <p>6. Gli Stati membri garantiscono che un sistema di distribuzione adeguato per la fornitura di GNL sia disponibile nel loro territorio, comprese le strutture di carico per i veicoli sistema di GNL, al fine di rifornire i punti di rifornimento di cui ai paragrafi 1, 2 e 4. A titolo di deroga, gli Stati membri confinanti, nell'ambito del loro quadro strategico nazionale, possono formare un raggruppamento al fine di ottemperare alla presente prescrizione. Tali accordi sono soggetti agli obblighi di rendicontazione degli Stati membri, a norma della presente direttiva.</p>	<p>l'ambiente.</p> <p>5. Al fine di rifornire i punti di rifornimento di cui ai commi 1, 2 e 4 di cui al presente articolo, nell'ambito della sezione c) del Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III del presente decreto, è previsto un sistema di distribuzione adeguato per la fornitura di GNL nel territorio nazionale, comprese le strutture di carico per i veicoli sistema di GNL, nonché per la dotazione di infrastrutture di rifornimento lungo la rete autostradale e negli interporti. Al fine di assicurare quanto disposto dal presente comma, possono essere previste forme di cooperazione in raggruppamento con gli Stati membri confinanti, che sono soggette agli obblighi di cui all'articolo 20 del presente decreto.</p> <p>6. Ai sensi dell'articolo 15 del decreto legislativo 8 marzo 2006, n. 139, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, è adottata la norma tecnica di prevenzione incendi relativa agli impianti fissi di distribuzione carburante per autotrazione, alimentati da serbatoi fissi di gas naturale liquefatto con decreto del Ministero dell'interno, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.</p> <p>7. Entro il 31 dicembre 2020, sono realizzati ulteriori punti di rifornimento per il GNL accessibili al pubblico, al fine garantire, secondo le esigenze del mercato, la circolazione dei veicoli alimentati a GNL su tutto il territorio nazionale, in particolare nelle aree dove le infrastrutture risultano carenti, negli agglomerati urbani e suburbani, in altre zone densamente popolate, nonché nelle reti e secondo i seguenti ambiti individuati progressivamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) aree urbane e città metropolitane - poli e cintura - con priorità nelle aree urbane che ricadono nelle città metropolitane, in particolare nelle aree provinciali che hanno superato il limite delle emissioni di PM10 per almeno 3 anni su 7 negli anni dal 2009 al 2015; b) città metropolitane, aree periferiche e altre aree urbane non rientranti nelle città metropolitane, strade extraurbane e statali; c) autostrade. 	



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	<p style="text-align: center;">Art.6, par 7</p> <p>7. 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 in modo da garantire, a norma dell'articolo 3, paragrafo 1, sesto trattino, la circolazione dei veicoli alimentati a GNC negli agglomerati urbani/suburbani e in altre zone densamente popolate e, se del caso, nelle reti stabilite dagli Stati membri.</p> <p style="text-align: center;">Art.6 par.8</p> <p>8. Attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri assicurano la realizzazione, entro il 31 dicembre 2025, di un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNC accessibili al pubblico almeno lungo la rete centrale esistente della TEN-T per assicurare la circolazione in tutta l'Unione dei veicoli alimentati a GNC.</p> <p style="text-align: center;">Art.6, par.9</p> <p>9. Gli Stati membri assicurano che i punti di rifornimento per il GNC per i veicoli a motore introdotti o rinnovati dal 18 novembre 2017 siano conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 3.4.</p>	<p>8. In conformità al comma 7, sono designati gli agglomerati urbani e suburbani, delle altre zone densamente popolate e delle reti, che, a secondo delle esigenze del mercato, sono dotati di punti di rifornimento per il GNC.</p> <p>9. Entro il 31 dicembre 2025, è prevista la creazione di un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNC accessibili al pubblico almeno lungo le tratte italiane della rete centrale esistente della TEN-T, al fine di assicurare la circolazione in connessione con la rete dell'Unione europea dei veicoli alimentati a GNC. I punti di rifornimento di cui al presente comma devono essere programmati tenendo conto dell'autonomia minima dei veicoli a motore alimentati a GNC e comunque a una distanza non superiore a 150 km. La qualità del gas naturale e biometano compresso per l'uso nei veicoli alimentati a GNC deve garantire l'interoperabilità delle infrastrutture sul territorio nazionale e nelle reti esistenti TEN-T.</p> <p>10. I punti di rifornimento per il GNC per i veicoli a motore introdotti o rinnovati dal 18 novembre 2017 si conformano alle specifiche tecniche di cui all'allegato I, punto 3.4.</p>	



<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni</p>
	<p>Art 6, par. 5</p> <p>5. La Commissione valuta l'applicazione delle prescrizioni di cui al paragrafo 4 e, se del caso, presenta, entro il 31 dicembre 2027, una proposta volta a modificare la presente direttiva, tenuto conto del mercato dei veicoli pesanti alimentati a GNL, per garantire la realizzazione di un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL accessibili al pubblico in ciascuno Stato membro.</p>		<p>La disposizione non è stata recepita perché prevede adempimenti da parte della Commissione Europea</p>



<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni</p>
	<p>Art 6, par.10</p> <p>10. Fatto salvo il regolamento (UE) n. 1025/2012, l'Unione persegue l'elaborazione da parte dei competenti organismi europei o internazionali di normazione di norme, comprese specifiche tecniche dettagliate, per:</p> <p>a) i punti di rifornimento di GNL per il trasporto marittimo e per vie navigabili interne;</p> <p>b) i punti di rifornimento di GNL e GNC per i veicoli a motore.</p>		<p>La disposizione non è stata recepita perché prevede adempimenti da parte della Commissione Europea</p>



<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni.</p>
	<p>Art 6, par. 11</p> <p>11. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 al fine di:</p> <p>a) integrare il presente articolo e l'allegato II, punti 3.1, 3.2 e 3.4, al fine di esigere il rispetto, da parte dell'infrastruttura da installare o rinnovare, delle specifiche tecniche contenute nelle norme elaborate ai sensi del presente articolo, paragrafo 10, lettere a) e b), qualora i competenti organismi europei di normazione abbiano raccomandato un'unica soluzione tecnica con specifiche tecniche come descritto in una norma europea pertinente, compatibile con le relative norme internazionali, ove applicabili;</p> <p>b) aggiornare i riferimenti alle norme menzionate nelle specifiche tecniche stabilite o da stabilire all'allegato II, punto 3, qualora dette norme siano sostituite da nuove versioni adottate dai competenti organismi europei o internazionali di normazione.</p> <p>È di particolare importanza che la Commissione segua la sua prassi abituale e svolga consultazioni con esperti, compresi quelli degli Stati membri, prima di adottare tali atti delegati. Tali atti delegati prevedono periodi transitori di almeno 24 mesi prima che le specifiche tecniche ivi specificate o le loro versioni modificate diventino vincolanti in relazione all'infrastruttura da installare o rinnovare.</p>		<p>-La disposizione non è stata recepita perché prevede adempimenti da parte della Commissione Europea. Vedi anche Art.21 del Digs.</p>



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	<p style="text-align: center;">Art 6, par. 12</p> <p>12. In assenza di una norma contenente le specifiche tecniche dettagliate per i punti di rifornimento di GNL per il trasporto marittimo e per vie navigabili interne, di cui al paragrafo 10, lettera a), e in particolare in assenza di quelle specifiche relative al bunkeraggio di GNL, alla Commissione è conferito il potere, tenuto conto dei lavori in corso in seno all'IMO, alla CCNR, alla Commissione del Danubio e agli altri pertinenti consessi internazionali, di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 che definiscono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i requisiti concernenti le interfacce di trasferimento nelle operazioni di bunkeraggio di GNL per il trasporto marittimo e lungo le vie navigabili interne, - i requisiti inerenti agli aspetti di sicurezza dello stoccaggio terrestre e della procedura di bunkeraggio del GNL nel trasporto marittimo e per vie navigabili interne. <p>È di particolare importanza che, prima di adottare tali atti delegati, la Commissione segua la sua prassi abituale e svolga consultazioni con i pertinenti gruppi di esperti del trasporto marittimo e del trasporto per vie navigabili interne, compresi gli esperti provenienti dalle autorità nazionali della navigazione marittima o interna.</p>		<p>La disposizione non è stata recepita perché prevede adempimenti da parte della Commissione Europea</p>



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
<p style="text-align: center;">Art. 7</p> <p style="text-align: center;">Informazioni per gli utenti</p>	<p style="text-align: center;">Art. 7</p> <p style="text-align: center;">Informazioni per gli utenti</p> <p style="text-align: center;">Art 7, par. 1</p> <p>1. Fatta salva la direttiva 2009/30/CE, gli Stati membri assicurano che siano rese disponibili informazioni chiare, coerenti e pertinenti per quanto riguarda i veicoli a motore che possono utilizzare regolarmente determinati combustibili immessi sul mercato o essere ricaricati tramite punti di ricarica. Tali informazioni sono rese disponibili nei manuali dei veicoli a motore, nei punti di rifornimento e ricarica, sui veicoli a motore e presso i concessionari di veicoli a motore ubicati sul loro territorio. Tale prescrizione si applica a tutti i veicoli a motore, e ai loro manuali, immessi sul mercato dopo il 18 novembre 2016.</p>	<p style="text-align: center;">ART. 8</p> <p style="text-align: center;"><i>(Informazioni per gli utenti)</i></p> <p style="text-align: center;"><i>(Attuazione dell'articolo 7, paragrafi 1, 2, 3, 5 e 7 della direttiva 2014/94/UE)</i></p> <p>1. Fatto salvo quanto previsto dal decreto legislativo 31 marzo 2011, n. 55, 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, conformemente a quanto disposto dall'articolo 37 del decreto del Ministro dei trasporti 28 aprile 2008, pubblicato nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana 12 luglio 2008, n. 162. Tali informazioni sono rese disponibili nei manuali dei veicoli a motore, nei punti di rifornimento e ricarica, sui veicoli a motore e presso i concessionari di veicoli a motore ubicati sul territorio nazionale. La presente disposizione si applica a tutti i veicoli a motore, e ai loro manuali, immessi sul mercato dopo il 18 novembre 2016.</p> <p>2. La comunicazione delle informazioni di cui al comma 1 si basa sulle disposizioni 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. Nel caso in cui tali norme riguardano una rappresentazione grafica, incluso un sistema cromatico di codifica, la rappresentazione grafica è semplice e facile da comprendere, e collocata in maniera chiaramente visibile sui corrispondenti apparecchi di distribuzione e relative pistole di tutti i punti di rifornimento, a partire dalla data in cui i combustibili sono immessi sul mercato e i sui tappi dei serbatoi di carburante, o nelle immediate vicinanze, di tutti i veicoli a motore raccomandati e compatibili con tale combustibile, e nei manuali dei veicoli a motore, che sono immessi sul mercato dopo il 18 novembre 2016.</p> <p>3. Nel caso in cui le disposizioni in materia di etichettatura delle rispettive norme degli organismi europei di normazione sono aggiornate o sono adottati atti delegati da parte della Commissione europea riguardo all'etichettatura o sono elaborate nuove norme dagli organismi</p>	<p>-E' stata prevista una specifica sezione sul GPL nell'ambito del quadro strategico nazionale in quanto rilevante per l'Italia e qualificato combustibile alternativo dall'art.2 della Direttiva.</p> <p>Il Considerando n. 7 della Direttiva fa espresso riferimento anche alla diffusione di tale combustibile.</p>



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	<p style="text-align: center;">Art 7, par. 2</p> <p>2. La comunicazione delle informazioni di cui al paragrafo 1 si basa sulle disposizioni in materia di etichettatura per quando riguarda la conformità dei combustibili alle norme degli organismi europei di normazione che definiscono le specifiche tecniche dei combustibili. Qualora tali norme riguardino una rappresentazione grafica, incluso un sistema cromatico di codifica, la rappresentazione grafica è semplice e facile da comprendere, e collocata in maniera chiaramente visibile:</p> <p>a) sui corrispondenti apparecchi di distribuzione e relative pistole di tutti i punti di rifornimento, a partire dalla data in cui i combustibili sono immessi sul mercato;</p> <p>h) sui tappi dei serbatoi di carburante, o nelle immediate vicinanze, di tutti i veicoli a motore raccomandati e compatibili con tale combustibile e nei manuali dei veicoli a motore, quando tali veicoli a motore sono immessi sul mercato dopo il 18 novembre 2016.</p>	<p>europei di normazione per i combustibili alternativi, i corrispondenti requisiti in materia di etichettatura si applicano a tutti i punti di rifornimento e ricarica e a tutti i veicoli a motore immatricolati nel territorio nazionale decorso ventiquattro mesi dal rispettivo aggiornamento o della rispettiva adozione.</p> <p>4. Al fine di contribuire alla consapevolezza dei consumatori e alla trasparenza dei prezzi, a scopo divulgativo sul sito dell'Osservatorio prezzi carburanti del Ministero dello sviluppo economico sono fornite informazioni sui fattori di equivalenza dei combustibili alternativi e sono pubblicati in formato aperto i raffronti tra i prezzi unitari medi dei diversi carburanti.</p> <p>5. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono rese disponibili, sul sito dell'Osservatorio prezzi carburanti del Ministero dello sviluppo economico, la mappa nazionale dei punti di rifornimento accessibili al pubblico di combustibili alternativi GNC, GNL e GPL per il trasporto stradale e, sul sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la mappa nazionale dei punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico di combustibili alternativi elettricità e idrogeno per il trasporto stradale. Per la predisposizione di tale mappa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attraverso la Piattaforma Unica Nazionale, di seguito PUN, prevista nell'ambito del PNire, raccoglie le informazioni relative ai punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico, quali la localizzazione, la tecnologia della presa, la potenza massima erogabile, la tecnologia utilizzata per l'accesso alla ricarica, la disponibilità di accesso, l'identificativo infrastruttura, il proprietario dell'infrastruttura.</p> <p>6. Entro cinque anni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, in linea con lo sviluppo dei carburanti alternativi per la navigazione, con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono previste le modalità di comunicazione agli utenti dei prezzi e delle mappe nazionali dei punti di rifornimento accessibili al pubblico di combustibili alternativi GNC, GNL e GPL per la navigazione.</p> <p>7. Per le autovetture, la Guida al risparmio di carburanti e alle emissioni di CO₂, redatta ai sensi dell'articolo 4 della direttiva</p>	




DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	<p style="text-align: center;">Art 7, par.3</p> <p>3. Ove opportuno, e in particolare per il gas naturale e l'idrogeno, quando nelle stazioni di rifornimento sono affissi i prezzi dei combustibili, è indicato a scopo informativo il raffronto tra i relativi prezzi unitari. L'indicazione di tali informazioni non induce in errore o ingenera confusione nell'utente. Per accrescere la consapevolezza dei consumatori e prevedere la trasparenza riguardo ai prezzi dei combustibili in modo coerente in tutta l'Unione, alla Commissione è conferito il potere di adottare, mediante atti di esecuzione, una metodologia comune per il raffronto dei prezzi unitari dei combustibili alternativi</p>	<p>1999/94/UE, del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 dicembre 1999 contiene anche informazioni circa i benefici economici, energetici e ambientali dei combustibili alternativi rispetto ai tradizionali, mediante casi-tipo.</p>	<p>-Si fa rinvio a successiva pubblicazione sul sito dell'Osservatorio prezzi carburanti del Mise per la mappa nazionale dei punti di rifornimento di GNC, GNL, GPL, per trasporto stradale, e sul sito internet del Mit per la mappa nazionale dei punti di ricarica e di rifornimento di idrogeno per il trasporto stradale.</p> <p>-Si fa rinvio a successivo decreto Mise per la definizione delle modalità di comunicazione dei prezzi e delle mappe, dei punti di rifornimento di GNC, GNL, GPL, per navigazione.</p> <p>-Si è operato un raccordo con le guide a risparmio di carburanti ed emissioni di CO2, previste dall'articolo 4 della direttiva 1999/94.</p>



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	<p style="text-align: center;">Art 7, par. 5</p> <p>5. Se le disposizioni in materia di etichettatura delle rispettive norme degli organismi europei di normazione sono aggiornate o se sono adottati atti delegati riguardo all'etichettatura o sono elaborate, ove necessario, nuove norme degli organismi europei di normazione per i combustibili alternativi, i corrispondenti requisiti in materia di etichettatura si applicano a tutti i punti di rifornimento e ricarica e a tutti i veicoli a motore immatricolati nel territorio degli Stati membri dopo 24 mesi dal rispettivo aggiornamento o dalla rispettiva adozione.</p> <p style="text-align: center;">Art 7, par. 6</p> <p>6. Gli atti di esecuzione di cui al presente articolo sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 9, paragrafo 2.</p>		



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	<p style="text-align: center;">Art 7, par. 7</p> <p>7. Gli Stati membri assicurano che, ove disponibili, i dati riportanti l'ubicazione geografica dei punti di rifornimento e ricarica accessibili al pubblico di combustibili alternativi contemplati dalla presente direttiva sono accessibili a tutti gli utenti su base aperta e non discriminatoria. Per i punti di ricarica i dati, ove disponibili, possono includere informazioni sull'accessibilità in tempo reale e informazioni sulla ricarica storiche e in tempo reale.</p>		
	<p style="text-align: center;">Art 7, par. 4</p> <p>4. Qualora le norme degli organismi europei di normazione che definiscono le specifiche tecniche di un combustibile non includano disposizioni in materia di etichettatura per quanto riguarda la conformità alle norme in questione, se le disposizioni in materia di etichettatura non riguardano una rappresentazione grafica, inclusi sistemi cromatici di codifica, o se le disposizioni in materia di etichettatura non sono idonee al conseguimento degli obiettivi della presente direttiva, la Commissione può,</p>		<p>La disposizione non è stata recepita in quanto attongono a disposizioni dettate dalla Unione europea in materia di principi generali di diritto internazionale e sovranità degli Stati</p>

DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	<p>ai fini dell'esecuzione uniforme dei paragrafi 1 e 2, incaricare gli organismi europei di normazione di elaborare specifiche concernenti l'etichettatura sulla compatibilità o adottare atti di esecuzione per definire la rappresentazione grafica, incluso un sistema cromatico di codifica, della compatibilità per i combustibili introdotti sul mercato dell'Unione che, sulla base di una valutazione della Commissione, raggiungano l'1% del volume totale delle vendite in più di uno Stato membro.</p>		
<p align="center">Art. 9</p> <p align="center">Procedura di comitato</p>	<p align="center">Art.9 Par.1</p> <p>1. La Commissione è assistita da un comitato. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.</p>		<p>La disposizione non è stata recepita perché prevede adempimenti da parte della Commissione Europea</p>



<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni.</p>
	<p style="text-align: center;">Art.9 Par.2</p> <p>2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.</p> <p style="text-align: center;">Art.9 Par.3</p> <p>3. Laddove il parere del comitato debba essere ottenuto con procedura scritta, detta procedura si conclude senza esito quando, entro il termine per la formulazione del parere, il presidente del comitato decida in tal senso o la maggioranza semplice dei membri del comitato lo richieda.</p>		



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
<p align="center">Articolo 10</p> <p align="center">Relazioni e riesame</p>	<p align="center">Art 10. Par. 2</p> <p>2. Entro il 18 novembre 2017 la Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione di valutazione dei quadri strategici nazionali e della loro coerenza a livello di Unione, compresa una valutazione del livello di conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'articolo 3, paragrafo 1.</p>		



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	<p style="text-align: center;">Art 10, par.3</p> <p>3. La Commissione presenta una relazione sull'applicazione della presente direttiva al Parlamento europeo e al Consiglio con cadenza triennale a decorrere dal 18 novembre 2020. La relazione della Commissione contiene i seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - una valutazione degli interventi attuati dagli Stati membri, - una valutazione degli effetti della presente direttiva sullo sviluppo del mercato per quanto riguarda l'infrastruttura per i combustibili alternativi e del suo contributo al mercato dei combustibili alternativi per il trasporto nonché il suo impatto sull'economia e l'ambiente, - informazioni sul progresso tecnico e lo sviluppo del mercato per quanto riguarda i combustibili alternativi nel settore dei trasporti e la relativa infrastruttura di cui alla presente direttiva e di qualsiasi altro combustibile alternativo. La Commissione ha la facoltà di illustrare esempi di migliori prassi e di formulare raccomandazioni adeguate. La relazione della Commissione verifica anche i requisiti e le date di cui alla presente direttiva in relazione alla realizzazione dell'infrastruttura e all'applicazione delle specifiche, tenendo conto degli sviluppi a livello tecnico, economico e di mercato dei rispettivi combustibili alternativi ed è corredata, se del caso, da una proposta legislativa. 		<p>La disposizione non è stata recepita perché prevede adempimenti da parte della Commissione Europea</p>



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
	<p style="text-align: center;">Art 10, par. 4</p> <p>4. La Commissione adotta orientamenti concernenti le relazioni degli Stati membri sugli elementi elencati all'allegato I.</p> <p style="text-align: center;">Art 10, par. 5</p> <p>5. Entro il 31 dicembre 2020, la Commissione ricsamina l'attuazione della presente direttiva e, se del caso, presenta una proposta intesa a modificarla mediante nuove specifiche tecniche comuni per un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'ambito di applicazione della presente direttiva.</p>		<p>La disposizione non è stata recepita perché prevede adempimenti da parte della Commissione Europea</p> <p>La disposizione non è stata recepita perché prevede adempimenti da parte della Commissione</p>




<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni</p>
	<p>Art 10, par. 6</p> <p>6. Se lo ritiene opportuno, entro il 31 dicembre 2018 la Commissione adotta un piano d'azione per l'attuazione della strategia illustrata nella comunicazione intitolata «Energia pulita per il trasporto, una strategia europea in materia di combustibili alternativi» al fine di pervenire al più ampio uso possibile di combustibili alternativi per i trasporti, garantendo al contempo la neutralità tecnologica, e promuovere una mobilità elettrica sostenibile in tutta l'Unione. A tal fine, la Commissione potrebbe tener conto delle esigenze e degli sviluppi del mercato propri ai vari Stati membri.</p>		<p>La disposizione non è stata recepita perché prevede adempimenti da parte della Commissione Europea</p>



<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni</p>
		<p style="text-align: center;">ART. 7</p> <p style="text-align: center;">(Disposizioni specifiche per la fornitura di gas di petrolio liquefatto per il trasporto. Sezione d) del quadro strategico nazionale)</p> <p style="text-align: center;">(Riferimento al considerando 7 della direttiva 2014/94/UE)</p> <p>1. Al fine di promuovere la diffusione omogenea su tutto il territorio nazionale degli impianti di distribuzione di gas di petrolio liquefatto per il trasporto stradale, nella sezione d) del quadro strategico nazionale sono individuati i criteri indicativi per favorire l'uniformità della penetrazione delle infrastrutture di distribuzione.</p> <p>2. Al fine di promuovere la diffusione del gas di petrolio liquefatto per la propulsione delle unità da diporto, nella sezione d) del quadro strategico nazionale sono individuati i requisiti minimi per la realizzazione delle infrastrutture di distribuzione.</p>	<p>-E' stata prevista una specifica sezione sul GPL nell'ambito del quadro strategico nazionale in quanto rilevante per l'Italia e qualificato combustibile alternativo dall'art.2 della Direttiva.</p> <p>Il Considerando n. 7 della Direttiva fa espresso riferimento anche alla diffusione di tale combustibile</p>



<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni</p>
		<p style="text-align: center;">ART. 9</p> <p><i>(Disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di interesse nazionale)</i></p> <p>1. Al fine di perseguire gli obiettivi di cui alla sezione c) dell'allegato III del presente decreto, il contenimento dei costi nonché la sicurezza degli approvvigionamenti, in coerenza con gli obiettivi generali di politica energetica nazionale, 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, sono considerate quali infrastrutture e insediamenti strategici ai sensi, dell'articolo 1, comma 7, lettera i), della legge 23 agosto 2004, n. 239. Tali infrastrutture e insediamenti sono di pubblica utilità, nonché indifferibili e urgenti, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327.</p> <p>2. I gestori degli impianti e delle infrastrutture di cui al comma 1 sono soggetti agli obblighi di servizio pubblico di cui al decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164 e al</p>	<p>-Sono state previste disposizioni per la semplificazione delle procedure amministrative nel settore del GNL, in quanto misure necessarie per assicurare che siano raggiunti gli obiettivi nazionali contenuti nella sezione c) del quadro strategico nazionale ai sensi dell'art.3, comma 1, terzo trattino della Direttiva.</p>

DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
		<p>decreto legislativo del 1 giugno 2011, n. 93, definiti e regolamentati dall'Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico. Gli stessi gestori possono svolgere anche le attività di cui all'articolo 10 del presente decreto, nel rispetto delle previsioni di cui al comma 3 del medesimo articolo.</p> <p>3. Fatte salve le competenze delle Regioni a statuto speciale e delle Province autonome di Trento e di Bolzano e le normative in materia ambientale, fiscale e di sicurezza, le autorizzazioni per le infrastrutture e gli insediamenti strategici di cui al comma 1 del presente articolo, nonché per le opere e le attività necessarie al trasporto, allo stoccaggio, al trasferimento del GNL alla rete nazionale di trasporto, ai terminali e ai depositi costieri e alle infrastrutture portuali strumentali all'utilizzo del GNL, nonché per le opere accessorie, sono rilasciate dal Ministero dello sviluppo economico di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con le Regioni interessate.</p> <p>4. Al termine del procedimento unico,</p>	




<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni</p>
		<p>svolto ai sensi degli articoli 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241, in cui sono acquisiti i pareri delle Amministrazioni competenti in materia ambientale, fiscale e di sicurezza, nonché delle altre Amministrazioni titolari degli interessi coinvolti dalla realizzazione dell'opera, compreso il nulla osta di fattibilità di cui all'articolo 17, comma 2, del decreto legislativo 26 giugno 2015, n. 105, e i provvedimenti, ove richiesti, di cui alla parte II del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, è rilasciata l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio delle infrastrutture e degli insediamenti strategici di cui al comma 3.</p> <p>5. Le concessioni demaniali rilasciate nell'ambito delle autorizzazioni per gli impianti e le infrastrutture ricadenti in aree costiere e delle opere necessarie per l'approvvigionamento degli stessi hanno durata almeno decennale.</p> <p>6. I soggetti titolari o gestori di beni demaniali e patrimoniali, di aree demaniali marittime e lacuali, di fiumi, di torrenti, di canali, di miniere e di foreste demaniali, di</p>	



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
		<p>strade pubbliche, di aeroporti, di ferrovie, di funicolari, di teleferiche, e di impianti simili, di linee di telecomunicazione di pubblico servizio, di linee elettriche, che sono interessati dalla realizzazione delle infrastrutture di cui al comma 1, partecipano al procedimento di autorizzazione e in tale ambito sono tenuti ad indicare le modalità di attraversamento degli impianti ed aree interferenti. Nel caso in cui tali modalità non sono indicate entro i termini di conclusione del procedimento, il soggetto richiedente l'autorizzazione entro i successivi trenta giorni propone direttamente ai soggetti sopra indicati le modalità di attraversamento, che, trascorsi ulteriori trenta giorni senza osservazioni, si intendono comunque assentite definitivamente e sono indicate nel decreto di autorizzazione di cui al comma 4.</p> <p>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 1 ottobre 2007, n. 159, convertito dalla legge 29 novembre 2007, n. 222.</p>	



<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni</p>
		<p>8. Ai fini dell'avvio dei procedimenti autorizzativi per la costruzione delle infrastrutture di cui ai commi precedenti, il promotore del progetto deve aver avviato presso gli enti competenti l'attività di consultazione pubblica prevista dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e al decreto legislativo 26 giugno 2015, n. 105</p>	
		<p style="text-align: center;">ART. 10</p> <p style="text-align: center;"><i>(Disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL non destinate all'alimentazione di reti di trasporto di gas naturale)</i></p> <p>1. Le opere per la realizzazione di infrastrutture di stoccaggio di GNL di capacità uguale o superiore alle 200 tonnellate, nonché le opere connesse e le infrastrutture indispensabili alla costruzione e all'esercizio degli stessi</p>	<p>-Sono state previste disposizioni per la semplificazione delle procedure amministrative nel settore del GNL, in quanto misure necessarie per assicurare che siano raggiunti gli obiettivi nazionali contenuti nella sezione c) del quadro strategico nazionale ai sensi dell'art.3, comma 1, terzo trattino della Direttiva.</p>

DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
		<p>impianti, sono strategiche ai fini degli obiettivi di cui alla sezione c) dell'allegato III e sono soggetti ad una autorizzazione unica, rilasciata dal Ministero dello sviluppo economico, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e d'intesa con le Regioni interessate, nel rispetto dei principi di semplificazione di cui alla legge 7 agosto 1990, n. 241 e secondo le modalità di cui all'articolo 9, commi 4, 6 e 8 e all'articolo 24 del presente decreto.</p> <p>2. I titolari delle autorizzazioni relative a terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto di cui all'articolo 46 del decreto legge 1 ottobre 2007, n. 159, convertito dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, possono chiedere l'autorizzazione a realizzare le modifiche impiantistiche finalizzate al carico, allo stoccaggio e al successivo scarico su navi o autobotti di parte di GNL non destinato alla rete nazionale di trasporto di gas naturale, nelle modalità di cui al comma 1.</p> <p>3. L'attività di cui al comma 2 non rientra tra le attività regolate ed è svolta in regime di</p>	




DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
		<p>separazione contabile, fermo restando quanto stabilito all'articolo 21 del decreto legislativo 23 maggio 2000, n 164 e dall'articolo 25 del decreto legislativo 1 giugno 2011, n. 93. L'Autorità dell'energia elettrica del gas e del sistema idrico determina le modalità per lo svolgimento delle attività di cui al periodo precedente, al fine di evitare oneri al sistema regolato da esse derivanti.</p> <p>4. Le opere per la realizzazione di impianti di stoccaggio di GNL di capacità inferiori alle 200 tonnellate e superiori o uguali a 50 tonnellate, nonché le opere connesse e le infrastrutture indispensabili alla costruzione e all'esercizio degli stessi impianti, cui non si applicano le disposizioni dell'articolo 9 del presente decreto, sono soggetti ad una autorizzazione unica, rilasciata dalla Regione o dall'Ente delegato dalla Regione, nel rispetto dei principi di semplificazione di cui alla legge 7 agosto 1990, n. 241.</p> <p>5. Per gli impianti e le infrastrutture di cui al comma 4 sono fatte salve le vigenti disposizioni di cui al decreto del Presidente</p>	<p>-Sono state previste disposizioni per la semplificazione delle procedure amministrative nel settore del GNL, in quanto misure necessarie per assicurare che siano raggiunti gli obiettivi nazionali contenuti nella sezione c) del quadro strategico nazionale ai sensi dell'art.3, comma 1, terzo trattino della Direttiva.</p>




DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
		<p>della Repubblica l agosto 2011, n. 151 e al decreto legislativo 26 giugno 2015, n. 105.</p> <p>6. Al termine del procedimento unico, ai sensi degli articoli 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241, in cui sono acquisiti i pareri delle Amministrazioni competenti in materia ambientale, fiscale e di sicurezza nonché delle altre Amministrazioni titolari degli interessi coinvolti dalla realizzazione dell'opera è rilasciata l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio di cui al comma 4.</p> <p>7. Le concessioni demaniali rilasciate nell'ambito delle autorizzazioni per gli impianti e le infrastrutture ricadenti in aree costiere e delle opere necessarie per l'approvvigionamento degli stessi hanno durata almeno decennale.</p>	<p>-Sono state previste disposizioni per la semplificazione delle procedure amministrative nel settore del GNL, in quanto misure necessarie per assicurare che siano raggiunti gli obiettivi nazionali contenuti nella sezione c) del quadro strategico nazionale ai sensi dell'art.3, comma 1, terzo trattino della Direttiva.</p>



<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni</p>
		<p style="text-align: center;">ART. 11</p> <p><i>(Disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di piccole dimensioni)</i></p> <p>1. Le opere per la realizzazione di impianti di liquefazione di gas naturale e impianti di stoccaggio di GNL, purché di capacità inferiori a 50 tonnellate, nonché le opere connesse e le infrastrutture indispensabili alla costruzione e all'esercizio degli stessi impianti, sono eseguite a conclusione di una procedura amministrativa semplificata, nel rispetto delle normative vigenti in materia ambientale, sanitaria, fiscale e di sicurezza.</p> <p>2. Fatte salve specifiche disposizioni regionali, il soggetto interessato presenta al Comune, mediante mezzo cartaceo o in via telematica, almeno trenta giorni prima dell'effettivo inizio dei lavori, una dichiarazione accompagnata da una dettagliata relazione a firma di un progettista abilitato e dagli opportuni elaborati progettuali, che attesta il rispetto delle norme in materia ambientale, sanitaria e di sicurezza. Alla predetta dichiarazione è allegato il parere dell'Ufficio</p>	<p>-Sono state previste disposizioni per la semplificazione delle procedure amministrative nel settore del GNL, in quanto misure necessarie per assicurare che siano raggiunti gli obiettivi nazionali contenuti nella sezione c) del quadro strategico nazionale ai sensi dell'art.3, comma 1, terzo trattino della Direttiva.</p>


DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
		<p>delle dogane competente per territorio relativo all'idoneità del progetto al rispetto delle normative vigenti in materia di accisa, rilasciato entro trenta giorni dalla richiesta.</p> <p>3. Le Regioni e le Province autonome, nel rispetto delle normative vigenti in materia ambientale, sanitaria, fiscale e di sicurezza, possono aumentare la soglia di 50 tonnellate per l'applicazione della procedura di cui al comma 1, definendo i casi in cui, non essendo previste autorizzazioni ambientali o paesaggistiche di competenza di amministrazioni diverse da quella di cui al comma 2, la realizzazione e l'esercizio dell'impianto e delle opere connesse sono assoggettate a procedura amministrativa semplificata.</p> <p>4. L'amministrazione comunale, ove è riscontrata, entro il termine indicato al comma 2, l'assenza di una o più delle condizioni stabilite al medesimo comma, notifica all'interessato l'ordine motivato di non effettuare il previsto intervento. E' fatta salva la facoltà da parte del soggetto interessato di ripresentare la dichiarazione di cui al comma 2, con le</p>	<p>-Sono state previste disposizioni per la semplificazione delle procedure amministrative nel settore del GNL, in quanto misure necessarie per assicurare che siano raggiunti gli obiettivi nazionali contenuti nella sezione c) del quadro strategico nazionale ai sensi dell'art.3, comma 1, terzo trattino della Direttiva.</p>



<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni.</p>
		<p>modifiche o le integrazioni necessarie per rendere il progetto conforme alla normativa in materia ambientale, sanitaria, fiscale e di sicurezza. Nel caso in cui l'amministrazione comunale l'ordine motivato, decorso il termine di trenta giorni dalla data di ricezione della dichiarazione, l'attività di costruzione è assentita.</p> <p>5. Nel caso in cui sono necessari atti di assenso, che rientrano nella competenza comunale e non sono allegati alla dichiarazione, il Comune provvede a rilasciarli tempestivamente e, in ogni caso, entro il termine per la conclusione del relativo procedimento fissato ai sensi dell'articolo 2 della legge 7 agosto 1990, n. 241. Nel caso in cui l'attività di costruzione e di esercizio degli impianti di cui al comma 1 è sottoposta ad atti di assenso di competenza di amministrazioni diverse da quella di cui al comma 2, e tali atti non sono allegati alla dichiarazione, il Comune provvede ai sensi degli articoli 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241.</p> <p>6. Ultimato l'intervento, il progettista o un</p>	<p>-Sono state previste disposizioni per la semplificazione delle procedure amministrative nel settore del GNL, in quanto misure necessarie per assicurare che siano raggiunti gli obiettivi nazionali contenuti nella sezione c) del quadro strategico nazionale ai sensi dell'art.3, comma 1, terzo trattino della Direttiva</p>

DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPTE.	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	Annotazioni
		<p>tecnico abilitato rilascia un certificato di collaudo finale, trasmesso a cura del soggetto interessato all'amministrazione comunale e all'ufficio delle dogane territorialmente competente, che attesta la conformità dell'opera al progetto presentato con la dichiarazione, nonché rilascia la dichiarazione dell'avvenuta presentazione della variazione catastale, conseguente all'opera realizzata, ovvero rilascia una dichiarazione che l'opera non ha comportato modificazioni del classamento catastale.</p> <p>7. Per gli impianti di distribuzione di GNL per autotrazione, si applicano 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.</p>	<p>-Sono state previste disposizioni per agevolare la realizzazione di punti di ricarica, in quanto misure necessarie per assicurare che siano raggiunti gli obiettivi nazionali contenuti nella sezione a) del quadro strategico nazionale ai sensi dell'art.3, comma 1, terzo trattino della Direttiva.</p>



<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni</p>
		<p style="text-align: center;">ART. 12</p> <p style="text-align: center;"><i>(Disposizioni per i serbatoi criogenici di stoccaggio di GNL)</i></p> <p>1. I serbatoi criogenici di stoccaggio di GNL installati presso i punti di rifornimento per il GNL o per il GNC sono dichiarati all'Agenzia delle dogane e dei monopoli che provvede ad identificarli univocamente attraverso un sistema di codifica da stabilire con determinazione della medesima Agenzia delle dogane e dei monopoli.</p>	

DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
		<p style="text-align: center;">ART. 13 <i>(Ulteriori disposizioni per i procedimenti amministrativi relativi al GNL)</i></p> <p>1. Nel caso in cui gli impianti e le infrastrutture di cui agli articoli 9 e 10 del presente decreto sono ubicati in area portuale o in area terrestre ad essa contigua e la loro realizzazione comporta modifiche sostanziali del piano regolatore di sistema portuale, l'autorizzazione unica di cui agli articoli 9 e 10, previa acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 5, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sui profili di compatibilità del progetto con la pianificazione portuale, costituisce anche approvazione di variante al piano regolatore di sistema portuale. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento della richiesta di parere. Decorso inutilmente tale termine, si applica l'articolo 14-bis, comma 4, della legge 7 agosto 1990, n. 241.</p> <p>2. Le disposizioni di cui agli articoli 9, 10 e</p>	




DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
		<p>11 del presente decreto si applicano, su richiesta del proponente, anche ai procedimenti amministrativi in corso alla data di entrata in vigore del presente decreto, previo adeguamento, ove necessario, alle disposizioni dello stesso.</p> <p>3. All'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 1 giugno 2011, n. 93, dopo le parole prodotti petroliferi, sono inserite le seguenti: " e di gas naturale liquefatto".</p> <p>4. I soggetti che effettuano attività di vendita di gas naturale, anche sotto forma di GNL o GNC, a clienti finali, in assenza di autorizzazione e di iscrizione nell'elenco dei soggetti abilitati alla vendita di gas naturale a clienti finali, ai sensi all'articolo 30, comma 2, del decreto legislativo 1 giugno 2011, n. 93, e i soggetti che effettuano l'attività di importazione pluriennale di gas naturale, in assenza di autorizzazione del Ministero dello sviluppo economico o di comunicazione al medesimo Ministero ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164, sono soggetti alle sanzioni di cui all'articolo 45 del</p>	




DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
		<p>medesimo decreto legislativo, nei limiti di cui all'articolo 32 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.</p> <p>5. Le disposizioni di cui al presente decreto, fermo restando il rispetto delle norme in materia ambientale, paesaggistica, di salute pubblica, di sicurezza, e di pubblica incolumità, si applicano ai progetti di riconversione delle infrastrutture e siti energetici esistenti alle attività di stoccaggio e successivo scarico su navi e autobotti di GNL.</p> <p style="text-align: center;">ART. 14 <i>(Reti isolate di GNL)</i></p> <p>1. L'Autorità dell'energia elettrica del gas e del sistema idrico oltre a provvedere, per le reti isolate, ad aggiornare le condizioni economiche di fornitura dei gas diversi dal gas naturale, determina i parametri e i criteri di calcolo per la remunerazione del servizio di distribuzione, misura e vendita di gas naturale anche derivante da GNL attraverso le stesse reti.</p>	





<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni</p>
		<p style="text-align: center;">CAPO II</p> <p style="text-align: center;">DISPOSIZIONI PER LE INFRASTRUTTURE DI RICARICA</p> <p style="text-align: center;">ART. 15</p> <p style="text-align: center;"><i>(Misure per agevolare la realizzazione di punti di ricarica)</i></p> <p>1. All'articolo 4 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, come modificato dall'articolo 17- <i>quiquies</i> del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, il comma 1-<i>ter</i> è sostituito dal seguente:</p> <p>“1-<i>ter</i>. Entro il 1 giugno 2017, i Comuni adeguano il regolamento di cui al comma 1 prevedendo, con decorrenza dalla medesima data, che ai fini del conseguimento del titolo abilitativo edilizio sia obbligatoriamente prevista, per gli edifici di nuova costruzione ad uso diverso da quello residenziale con superficie utile superiore a 500 metri quadrati e per i relativi interventi di ristrutturazione edilizia di primo livello di cui all'allegato 1, punto 1.4.1</p>	<p>Sono state previste disposizioni per promuovere la realizzazione di punti di ricarica accessibili al pubblico, in quanto misure necessarie per assicurare che siano raggiunti gli obiettivi nazionali contenuti nella sezione a) del quadro strategico nazionale ai sensi dell'art.3, comma 1, terzo trattino della Direttiva.</p>

DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
		<p>del decreto del Ministero dello sviluppo economico 26 giugno 2015, nonché per gli edifici residenziali di nuova costruzione con almeno 50 unità abitative e per i relativi interventi di ristrutturazione edilizia di primo livello di cui all'allegato 1, punto 1.4.1 del decreto del Ministero dello sviluppo economico 26 giugno 2015, la predisposizione all'allaccio per la possibile installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli idonee a permettere la connessione di una vettura da ciascuno spazio a parcheggio coperto o scoperto e da ciascun box per auto, siano essi pertinenziali o no, in conformità alle disposizioni edilizie di dettaglio fissate nel regolamento stesso e, relativamente ai soli edifici residenziali di nuova costruzione con almeno 50 unità abitative, per un numero di spazi a parcheggio e box auto non inferiore al 20 per cento di quelli totali".</p> <p>2. All'articolo 17 <i>quinquies</i>, comma 2, del decreto legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, le parole "secondo comma del codice civile" sono sostituite dalle parole "primo, secondo e terzo comma del codice civile".</p>	




<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni</p>
		<p>3. All'articolo 17 terdecies del decreto legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, è aggiunto il seguente comma 2: "sino all'adozione dei decreti di cui al comma 1, si applicano i medesimi sistemi, componenti identità tecniche, nonché le idonee procedure per la loro installazione quali elementi di sostituzione o di integrazione di parti dei veicoli, su tipi di autoveicoli e motocicli nuovi in circolazione".</p> <p>4. All'articolo 23 del decreto legge 9 febbraio 2012, n.5, convertito dalla legge 4 aprile 2012, n. 35, è aggiunto il seguente comma 2-ter: "Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, da emanarsi entro trenta giorni, sono individuate le dichiarazioni, attestazioni, asseverazioni, nonché gli elaborati tecnici da presentare a corredo della segnalazione certificata di inizio attività di cui al comma 2-bis".</p>	


DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
		<p style="text-align: center;">Art. 16</p> <p style="text-align: center;">(Procedure per gli impianti di distribuzione di idrogeno per il trasporto)</p> <p>1. Per gli impianti di distribuzione di idrogeno per il trasporto si applicano le procedure autorizzative previste, ai sensi del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, per gli impianti di distribuzione carburanti, nel rispetto delle normative nazionali e regionali vigenti in materia di sicurezza.</p>	<p>-Sono state previste disposizioni autorizzative per le infrastrutture di idrogeno a fini di armonizzazione con la disciplina relativa agli impianti di distribuzione e carburanti, in quanto misura necessaria per assicurare che siano raggiunti gli obiettivi nazionali contenuti nella sezione b) del quadro strategico nazionale ai sensi dell'art.3, comma 1, terzo trattino della Direttiva.</p>

<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni</p>
		<p style="text-align: center;">ART. 17</p> <p style="text-align: center;"><i>(Misure per promuovere la realizzazione di punti di ricarica accessibili al pubblico)</i></p> <p>1. All'articolo 158, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 recante nuovo codice della strada, dopo la lettera h), è inserita la seguente: "h-bis) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici in ricarica".</p> <p>2. Entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Governo, per il tramite del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, promuove la stipulazione di un'intesa ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, 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.</p>	

DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
		<p style="text-align: center;">ART. 18</p> <p style="text-align: center;"><i>(Misure per la diffusione dell'utilizzo del GNL e del GNC nel trasporto stradale)</i></p> <p>1. Fermo restando quanto previsto dagli articoli 4, comma 1, e 6, comma 7, le regioni, nel caso di autorizzazione alla realizzazione di nuovi impianti di distribuzione carburanti e di ristrutturazione totale degli impianti di distribuzione carburanti esistenti, prevedono l'obbligo di dotarsi di infrastrutture di ricarica elettrica, nonché di rifornimento di GNC o GNL anche in esclusiva modalità self service. Non sono soggetti a tale obbligo gli impianti di distribuzione carburanti localizzati nelle aree svantaggiate già individuate dalle disposizioni regionali di settore, oppure da individuare entro tre mesi dall'entrata in vigore del presente decreto .</p> <p>2. Al fine di sviluppare la modalità self service per gli impianti di distribuzione del GNC, entro dodici mesi dall'entrata in vigore del presente decreto, con decreto del Ministero</p>	<p>Sono state prevlate disposizioni per la diffusione dell'utilizzo del GNL, del GNC e dell'elettricità nel trasporto stradale.</p>



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
		<p>dell'interno, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, è aggiornata la normativa tecnica di cui al decreto del Ministro dell'interno del 24 maggio 2002, pubblicato nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana 6 giugno 2002, n. 131, e successive modificazioni, in materia di sicurezza, tenendo conto degli standard di sicurezza utilizzati in ambito europeo.</p> <p>3. Per tutti gli impianti di distribuzione di carburanti stradali già esistenti al 31 dicembre 2015, che hanno erogato nel corso del 2015 un quantitativo di benzina e gasolio superiore a 10 milioni di litri e che si trovano nel territorio di una delle province i cui capoluoghi hanno superato il limite delle emissioni di PM₁₀ per almeno 3 anni su 7 negli anni dal 2009 al 2015 di cui all'allegato IV, le Regioni prevedono l'obbligo di presentare entro il 31 dicembre 2018 un progetto, al fine di dotarsi di infrastrutture di ricarica elettrica, nonché di distribuzione di GNC o GNL, da realizzare nei successivi ventiquattro mesi dalla data di presentazione del progetto.</p>	


DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
		<p>4. Per tutti gli impianti di distribuzione carburanti stradali esistenti al 31 dicembre 2017, che erogano nel corso del 2017 un quantitativo di benzina e gasolio superiore a 5 milioni di litri e che si trovano nel territorio di una delle province i cui capoluoghi hanno superato il limite delle emissioni di PM₁₀ per almeno 3 anni su 7 negli anni dal 2009 al 2015 di cui all'allegato IV, le Regioni prevedono l'obbligo di presentare entro il 31 dicembre 2020 un progetto, al fine di dotarsi di <i>infrastrutture di ricarica elettrica e distribuzione di GNC o GNL</i>, da realizzare nei successivi ventiquattro mesi dalla data di presentazione del progetto.</p> <p>5. Gli obblighi di cui ai commi 1, 3 e 4 sono compatibili con altre forme di incentivazione e si applicano, fatta salva la sussistenza di una delle seguenti impossibilità tecniche fatte valere dai titolari degli impianti di distribuzione e verificate e certificate dall'ente che rilascia la autorizzazione all'esercizio dell'impianto di distribuzione dei carburanti:</p> <p>a) accessi e spazi insufficienti per motivi di sicurezza ai sensi della normativa antincendio,</p>	

DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
		<p>esclusivamente per gli impianti già autorizzati alla data di entrata in vigore del presente decreto;</p> <p>b) per il GNC distanza superiore a 1000 metri tra la rete del gas naturale e il punto di stoccaggio del GNC o pressione della rete del gas naturale inferiore a 3 bar;</p> <p>c) distanza dal più vicino deposito di approvvigionamento del GNL via terra superiore a 1000 chilometri.</p> <p>6. Al fine di promuovere l'uso di carburanti a basso impatto ambientale nel settore dei trasporti, è consentita l'apertura di nuovi impianti di distribuzione mono prodotto, ad uso pubblico, che erogano gas naturale, compreso il biometano, sia in forma compressa - GNC, sia in forma liquida -GNL, nonché elettricità.</p> <p>7. L'Autorità per l'energia elettrica e il gas ed il sistema idrico, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, adotta misure finalizzate all'eliminazione delle penali di supero di capacità giornaliera ai punti di riconsegna delle reti di trasporto e di distribuzione direttamente connessi agli</p>	




DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
		<p>impianti di distribuzione di gas naturale per autotrazione, per prelievi superiori fino al 50 per cento della capacità del punto di riconsegna, per un periodo complessivo, anche non continuativo, non superiore a novanta giorni all'anno.</p> <p>8. Al fine di incentivare la realizzazione di impianti di distribuzione di gas naturale per autotrazione, anche in aree autostradali, le condotte di allacciamento che li collegano alle esistenti reti del gas naturale sono dichiarate di pubblica utilità e rivestono carattere di indifferibilità e di urgenza, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327.</p> <p>9. Le pubbliche amministrazioni, gli enti e le istituzioni da esse dipendenti o controllate, le Regioni, gli Enti locali e i gestori di servizi di pubblica utilità da essi controllati che sono situati nelle province ad alto inquinamento di particolato PM₁₀ di cui all'allegato IV, al momento della sostituzione del rispettivo parco autovetture, autobus e mezzi della raccolta dei rifiuti urbani sono obbligati all'acquisto di</p>	



DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
		<p>almeno il 25 per cento di veicoli a GNC, GNL o d. Nel caso di suddivisione in lotti, la percentuale di cui al primo periodo si riferisce ai singoli lotti di acquisto. La percentuale di cui al presente comma è calcolata sugli acquisti programmati su base triennale a partire dalla data di entrata in vigore del presente decreto. Le gare pubbliche che non ottemperano a tale previsione sono nulle. Sono fatte salve le gare già bandite alla data di entrata in vigore del presente decreto.</p> <p>10. Per le finalità di cui ai commi 3 e 4 del presente articolo, l'Agenzia delle dogane e dei monopoli comunica i dati in proprio possesso relativi agli impianti di distribuzione carburanti di ciascuna Regione, 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, al Ministero dello sviluppo economico, che li trasmette alle Regioni in relazione agli impianti di rispettiva competenza.</p> <p>11. Fermi restando i termini di cui al presente articolo, per ottemperare agli obblighi</p>	


DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
		<p>di cui ai commi 3 e 4 del presente articolo, le Regioni possono prevedere che l'obbligo sia comunque assolto dal titolare dell'impianto di distribuzione carburanti, dotando del prodotto GNC o GNL o di ricarica elettrica un altro impianto nuovo o già nella sua titolarità, ma non soggetto ad obbligo, purché sito nell'ambito territoriale della stessa provincia e in coerenza con le disposizioni della programmazione regionale.</p>	<p>-Sono state previste disposizioni per agevolare la</p>





<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni</p>
		<p style="text-align: center;">Art. 19 <i>(Circolazione dei veicoli nelle aree urbane)</i></p> <p>1. Gli Enti territoriali, con propri provvedimenti, possono consentire nelle aree a traffico limitato la circolazione dei veicoli alimentati a combustibili alternativi elettricità, idrogeno, gas naturale liquefatto-GNL, gas naturale compresso - GNC e gas di petrolio liquefatto - GPL, oppure una loro combinazione e, subordinatamente a opportune condizioni inerenti la protezione ambientale, escludono i predetti veicoli dai blocchi anche temporanei della circolazione.</p>	<p>circolazione dei veicoli alimentati a combustibili alternativi nelle aree urbane in quanto misure necessarie per raggiungere gli obiettivi contenuti nel quadro strategico nazionale.</p>

DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
		<p style="text-align: center;">Art. 21 (Aggiornamenti)</p> <p>(Attuazione dell'articolo 4, paragrafo 14, dell'articolo 5, paragrafo 3 e dell'articolo 6, paragrafo 11 della direttiva 2014/94/UE)</p> <p>A seguito dell'adozione di atti delegati da parte della Commissione europea, si provvede con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ad aggiornare le specifiche tecniche di cui all'allegato I del presente decreto</p>	<p>E' stato previsto l'aggiornamento delle disposizioni del decreto legislativo mediante DM a seguito dell'adozione di atti delegati da parte della Commissione Europea. (In Attuazione dell'articolo 4, paragrafo 14, dell'articolo 5, paragrafo 3 e dell'articolo 6, paragrafo 11 della direttiva 2014/94/UE)</p> <p>E' stata prevista l'abrogazione</p>




DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
		<p style="text-align: center;">Art. 22 (Abrogazioni)</p> <p>1. L'articolo 17- septies, comma 2, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, è abrogato.</p>	<p>del comma 2 dell'art 17 septies della Legge 134/2012, che prevede l'aggiornamento del PNIRE con cadenza annuale, al fine di allineare la tempistica con le altre sezioni del QSN, come previsto al comma 3 dell'art.3</p> <p style="text-align: right;">Sono fatte salve le disposizioni tributarie vigenti</p>

<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni</p>
		<p style="text-align: center;">Art. 23 <i>(Coordinamento con normativa fiscale)</i></p> <p>Le disposizioni tributarie vigenti in materia di accisa sono fatte salve.</p>	<p>in materia di accisa.</p> <p>La disposizione è necessaria per attestare la neutralità finanziaria del provvedimento.</p>

<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni</p>
		<p style="text-align: center;">ART. 24</p> <p style="text-align: center;"><i>(Disposizioni tariffarie)</i></p> <p>1.A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le spese per le attività di cui all'articolo 9 svolte dalla Direzione generale per la sicurezza dell'approvvigionamento e per le infrastrutture energetiche 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, sono poste a carico del soggetto richiedente tramite il versamento del contributo di cui all'articolo 1, comma 110, della legge 23 agosto 2004, n. 239.</p> <p>2.Fermo restando quanto stabilito dal comma 1, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le spese svolte dalla Direzione generale per la sicurezza dell'approvvigionamento e per le infrastrutture energetiche del Ministero dello sviluppo economico per le attività di cui all'articolo 9 relative alla realizzazione e alla verifica di impianti e di infrastrutture energetiche il cui valore è di entità inferiore a 5 milioni di euro, nonché le spese per le relative istruttorie tecniche e amministrative e per le conseguenti necessità logistiche e operative, anche</p>	


DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
		<p>finalizzate alle attività di dismissione, sono poste a carico dei soggetti richiedenti, secondo tariffe determinate sulla base del costo effettivo del servizio reso.</p> <p>3. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, si provvede, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, alla determinazione delle tariffe spettanti al Ministero dello sviluppo economico per le attività di cui al comma 2.</p> <p>4. Le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe di cui al comma 3 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 spese sostenute per le attività di cui al comma 2.</p> <p>5. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le spese per le attività svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dagli Uffici marittimi di cui al codice della navigazione quali autorizzazioni, permessi o concessioni, volte alla realizzazione e alla verifica di impianti e di infrastrutture energetiche, per le relative istruttorie tecniche e amministrative e per le conseguenti necessità logistiche e operative, comprese quelle relative al rilascio di concessioni demaniali marittime o per altre</p>	





DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
		<p>attività previste dal codice della navigazione e dal relativo regolamento di esecuzione, sono poste a carico dei soggetti richiedenti, ai sensi dell'articolo 11 del regolamento al codice della navigazione e altre disposizioni in materia. secondo tariffe determinate sulla base del costo effettivo del servizio reso.</p> <p>6. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, si provvede, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, alla determinazione delle tariffe spettanti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per le attività di cui al comma 5.</p> <p>7. Le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe di cui al comma 5 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 delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività di cui al comma 5.</p>	<p>Le disposizioni non sono state recepite in quanto attongono al termine di recepimento e all'obbligo dello Stato di comunicare le</p>


<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni</p>
<p>Art. 11</p> <p><i>Recepimento</i></p> <p>1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 18 novembre 2016. Essi ne informano immediatamente la Commissione.</p> <p>2. Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.</p> <p>3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva</p>			<p>disposizioni in materia</p> <p>La disposizione non è stata recepita in quanto attiene all'entrata in vigore della direttiva.</p>



<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni.</p>
<p>Art.12</p> <p><i>Entrata in vigore</i></p> <p>La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla data di pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.</p> 			<p>La disposizione non è stata recepita in quanto attiene ai destinatari della direttiva.</p>

<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni</p>
<p>Art. 13</p> <p><i>Destinatari</i></p> <p>Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva. Fatto a Strasburgo, il 22 ottobre 2014</p> <p>Per il Parlamento europeo Il presidente M. SCHULZ</p> <p>Per il Consiglio Il presidente B. DELLA VEDOVA.</p> 			

DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
			

DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI	DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.	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	Annotazioni
			

<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI</p>	<p>DIRETTIVA n. 2014/94/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 22 OTTOBRE 2014, SULLA REALIZZAZIONE DI UN'INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI. DISPOSIZIONI RECEPITE.</p>	<p>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</p>	<p>Annotazioni</p>



RELAZIONE TECNICA
Descrizione dell'innovazione normativa
Sezione I

A) Titolo del provvedimento:

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.

B) Amministrazione e altro soggetto proponente:

Presidente del Consiglio dei Ministri e Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro dell'interno, il Ministro degli Affari esteri e della cooperazione internazionale e il Ministro della giustizia.

C) Tipologia dell'atto:

Il presente decreto è stato predisposto in base alla delega di cui all'art. 1, allegato B, della legge 9 luglio 2015, n. 114 (Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2014).

Il provvedimento è finalizzato a dare attuazione alla direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi

D) Indice delle disposizioni (articolo e commi) rilevanti ai fini della relazione tecnica:

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 25).

PER LE CONSEGUENZE FINANZIARIE: /

PER LA COPERTURA: /

PER LA CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA: /

PER LA CLAUSOLA DI INVARIANZA FINANZIARIA: /

E) Il provvedimento comporta oneri per le Amministrazioni Pubbliche diverse dallo Stato.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

SEZIONE II
QUANTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI FINANZIARI

Per quanto di interesse, ai fini della presente relazione, rilevano i contenuti dei seguenti articoli.

Il contenuto dell'articolo 25 dello schema che, oltre a recare la rituale norma di chiusura in tema di invarianza finanziaria della spesa, sancisce che, rispetto alle innovazioni del quadro normativo apportate ed in linea con gli indirizzi degli organi di vigilanza finanziaria, l'attuazione degli adempimenti discendenti dall'attuazione della direttiva 2014/94/UE del 22 ottobre 2014 comporta l'impiego di risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Si sottolinea, a tal riguardo, come dal provvedimento non derivano, in effetti, nuovi o maggiori oneri, rispettivamente per il personale, dotazioni ed infrastrutture, rispetto agli stanziamenti di bilancio disponibili a



legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività di istituto delle altre Amministrazioni interessate al presente decreto.

Per i riflessi sul quadro-economico normativo si richiamano, in particolare, il disposto dell'articolo 9 (Disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di interesse nazionale), dell'articolo 11 (Disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di piccole dimensioni), dell'articolo 18 (Misure per la diffusione dell'utilizzo del GNL e del GNC nel trasporto stradale), dell'articolo 24 (Disposizioni tariffarie) e dell'allegato Quadro strategico nazionale (sezione A, B, C e D).

Si premette che dall'attuazione delle disposizioni di cui al presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Le Amministrazioni pubbliche competenti provvedono agli adempimenti previsti dal presente articolo con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Di seguito, una analitica descrizione degli articoli di interesse da 3 a 24 e degli allegati I e II, III e IV.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 3 (Disciplina del quadro strategico nazionale)

Tale articolo, in attuazione dell'articolo 3 paragrafi 1, 2, 3, 5 e 6 della direttiva, definisce il quadro strategico nazionale. Sono in particolare disciplinati gli elementi obbligatori del QSN, quali la valutazione dello stato attuale e degli sviluppi futuri del mercato dei combustibili alternativi, gli obiettivi nazionali per lo sviluppo dell'infrastruttura che sono meglio specificati nei successivi articoli da 4 a 7, 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, trattati nel QSN. Viene introdotta, al comma 2, l'articolazione in 4 distinte sezioni del QSN, e vengono disciplinate nel comma 5 le modalità di aggiornamento periodico del QSN. Sono introdotte, al comma 7, le misure adottate a sostegno della realizzazione dell'infrastruttura che, nel recepire requisiti obbligatori della Direttiva, trattano della semplificazione delle procedure amministrative come articolate al successivo Titolo IV, della promozione della diffusione dei combustibili alternativi come articolate al successivo Titolo V, del raccordo delle linee guida per la redazione dei PUMS (piani urbani per la mobilità sostenibile) con i criteri del presente provvedimento. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 4 (Disposizioni specifiche per la fornitura di elettricità per il trasporto – sezione a) del QSN)

In attuazione dell'articolo 4 della Direttiva, in tale norma 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/suburbani, in altre zone densamente popolate e nelle reti ed ambiti secondo i criteri definiti nel paragrafo 1. In particolare, gli ambiti e le reti pensate per la creazione di un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico sono stati suddivisi in tre categorie, sulla base delle attuali e previste autonomie dei veicoli elettrici. La disposizione è riferita a soggetti privati e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 5 (Disposizioni specifiche per la fornitura di idrogeno per il trasporto stradale – sezione b) del QSN)

Il suddetto articolo, in attuazione dell'articolo 5 della Direttiva, prevede entro il 31 dicembre 2025, la creazione graduale ed in linea con la domanda di mercato di un adeguato numero di punti di rifornimento per l'idrogeno accessibili al pubblico per consentire la circolazione di veicoli alimentati da detto combustibile, ivi compresi i veicoli dotati di celle a combustibile. Il comma 3, nel raccordarsi con l'esistente disciplina di prevenzione degli incendi, prevede l'aggiornamento, a mezzo di decreto del Ministro dell'interno da adottarsi entro il 18 novembre 2017, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, delle regole tecniche per la progettazione, costruzione ed esercizio dei



distributori di idrogeno per autotrazione di cui al DM Interno 31 agosto 2006. La disposizione è riferita a soggetti privati e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 6 (Disposizioni specifiche per la fornitura di gas naturale per il trasporto – sezione c) del QSN).

Il presente articolo, in attuazione dell'articolo 6 della Direttiva, prevede 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; detti porti sono designati, con sviluppo graduale, nella sezione c) del QSN; 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; 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 definiti nel comma 7; 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 i criteri definiti nei commi 9 e 10. Il comma 6 prevede l'emanazione entro 12 mesi dall'entrata in vigore del disposto, a mezzo di decreto del Ministero degli interni di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, della norma tecnica di prevenzione degli incendi relativa agli impianti fissi di carburante per autotrazione alimentati da serbatoi fissi di GNL. La disposizione è riferita a soggetti privati e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 7 (Disposizioni specifiche per la fornitura di gas naturale per il trasporto – sezione d) del QSN).

L'articolo 7 introduce la sezione d) del QSN relativa all'uso di GPL per il trasporto stradale. Al riguardo, è previsto che per promuovere la diffusione omogenea su tutto il territorio nazionale degli impianti di distribuzione di gas di petrolio liquefatto per il trasporto stradale, nella apposita sezione del quadro strategico nazionale siano individuati i criteri indicativi per favorire l'uniformità della penetrazione delle infrastrutture di distribuzione. Mentre per la diffusione del gas di petrolio liquefatto per la propulsione delle unità da diporto, nella sezione d) del quadro strategico nazionale sono individuati i requisiti minimi per la realizzazione delle infrastrutture di distribuzione. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 8 (Informazione per gli utenti)

Tale articolo disciplina le informazioni per gli utenti, aspetto sottolineato nell'articolo 7 della direttiva, a cui fanno riferimento i corrispondenti paragrafi del provvedimento con i quali vengono introdotti elementi di raccordo alla normativa nazionale vigente. In particolare, con i commi 2 e 3, viene data attuazione alle disposizioni di cui ai paragrafi 2 e 3 della direttiva 2014/94/CE. Con i commi 4 e 5 si dà attuazione alla richiesta di fornire indicazioni comparative sul prezzo dei combustibili erogati in punti di rifornimento diversi lungo una tratta stradale. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 9 (Disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di interesse nazionale)

Il suddetto articolo fornisce disposizioni specifiche, opportunamente raccordate con la normativa e legislazione vigente puntualmente indicata nei diversi commi dell'articolo, per le infrastrutture di stoccaggio di GNL connesse o funzionali all'allacciamento e alla realizzazione della rete nazionale di trasporto del gas naturale. Sono considerate, quali infrastrutture e insediamenti strategici ai sensi, dell'articolo 1, comma 7, lettera i), della legge 23 agosto 2004, n. 239 per la quali introduce, ai commi 3 e 4, il procedimento unico per l'autorizzazione alla costruzione ed esercizio fornendo, nei commi



successivi, le necessarie indicazioni per i diversi casi di specie. Al comma 2, è stata inserita la previsione della possibilità per i titolari di infrastrutture che svolgono attività regolata, di svolgere attività di gestione e vendita del GNL per altre finalità, fermo restando l'obbligo di separazione contabile in quanto queste ultime non rientrano tra le attività regolate. L'articolo non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Per quanto riguarda l'inquadramento giuridico dei rapporti tra i concessionari che realizzano le infrastrutture e l'Amministrazione, si rappresenta che la disposizione del comma 2 non attiene ad alcun rapporto di concessione tra una amministrazione pubblica e un concessionario di pubblico servizio: tutte le infrastrutture di stoccaggio, deposito, rigassificazione di GNL e di trasporto del gas naturale sono realizzate e poste in esercizio a seguito di un'autorizzazione, e non di una concessione. Esse sono realizzate da imprese private con propri capitali, senza finanziamenti pubblici. Tali infrastrutture, per il loro carattere strategico per il fabbisogno energetico del Paese, sono autorizzate dal Ministero dello Sviluppo economico e dichiarate di pubblica utilità, urgenti e indifferibili. Il loro esercizio, in quanto facenti parte della rete di approvvigionamento del gas naturale, è sottoposto al regime di tipo "regolato", come disciplinato dalle direttive dell'Unione europea in materia di mercato interno dell'energia, recepite nell'ordinamento italiano con il decreto legislativo n.164 del 2000 e con il decreto legislativo n.93 del 2011. Le reti di trasporto e i terminali di rigassificazione del GNL, e le infrastrutture del GNL per la parte dedicata alla fornitura di gas rigassificato e iniettato nella rete nazionale di trasporto, sono, pertanto, sottoposte alle delibere dell'Autorità per l'energia elettrica il gas e il servizio idrico che ne determina la remunerazione degli investimenti, e quindi le tariffe per il servizio verso terzi. Inoltre, esse sono soggette agli obblighi di servizio pubblico derivanti dalle stesse norme, consistenti nel dover consentire ai terzi l'accesso alle loro infrastrutture in modo concorrenziale e non discriminatorio, in condizioni di normale esercizio, e di sottostare alle disposizioni emanate dal Ministero dello sviluppo economico in caso di situazioni di emergenza del sistema del gas naturale. La disposizione è di carattere procedimentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 10 (Disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL non destinate all'alimentazione di reti di trasporto di gas naturale).

L'articolo fornisce le disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio di GNL non destinate all'alimentazione delle reti di trasporto di gas naturale, distinguendo impianti di capacità superiore a 200 tonnellate (considerate comunque infrastrutture strategiche ai fini degli obiettivi di cui alla sezione c) dell'allegato III e pertanto di competenza nazionale), il cui procedimento autorizzativo è disciplinato ai commi 1, 2 e 3, da quelli di capacità compresa tra le 50 e le 200 tonnellate cui è dedicato il comma 4, riservati alla competenza amministrativa regionale. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 11 (Disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di piccole dimensioni).

L'articolo disciplina la procedura amministrativa semplificata che, nel rispetto delle normative vigenti in materia ambientale, sanitaria, fiscale e di sicurezza, si applica alle impianti di liquefazione di gas naturale connessi o funzionali ad impianti di stoccaggio di GNL di capacità inferiori a 50 tonnellate, nonché alle opere connesse ed alle infrastrutture indispensabili alla costruzione ed esercizio di detti impianti di stoccaggio. In particolare, viene introdotta una procedura amministrativa semplificata (PAS) per gli impianti inferiori a 50 tonnellate. La procedura riproduce molti dei caratteri semplificatori tipici della denuncia di inizio attività edilizia le cui attività istruttorie rientrano nelle competenze degli uffici tecnici comunali. Si aggiungono alcune misure ulteriormente acceleratorie per quanto riguarda i tempi di acquisizione dei pareri della stessa amministrazione comunale e con il richiamo, negli altri casi, alle norme della conferenza di servizi di cui alla legge 241 del 1990. Inoltre,



si pone la facoltà per le Regioni e le Province autonome di estenderne l'ambito di applicazione ad altre tipologie oltre la soglia delle 50 tonnellate. La disposizione è di carattere procedimentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 12 (Disposizioni per i serbatoi criogenici di stoccaggio di GNL)

Allo scopo di definire la tracciabilità del prodotto GNL ai fini fiscali, in tale norma è previsto l'obbligo di dichiarazione all'agenzia delle dogane che provvede ad identificarli univocamente attraverso un sistema di codifica da stabilire con successiva determinazione della medesima Agenzia delle dogane e dei monopoli. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 13 (Ulteriori disposizioni per i procedimenti amministrativi relativi al GNL)

Il presente articolo prevede che nei casi in cui gli impianti e le infrastrutture di cui agli articoli 9 e 10 siano ubicati in area portuale o in area terrestre ad essa contigua e la loro realizzazione comporti modifiche sostanziali del piano regolatore di sistema portuale, il procedimento unico di autorizzazione è approvazione di variante al piano regolatore portuale. La disposizione mira al coordinamento delle procedure previste dalla legge n. 84 del 1994, in materia portuale. La disposizione è di carattere procedimentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 14 (Reti isolate di GNL)

L'articolo recante reti isolate di GNL, prevede che L'Autorità dell'energia elettrica del gas e del sistema idrico provvede periodicamente ad aggiornare le condizioni economiche per la fornitura del GNL alle reti isolate, così come oggi provvede per il GPL. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 15 (Misure per agevolare la realizzazione di punti di ricarica)

Tale articolo, per agevolare la realizzazione di punti di ricarica, prevede la modifica del comma 1 (capoverso 1-ter) dell'articolo 17-quinquies che permette una semplificazione dell'azione inizialmente prevista dal citato comma. La modifica infatti introduce il concetto di predisposizione all'allaccio al posto di installazione di infrastrutture elettriche, introducendo un notevole risparmio in termini di investimenti economici necessari e collocandosi in modo più coerente con lo sviluppo progressivo della mobilità elettrica, senza obbligare gli *stakeholders* ad investimenti ingenti senza una reale utilità nel breve-medio periodo, seppur garantendo quella visione pianificatoria di lungo periodo insita nel contenuto dell'articolato. E' stato inoltre previsto di adeguare i regolamenti urbanistici, per il conseguimento del titolo abitativo edilizio ad edifici residenziali, permettendo di 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. Il comma 2, prevede la modifica dell'articolo 17 quinquies, comma 2, del decreto legge 22 giugno, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134. In particolare, le parole "secondo comma del codice civile" sono sostituite dalle parole "primo, secondo e terzo comma del codice civile". Il comma 3 prevede la modifica dell'articolo 17 terdecies del decreto legge 22 giugno, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134. In particolare, è aggiunto il seguente comma 2 alla predetta legge: "sino all'adozione dei decreti di cui al comma 1, si applicano i medesimi sistemi, componenti identità tecniche, nonché le idonee procedure per la loro installazione quali elementi di sostituzione o di



integrazione di parti dei veicoli, su tipi di autovetture e motocicli nuovi in circolazione". Il comma 4, prevede che, all'articolo 23, comma 2-bis, del decreto legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito con modificazioni, dalla legge 4 aprile 2012, n. 35, è inserito il comma 2-ter. Quest'ultimo stabilisce che, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, da emanarsi entro trenta giorni, sono individuate le dichiarazioni, attestazioni, asseverazioni, nonché gli elaborati tecnici da presentare a corredo della segnalazione certificata di inizio attività di cui all'articolo 23, comma 2-bis, del decreto legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito con modificazioni, dalla legge 4 aprile 2012, n. 35. *Le disposizioni hanno carattere sia ordinamentale che procedimentale e non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.*

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 16 (Procedure per gli impianti di distribuzione di idrogeno per il trasporto)

L'articolo prevede che si applichino agli impianti di distribuzione idrogeno le procedure autorizzative previste ai sensi del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32 e sue successive modifiche, per gli impianti di distribuzione carburanti, nel rispetto delle normative nazionali e regionali vigenti in materia di sicurezza. *La disposizione è di carattere procedimentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.*

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 17 (Misure per promuovere la realizzazione di punti di ricarica accessibili al pubblico)

Al comma 2 è stata prevista la futura stipula di una intesa estesa a tutti gli Enti locali in modo da garantire una applicazione omogenea, su tutto il territorio nazionale, di regole legate alla mobilità, in particolar modo in ambito cittadino, al fine di superare uno dei principali problemi evidenziati dalla quasi totalità degli stakeholder coinvolti nel tema della mobilità elettrica che è quello relativo alla mancanza di regole condivise e unitarie a livello nazionale in termini di regolamentazione della sosta, dell'accesso alle aree interne delle città, della circolazione sulle corsie preferenziali, ecc. Ciò rappresenta una barriera fisica e psicologica alla diffusione della mobilità elettrica che si intende superare. La disposizione è di carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 18 (Misure per la diffusione per l'utilizzo del GNL e del GNC nel trasporto stradale)

L'articolo riporta le misure per favorire la diffusione del metano nella forma compressa (GNC) e nella forma liquida (GNL), nonché dell'elettricità.

Il comma 7 affronta l'annoso problema segnalato varie volte dagli operatori e dalle associazioni degli impianti di distribuzione di gas naturale per auto, relativo alle penali per il supero della capacità giornaliera. In considerazione dei positivi impatti ambientali, si prevede che l'AEEGSI adotti misure finalizzate all'eliminazione delle suddette penali, per ridurre gli oneri in capo agli impianti di distribuzione di metano. Tale disposizione è intesa a porre rimedio, ad esempio, a situazioni per cui nel caso un impianto vicino chiuda per manutenzione o problemi tecnici per alcuni giorni o settimane, i titolari degli impianti di distribuzione di metano che sono vicini devono farsi carico anche di questi clienti che eccezionalmente si riforniscono da lui (non avendo molte alternative gli automobilisti a causa della scarsità della distribuzione del PV a metano). Questo provoca un incremento dell'erogato del PV attivo con incremento del prelievo oltre il limite prenotato di capacità giornaliera che, a causa del costo oneroso, obbliga tali impianti a chiudere a metà giornata per non incorrere in sanzioni elevate. Si crea un effetto domino che danneggia tutti gli impianti dell'area oltre che gli automobilisti che non riescono a rifornirsi con continuità. Al riguardo, si precisa, inoltre, che le predette penali di supero di capacità sono quelle stabilite nel Codice di rete di SNAM RETE GAS, in base a criteri approvati



dall'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il servizio idrico, che vengono applicate ai soggetti privati che utilizzano la rete di trasporto per farsi trasportare il gas fino alla stazione di servizio, nel caso tali soggetti usino una capacità di trasporto superiore a quella contrattualizzata. Le penali non incidono, pertanto, sulla finanza pubblica, in quanto, appunto, stabilite nei contratti da SNAM RETE GAS e da quest'ultima riscosse. Le penali non rappresentano un ulteriore guadagno, ma una delle voci che contribuiscono alla remunerazione complessiva prestabilita in favore di SNAM RETE GAS soggetto che svolge attività "regolata". La presente disposizione, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Al comma 10, infine, si prevede che, per la pratica attuazione di quanto previsto ai commi 3 e 4, l'Agenzia delle dogane e dei monopoli trasmette 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. Per tale attività, vi provvede l'Agenzia delle dogane e dei monopoli nell'ambito delle proprie strutture e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 19 (Circolazione dei veicoli nelle aree urbane)

Tale articolo prevede che le amministrazioni locali, con propri provvedimenti, possono consentire nelle aree a traffico limitato la circolazione dei veicoli alimentati a combustibili alternativi elettricità, idrogeno, GNL, GNC e GPL oppure una loro combinazione e che, sotto opportune condizioni inerenti la protezione ambientale, escludano tali veicoli dai blocchi anche temporanei della circolazione. La disposizione è di carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 20 (Relazione alla Commissione europea)

Tale articolo dà attuazione all'obbligo di relazionare alla Commissione Europea periodicamente sullo stato di attuazione della direttiva 2014/94/UE, con cadenza triennale a decorrere da 18 novembre 2019. La disposizione è di carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 21 (Aggiornamenti)

L'articolo, in attuazione dagli articoli 4 paragrafo 14, 5 paragrafo 3 e 6 paragrafo 11 della direttiva, stabilisce l'aggiornamento tramite decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti delle disposizioni del decreto legislativo, a seguito di eventuale adozione di atti delegati da parte della Commissione Europea.

La disposizione è di carattere ordinamentale e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 24 (Disposizioni tariffarie)

L'articolo 24 prevede quanto alle modalità di copertura degli oneri relativi alle attività del Ministero dello sviluppo economico, previste all'articolo 9, nonché le spese per le relative istruttorie tecniche e amministrative e per le conseguenti necessità logistiche e operative, anche finalizzate alle attività di dismissione, sono 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. 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. Il presente articolo estende la applicazione del sistema di versamento sopra descritto anche alle



infrastrutture per il GNL che saranno autorizzate, al momento, quindi, non comprese fra quelle previste dalla legge n. 239/2004. La presente previsione normativa è immediatamente operativa, in quanto alla sua entrata in vigore estenderà alle infrastrutture GNL la stessa percentuale dello 0,5 per mille, già stabilita, appunto, con il predetto decreto per tutte le altre infrastrutture energetiche. Si segnala, inoltre, 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. Tale disposizione estende le modalità di copertura degli oneri, già previste dalla legge citata 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 di GNL. Al comma 2, è previsto 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 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 in commento. E' 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, anche 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 è posta a carico dei richiedenti, anche ai sensi dell'articolo 11 del regolamento al codice della navigazione e altre disposizioni vigenti in materia. Al comma 5, pertanto, è previsto che, 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 oggetto della presente relazione. 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 Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini della copertura delle predette spese.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ALLEGATO I (Specifiche Tecniche)

Tale allegato riporta integralmente le specifiche tecniche con le quali, nell'allegato II della direttiva, sono forniti i riferimenti normativi utili e funzionali alla progettazione e/o realizzazione di alcuni componenti tecnici dell'infrastruttura oggetto del disposto. Le disposizioni contenute nell'allegato sono di carattere ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ALLEGATO II (Relazione)

Questo allegato riporta integralmente, con la sola aggiunta del riferimento al QSN, l'Annesso I della direttiva relativo allo schema ed ai contenuti previsti per la predisposizione della relazione periodica alla Commissione europea, di cui all'articolo 20 del decreto ed all'articolo 10 della direttiva. Le disposizioni contenute nell'allegato sono di carattere ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ALLEGATO III (Quadro nazionale strategico)



L'allegato III contiene il QSN che, disciplinato all'articolo 3 e richiamato in vari articoli del provvedimento, risulta articolato nelle seguenti sezioni: a) fornitura di elettricità per il trasporto (a sua volta articolato in due sottosezioni); b) fornitura di idrogeno per il trasporto stradale; c) fornitura di gas naturale per il trasporto e altri usi (a sua volta articolato in due sottosezioni); d) fornitura di gas di petrolio liquefatto (GPL) per il trasporto. Le disposizioni contenute nell'allegato sono di carattere ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Nell'ambito dell'allegato, relativamente alla Sezione D, punto 4.1, si rappresenta che le iniziative ivi indicate sono state svolte nel passato, e sono sinteticamente riferite per descrizione del quadro storico. Per quanto riguarda l'iniziativa relativa alla Convenzione ICBI, indicata al punto 4.2, si specifica che la stessa, oltre ad attuare la gestione dei fondi nazionali ha rappresentato un importantissimo hub di informazioni tra enti locali, e tra questi ed il Ministero dell'Ambiente, diventando un laboratorio di buone pratiche per la mobilità sostenibile. Sin dalla sua costituzione la Convenzione ICBI ha, infatti, rappresentato un favorevole luogo di incontro tra un numero straordinario di amministrazioni locali (ad oggi 671) ed il Ministero dell'Ambiente, nel quale è stato agevolato lo scambio di informazioni e la creazione di molteplici collaborazioni volte alla promozione dei carburanti alternativi e, più in generale, al contenimento dell'inquinamento atmosferico e alla lotta ai cambiamenti climatici. Sono un esempio le misure in senso ecologico per le limitazioni del traffico, la tariffazione dei parcheggi e delle strade, nonché le iniziative in materia di acquisti verdi. L'ultimo rifinanziamento dell'iniziativa ICBI da parte del Ministero dell'Ambiente risale al 2005.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ALLEGATO IV (Elenco delle Province i cui Capoluoghi hanno superato il limite delle emissioni del particolato PM10 per almeno 3 anni su 7 nel periodo 2009-2015)

L'allegato IV riporta l'elenco delle Province considerate, ai fini dell'articolo 19 comma 4, fortemente inquinate e che risultano essere quelle i cui capoluoghi abbiano superato il limite delle emissioni di PM₁₀ per almeno 3 anni su 7, nel periodo 2009-2015. Le disposizioni contenute nell'allegato sono di carattere ordinamentale e non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

A) Descrizione sintetica degli articoli citati nella sezione I.

Nessun articolo del provvedimento è stato citato nella sezione I in quanto lo stesso non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di neutralità finanziaria.

B) Effetti finanziari a carico dello Stato

Nuove o maggiori oneri.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 25).

Nuove o maggiori entrate.

Dall'attuazione del provvedimento non derivano nuove o maggiori entrate per lo Stato.

C) Effetti finanziari a carico delle altre pubbliche amministrazioni.

Nuovi o maggiori oneri.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per le altre amministrazioni pubbliche. A garanzia di ciò, è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 25).

Nuove o maggiori entrate.

Dall'attuazione del provvedimento non derivano nuove o maggiori entrate per le altre amministrazioni pubbliche.

ALLEGATO

Prospetto riepilogativo
degli effetti dell' intervento normativo sui saldi di finanza pubblica



Non viene allegato il prospetto riepilogativo, per gli anni del triennio successivo all'entrata in vigore dell'emanando decreto, degli effetti derivanti dalle disposizioni del provvedimento sul saldo netto da finanziarie, sul saldo di cassa e sull'indebitamento netto delle amministrazioni pubbliche, in quanto - come indicato - dall'attuazione del decreto non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La verifica della prospetto riepilogativo tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 15 della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito

POSITIVO NEGATIVO
Il Ragioniere Generale dello Stato

[Handwritten signature]

16 SET. 2016



ANALISI TECNICO-NORMATIVA (A.T.N.)

(all. "A" alla direttiva P.C.M. del 10 settembre 2008 - G.U. n. 219 del 2008)

Amministrazione proponente:

Presidenza del Consiglio dei Ministri, e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, il Ministero dell'economia e delle finanze, il Ministero dell'interno, il Ministero degli Affari esteri e della cooperazione internazionale e il Ministero della giustizia.

Oggetto:

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.

Indicazione referente dell'amministrazione proponente:

Ufficio legislativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (tel. 06.44123201).

PARTE I. ASPETTI TECNICO – NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO.

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di Governo.

Il provvedimento in esame è necessario, in quanto è adottato in attuazione della legge 9 luglio 2015, n.114, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - legge di delegazione europea 2014, laddove, nell'allegato B, è prevista, tra l'altro, la delega al Governo per il recepimento della direttiva 2014/94/UE, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. La finalità della suddetta direttiva è quella di ridurre la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti. La stessa direttiva stabilisce requisiti minimi per la costruzione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, inclusi i punti di ricarica per i veicoli elettrici e i punti di rifornimento di gas naturale (GNL e GNC) e idrogeno, da attuarsi mediante i quadri strategici nazionali predisposti dagli Stati membri. La direttiva fissa inoltre le specifiche tecniche comuni per i predetti punti di ricarica e di rifornimento, nonché i requisiti concernenti le informazioni agli utenti. L'attuazione della direttiva si configura anche come una grande opportunità per diversi settori industriali del Paese, attivi nell'ambito delle nuove tecnologie, che potranno beneficiare del contesto creato dal quadro strategico nazionale, per porsi in maniera competitiva sul mercato

internazionale. Si evidenzia come l'elaborazione del quadro strategico nazionale e, più in generale, il recepimento della direttiva 2014/94/UE risulti pienamente coerente con il programma di Governo e più specificatamente sia 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.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Il quadro normativo nazionale previgente è costituito da diverse disposizioni di rango sia primario che secondario, che proprio in ragione della complessità degli interessi e dei livelli di competenze richiamati dal legislatore europeo, si è inteso ricondurre verso un contesto il più possibile omogeneo nell'ambito delle previsioni normative del presente decreto legislativo, nonché nella costruzione degli scenari del quadro strategico nazionale, di cui all'allegato III del provvedimento. Tra le principali leggi vigenti si ricorda anzitutto la legge 7 agosto 2012, n. 134, recante "conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, recante Misure urgenti per la crescita del Paese", che al Capo IV- bis del Titolo I, concernente "Disposizioni per favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli a basse emissioni complessive", nell'ambito dello sviluppo della mobilità sostenibile, ha previsto misure finalizzate a favorire la realizzazione di infrastrutture funzionali alla ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica, all'acquisto di veicoli a trazione elettrica o ibrida e alla sperimentazione e alla diffusione di veicoli pubblici e privati a basse emissioni complessive quali veicoli elettrici, ibridi, a metano, a biometano, a GPL, a biocombustibili, a idrogeno, che producono emissioni di anidride carbonica (CO₂) allo scarico non superiori a 120 g/km e ridotte emissioni di ulteriori sostanze inquinanti soprattutto nel contesto urbano. Per tale legge, in particolare, si è previsto un raccordo con l'attuale decreto legislativo, armonizzando le definizioni relative al settore elettrico previste nella direttiva europea con quelle nazionali, nonché inglobando all'interno del QSN il Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (PNire), di cui è attualmente in fase di avanzata definizione il primo aggiornamento. Altra disciplina che viene richiamata nel decreto, è costituita dal Decreto del Ministro dello sviluppo economico del 10 ottobre 2014 recante "Aggiornamento delle condizioni, dei criteri e delle modalità di attuazione dell'obbligo di immissione in consumo di biocarburanti compresi quelli avanzati" e s.m.i., nonché dai provvedimenti previsti dall'articolo 21, comma 2, del decreto legislativo 3 marzo 2011 n. 28 in materia di incentivazione del biometano immesso nella rete del gas naturale. La sensibilità e l'attenzione del Governo italiano sui temi dei combustibili alternativi e delle fonti rinnovabili è confermato dal fatto che i dati definitivi al 2013, elaborati dal MiSE, indicano il peso percentuale delle rinnovabili nei trasporti al 5% (in linea con la traiettoria prevista), mentre il target delle rinnovabili complessive, sui consumi di energia, ha raggiunto il valore del 16,71% sempre al 2013, raggiungendo, praticamente con sette anni di anticipo, il target del

17%, fissato per l'Italia al 2020. Ancora più elevato è il valore della percentuale di elettricità prodotta da fonti rinnovabili che, misurata secondo la metodologia Comunitaria di Eurostat, è arrivata nel 2013 al 31,3% ad un valore in linea con le ultime previsioni della Strategia Energetica Nazionale (SEN) . Il Governo si è impegnato, in sede parlamentare con l'Odg G1.92 durante i lavori di conversione in legge del D.L. 145/2013 – “Destinazione Italia”, ad adottare iniziative per la realizzazione di centri di stoccaggio e redistribuzione 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.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.

Il testo in esame recepisce in modo direttamente prescrittivo il contenuto obbligatorio della direttiva. Per gli aspetti rimessi alla facoltà discrezionale dei singoli Stati, si è operato raccordando la normativa previgente con l'attuale testo, ovvero integrando, laddove necessario, singoli aspetti della normativa di settore, al fine perseguire effetti di semplificazione delle procedure. Tra le modifiche operate si evidenzia, per effetto delle disposizioni di cui all'articolo 4, comma 12, del decreto, l'ampliamento del campo di applicazione del PNIRE come attualmente previsto dall'articolo 17 *septies* della legge n. 134 del 7 agosto 2012. Viene stabilito infatti che, a decorrere dal successivo aggiornamento rispetto alla versione 2016, tale Piano, oltre a trattare della mobilità elettrica su strada, includerà anche elementi relativi alla valutazione della necessità di fornitura di elettricità alle infrastrutture di ormeggio a servizio delle navi adibite alla navigazione interna e delle navi adibite alla navigazione marittima nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna, nonché alla valutazione della necessità di installare fornitura di elettricità negli aeroporti per l'utilizzo da parte degli aerei in stazionamento. Tra le altre modifiche previste si segnala quanto stabilito dall'articolo 15 (a modifica del comma 1, capoverso comma 1-ter, dell'articolo 17 *quinquies* della legge n. 134 del 7 agosto 2012), al fine di agevolare la realizzazione di punti di ricarica, che dovrebbe consentire una semplificazione dell'azione originariamente prevista dal succitato comma. La modifica, infatti, introduce il concetto di predisposizione all'allaccio al posto di installazione di infrastrutture elettriche permettendo un notevole risparmio in termini di investimenti economici necessari e collocandosi in modo più coerente con lo sviluppo progressivo della mobilità elettrica, senza obbligare gli *stakeholders* ad investimenti ingenti. Si prevede, inoltre, di adeguare i regolamenti urbanistici per il conseguimento del titolo abitativo edilizio di edifici residenziali, consentendo di 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. I costi che ne derivano in sede di nuove costruzioni hanno un impatto non tangibile in quanto ricadono nelle attività ordinarie necessarie previste tra le opere che vengono realizzate tipicamente nella costruzione di edifici. Tuttavia, 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.

Altra integrazione, ai sensi dell'articolo 17, è prevista per l'articolo 158, comma 1, del Codice della strada, mediante l'inserimento dopo la lettera h, di una nuova lettera: "h-bis", per colmare la mancanza di una regolazione specifica della sosta dedicata ai veicoli alimentati ad energia elettrica (in ricarica). L'assenza di una regolazione specifica concorre a determinare una forte barriera all'introduzione e allo sviluppo della mobilità elettrica sul territorio nazionale ed, in particolare, nelle aree urbane e metropolitane. Infatti, la garanzia di avere a disposizione un posto dedicato per ricaricare il proprio veicolo elettrico è uno degli elementi che fornisce sicurezza e spinge l'utente ad acquistare un veicolo elettrico. In concomitanza con uno sviluppo ordinato e progressivo delle reti di ricarica per veicoli elettrici e necessario, pertanto, individuare delle norme ad hoc che tutelino il veicolista elettrico. La regolamentazione, tuttavia, prevede di riservare lo spazio ai soli veicoli elettrici in ricarica, non sovrapponendosi quindi con le politiche di comuni ed amministratori locali alle quali rimane la facoltà di riservare gratuitamente alcune aree di sosta per i veicoli elettrici, a pagamento per gli altri veicoli. Inoltre, l'articolo 15, comma 4, che prevede all'articolo 23, comma 2-bis, del decreto legge 7 agosto 2012, n. 134, convertito con modificazioni, dalla legge 4 aprile 2012, n. 35, l'inserimento di un comma 2-ter. Quest'ultimo prevede che, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, da emanarsi entro trenta giorni, sono individuate le dichiarazioni, attestazioni, asseverazioni, nonché gli elaborati tecnici da presentare a corredo della segnalazione certificata di inizio attività di cui all'articolo 23, comma 2-bis, del decreto legge 7 agosto 2012, n. 134, convertito con modificazioni, dalla legge 4 aprile 2012, n. 35. Tale norma incide positivamente sulla normativa in materia di SCIA per la realizzazione delle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici, prevedendo, appunto, la documentazione da allegare alla predetta SCIA, in linea con quanto stabilito dall'articolo 19 della legge n. 241/90.

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.

Non sussistono elementi di incompatibilità con le disposizioni costituzionali.

5) Analisi della compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie ed a statuto speciale nonché gli enti locali.

Non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie ed a statuto speciale, nonché degli enti locali. Le norme relative ai procedimenti amministrativi sono in linea con portata e dell'incidenza in termini di competenza delle Amministrazioni statali, regionali e/o locali, sul procedimento amministrativo di autorizzazione sotto i profili della sicurezza e tutela ambientale, nonché della vigilanza e controllo, anche alla luce della riforma del settore marittimo, portuale e della logistica, anche con riferimento agli usi finali del prodotto GNL.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'art. 118, primo comma, della Costituzione.

L'intervento regolatorio rispetta i principi sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.

Non è prevista alcuna rilegificazione. Si è stabilito, invece, che per i futuri aggiornamenti del quadro strategico nazionale, ovvero di sue singole sezioni, a seguito di significativi sviluppi tecnologici, di mutate condizioni di mercato anche con riferimento al contesto internazionale, o di sopravvenute esigenze di ordine economico e/o sociale e/o ambientale, si provveda mediante decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (facendo tuttavia salva la procedura prevista dall'articolo 17 *septies*, comma 1, della legge n. 134 del 7 agosto 2012 per l'approvazione del Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica). È stato altresì stabilito che per i vari aggiornamenti ed adeguamenti conseguenti all'adozione di atti delegati da parte della Commissione europea, si provveda con decreto dei Ministri di volta in volta competenti. Alla luce di quanto sopra, e dagli approfondimenti di carattere normativo effettuati dal gruppo di lavoro anche nelle fasi di confronto e consultazione con gli stakeholder, si è ritenuto di procedere ad una integrazione della disciplina normativa in materia di infrastrutture e in particolare di quanto previsto dalle disposizioni in materia autorizzativa, e per quanto riguarda la realizzazione dell'infrastruttura GNL. Pertanto, nel testo si è proceduto integrare e armonizzare la disciplina autorizzativa delle infrastrutture considerate strategiche quali quelle per il GNL, distinguendo, gli interventi di competenza statale da quelli di competenza delle Regioni e delle Province autonome.

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.

Non risultano progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi di costituzionalità pendenti sul medesimo o analogo progetto.

PARTE II. Contesto normativo comunitario e internazionale

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.

L'intervento regolatorio è pienamente compatibile con l'ordinamento europeo e realizza l'adempimento di recepimento di una direttiva da parte dell'Italia, quale Stato membro dell'Unione europea

11) *Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.*

Non esistono procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

12) *Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.*

L'intervento regolatorio risulta pienamente compatibile con gli obblighi internazionali derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea.

13) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza della Corte di Giustizia europea né giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

14) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.*

Non risultano orientamenti della giurisprudenza e giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

15) *Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.*

Non risultano esistenti linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto. Si segnala, peraltro, che per quanto riguarda la fornitura di gas naturale per il trasporto, la procedura di consultazione pubblica per il piano sull'uso del GNL (giugno 2015-febbraio 2016), curata dal Ministero dello sviluppo economico è stata valutata dalla Commissione europea quale migliore pratica ed indicata a modello per gli altri Stati membri, nell'ambito delle linee guida elaborate dalla Commissione stessa per l'implementazione della direttiva.

PARTE III. Elementi di qualità sistematica e redazionale del testo

1) *Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.*

Le disposizioni del decreto legislativo immettono nell'ordinamento nazionale, ai fini di quanto previsto nel decreto stesso, le definizioni indicate all'articolo 2 della direttiva. Le definizioni medesime largamente riproducono quelle previste dalla direttiva, opportunamente raccordandole con quelle delle leggi nazionali vigenti, quali, ad esempio, il d.lgs. 2 marzo 2011 n. 28 relativo ai biocarburanti e la legge 7 agosto 2012 n.134, articolo 17 *septies* per quanto riguarda le definizioni relative ai veicoli elettrici. In particolare, per quanto riguarda la definizione della lettera d), "punto di ricarica di potenza standard", si è ritenuto opportuno introdurre una ulteriore specificazione nell'ambito dei punti di ricarica di potenza standard. Il *range* di potenza che caratterizza la potenza standard si qualifica infatti con differenti tempi necessari per una ricarica. Ad esempio, per una vettura con un pacco batterie di circa 20/25 kw il tempo di ricarica quasi completa varia da 6-8 ore a 1-1 e 1/2 ore. Di conseguenza, il tempo decisamente diverso tra una ricarica a 3,7 kW e 22kW impone una distinzione che caratterizza anche lo scenario (diversi luoghi idonei alla loro installazione a seconda della finalità) nell'ambito del quale si colloca l'azione di ricarica (ossia: sosta prolungata, sosta breve e fermata). Inoltre, tale caratterizzazione risulta anche coerente con l'attuale classificazione presente nel Piano Nazionale PNire, che rappresenta già da due anni un riferimento per gli *stakeholders* del settore. Per quanto riguarda la lettera e), "punto di ricarica di potenza elevata", si è ritenuto opportuno introdurre una ulteriore specificazione nell'ambito dei punti di ricarica di potenza elevata, per le medesime motivazioni di cui sopra sui tempi e sugli scenari di possibile ricarica. In particolare, una ricarica ultra veloce rappresenta anche un cambiamento radicale, passando dal concetto di mobilità vista come mobilità cittadina e metropolitana, al concetto di mobilità come quello garantito dalle attuali vetture a propulsione termica.

2) *Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi.*

È stata verificata positivamente la correttezza dei riferimenti normativi contenuti negli articoli del provvedimento nella situazione attuale. Si richiama tuttavia quanto specificato al n. 8 della parte I, relativamente all'*iter* attuativo dell'articolo 19 della legge 7 agosto 2015, n. 124, di cui occorrerà tener conto nella formulazione definitiva del testo.

3) *Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.*

Si è fatto ricorso alla tecnica della novella. In particolare:

- l'articolo 15, comma 1, a modifica del comma 1, capoverso comma 1-ter, dell'articolo 17 *quinquies* della legge n. 134 del 7 agosto 2012, introduce il concetto di predisposizione all'allaccio al posto di installazione di infrastrutture elettriche permettendo un notevole risparmio in termini di investimenti economici necessari e collocandosi in modo più coerente con lo sviluppo progressivo della mobilità elettrica, senza obbligare gli *stakeholders* ad investimenti ingenti. Si prevede, inoltre, di adeguare i regolamenti urbanistici per il conseguimento del titolo abitativo edilizio di edifici residenziali, consentendo di 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. I costi che ne derivano in sede di nuove costruzioni hanno un impatto non tangibile in quanto ricadono nelle attività *ordinarie necessarie* previste tra le opere che vengono realizzate tipicamente nella costruzione di edifici. Tuttavia, 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;
- l'articolo 15, comma 2, prevede la modifica dell'articolo 17 *quinquies*, comma 2, del decreto legge 22 giugno, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134. In particolare, le parole "secondo comma del codice civile" sono sostituite dalle parole "primo, secondo e terzo comma del codice civile";
- l'articolo 15, comma 3, prevede la modifica dell'articolo 17 *terdecies* del decreto legge 22 giugno, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134. In particolare, è aggiunto il seguente comma 2: "sino all'adozione dei decreti di cui al comma 1, si applicano i medesimi sistemi, componenti identità tecniche, nonché le idonee procedure per la loro installazione quali elementi di sostituzione o di integrazione di parti dei veicoli, su tipi di autovetture e motocicli nuovi in circolazione".
- l'articolo 15, comma 4, prevede che, all'articolo 23, comma 2-bis, del decreto legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito con modificazioni, dalla legge 4 aprile 2012, n. 35, è inserito il comma 2-ter. Quest'ultimo prevede che, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, da emanarsi entro trenta giorni, sono individuate le dichiarazioni, attestazioni, asseverazioni, nonché gli elaborati tecnici da presentare a corredo della segnalazione certificata di inizio attività di cui all'articolo 23, comma 2-bis, del decreto legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito con modificazioni, dalla legge 4 aprile 2012, n. 35.
- Altra integrazione, ai sensi dell'articolo 17, è prevista per l'articolo 158, comma 1, del Codice della strada, mediante l'inserimento dopo la lettera h, di una nuova lettera: "h-bis", per colmare la mancanza di una regolazione specifica della sosta dedicata ai veicoli alimentati ad energia elettrica (in ricarica). L'assenza di una regolazione specifica concorre a determinare una forte barriera all'introduzione e allo sviluppo della mobilità elettrica sul territorio nazionale ed, in particolare, nelle aree urbane e metropolitane. Infatti,

la garanzia di avere a disposizione un posto dedicato per ricaricare il proprio veicolo elettrico è uno degli elementi che fornisce sicurezza e spinge l'utente ad acquistare un veicolo elettrico. In concomitanza con uno sviluppo ordinato e progressivo delle reti di ricarica per veicoli elettrici e necessario, pertanto, individuare delle norme ad hoc che tutelino il veicolista elettrico. La regolamentazione, tuttavia, prevede di riservare lo spazio ai soli veicoli elettrici in ricarica, non sovrapponendosi quindi con le politiche di comuni ed amministratori locali alle quali rimane la facoltà di riservare gratuitamente alcune aree di sosta per i veicoli elettrici, a pagamento per gli altri veicoli.

4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

Non si ravvisano effetti abrogativi impliciti nelle disposizioni del presente decreto legislativo. È stata prevista una abrogazione espressa all'articolo 22, con cui si abroga il comma 2 dell'articolo 17 *septies* della legge n. 134/2012 che prevede l'aggiornamento del PNIRE con cadenza annuale, al fine di allinearne la tempistica alle altre sezioni del QSN, come previsto all'articolo 3, comma 3, del decreto. Tale disposizione risulta necessaria per garantire un orizzonte temporale maggiore nell'aggiornamento del PNIRE, al fine di consentire ai soggetti interessati (tra cui case automobilistiche e costruttori di infrastrutture di ricarica) tempi più ampi su cui sviluppare le proprie politiche industriali, non dovendo rincorrere continue modifiche che non danno la possibilità di poter realizzare una pianificazione di lungo periodo.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Non sono presenti disposizioni aventi effetti retroattivi o di reviviscenza o di interpretazione autentica.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

Si richiama quanto specificato al n. 8 della parte I, relativamente all'*iter* attuativo dell'articolo 19 della legge 7 agosto 2015, n. 124, di cui occorrerà tener conto nella formulazione definitiva del testo.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.

Per i futuri aggiornamenti del quadro strategico nazionale, ovvero di sue singole sezioni e sottosezioni, si dovrà provvedere mediante decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e con il Ministro dell'ambiente e

della tutela del territorio e del mare e del Ministero dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza Unificata, **anche a seguito di significativi sviluppi tecnologici, di mutate condizioni di mercato anche con riferimento al contesto internazionale, o di sopravvenute esigenze di ordine economico e/o sociale e/o ambientale.** Per i vari decreti attuativi previsti nel corpo del decreto, che implicano oltre all'attività di diverse articolazioni interne al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche attività di competenza dei Ministeri dello sviluppo economico, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, e dell'interno, si è valutata la congruità dei termini previsti congiuntamente ai referenti degli Uffici che hanno supportato il gruppo di lavoro del MIT nella predisposizione dello schema di decreto.

In particolare, sono previsti i seguenti decreti attuativi:

- all'articolo 3, comma 5, è previsto che il quadro strategico nazionale, ovvero sue singole sezioni, sono aggiornati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, 281;
- **articolo 4, comma 10**, è previsto che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sono definiti i criteri per la comparabilità dei prezzi praticati dagli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico;
- articolo 5, comma 3, è previsto che, con decreto del Ministro dell'interno, da adottarsi entro il 18 novembre 2017, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono dettate disposizioni per l'aggiornamento della regola tecnica di prevenzione incendi per la progettazione, costruzione ed esercizio degli impianti di distribuzione di idrogeno per autotrazione di cui al decreto del Ministro dell'interno 31 agosto 2006, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana 13 settembre 2006, n. 213;
- all'articolo 6, comma 6, è previsto che, con decreto del Ministero dell'interno ai sensi dell'articolo 15 del decreto legislativo 8 marzo 2006, n. 139, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, è adottata la norma tecnica di prevenzione incendi relativa agli impianti fissi di distribuzione carburante per autotrazione, alimentati da serbatoi fissi di gas naturale liquefatto;
- all'articolo 8, comma 6, è previsto che, entro cinque anni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, in linea con lo sviluppo dei carburanti alternativi per la navigazione, con decreto del Ministro dello sviluppo economico, sono previste le modalità di comunicazione agli utenti dei prezzi e delle mappe nazionali dei punti di rifornimento accessibili al pubblico di combustibili alternativi GNC, GNL e GPL per la navigazione;

- all'articolo 15, comma 4, è previsto che all'articolo 23, comma 2-bis, del decreto legge 9 febbraio 2012, n. 5 convertito con modificazioni, dalla legge 4 aprile 2012, n. 35 è inserito il comma 2-ter. Quest'ultimo prevede che, con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, da emanarsi entro trenta giorni, sono individuate le dichiarazioni, attestazioni, asseverazioni, nonché gli elaborati tecnici da presentare a corredo della segnalazione certificata di inizio attività di cui all'articolo 23, comma 2-bis, del decreto legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito con modificazioni, dalla legge 4 aprile 2012, n. 35.
- all'articolo 18, comma 2, al fine di sviluppare la modalità self service per gli impianti di distribuzione del GNC, entro dodici mesi dall'entrata in vigore del presente decreto, è previsto che il Ministero dell'interno, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, adotta un decreto di aggiornamento della normativa tecnica di cui al decreto del Ministro dell'interno del 24 maggio 2002, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 131 del 6 giugno 2002, e successive modifiche e integrazioni, in materia di sicurezza, tenendo conto degli standard di sicurezza utilizzati in ambito europeo;
- all'articolo 21, comma 1, è previsto che, a seguito dell'adozione di atti delegati da parte della Commissione europea, si provvede con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai conseguenti aggiornamenti delle disposizioni di cui all'allegato I del presente decreto;
- all'articolo 24, comma 3, è previsto che, con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, sono determinate le tariffe spettanti al Ministero dello sviluppo economico per le attività di cui al comma 2 del medesimo articolo;
- all'articolo 24, comma 4, è previsto che, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe di cui al comma 3 del medesimo articolo affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate ad appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività di cui al comma 2;
- all'articolo 24, comma 5, è previsto che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, si provvede, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, alla determinazione delle tariffe spettanti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti relativamente alle spese per le attività svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dagli Uffici marittimi di cui al codice della navigazione quali autorizzazioni, permessi o concessioni, volte alla realizzazione e alla verifica di impianti e di infrastrutture energetiche, per le relative istruttorie tecniche e amministrative e per le conseguenti necessità logistiche e operative, comprese quelle relative al rilascio di concessioni

- demaniali marittime o per altre attività previste dal codice della navigazione e dal relativo regolamento di esecuzione;
- all'articolo 24, comma 6, è previsto che le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe di cui al comma 5 del medesimo articolo 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 delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività di cui al comma 5.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.

È stata verificata la piena congruenza dei dati utilizzati nella predisposizione delle varie sezioni del quadro strategico nazionale di cui è riportata la fonte nell'ambito dell'allegato III del decreto.

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)

(Dir. P.C.M. 16 GENNAIO 2013 - G.U. 12 APRILE 2013, N. 86)

Titolo: 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.

Referente: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti- Ufficio Legislativo

SEZIONE I - IL CONTESTO E GLI OBIETTIVI

A) Rappresentazione del problema da risolvere e delle criticità constatate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo, nonché delle esigenze sociali ed economiche considerate.

Il provvedimento è stato predisposto in attuazione della legge 9 luglio 2015 n. 114 recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione degli altri atti dell'Unione Europea – legge di delegazione 2014. Più specificatamente il provvedimento è relativo alla direttiva 2014/94/UE (di cui all'allegato B della citata legge delega) che prevede che gli Stati membri, entro il 18 novembre 2016 adottino un quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti e per la realizzazione della relativa infrastruttura.

La direttiva si inserisce in un contesto molto più ampio. A tal riguardo occorre, innanzitutto, evidenziare le iniziative assunte dall'Unione Europea in merito.

Le iniziative faro "Un'Europa efficiente sotto il profilo delle risorse" e "L'Unione dell'innovazione" della strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva mirano ad affrontare alcune sfide per la società, quali i cambiamenti climatici e la scarsità di energia e risorse, e mirano, altresì a migliorare la competitività e garantire la sicurezza energetica mediante un uso più efficiente dell'energia e delle risorse.

In linea con tale strategia il Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" ha esortato a mettere fine alla dipendenza dal petrolio nel settore dei trasporti e ha fissato un obiettivo del 60% in materia di riduzione delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti, da conseguire entro il 2050.

Il Libro bianco indicava che la Commissione avrebbe sviluppato "una strategia sostenibile per i combustibili alternativi e la corrispondente infrastruttura" (iniziativa 24) nonché "orientamenti e norme per le infrastrutture di rifornimento" (iniziativa 26).

La finalità della suddetta direttiva è quella di ridurre la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti. La stessa direttiva stabilisce requisiti minimi per la costruzione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, inclusi i punti di ricarica per i veicoli elettrici e i punti di rifornimento di gas naturale (GNL e GNC) e idrogeno, da attuarsi mediante i quadri strategici nazionali predisposti dagli Stati membri. La direttiva fissa inoltre le specifiche tecniche comuni per i predetti punti di ricarica e di rifornimento, nonché i requisiti concernenti le informazioni agli utenti. Per quanto riguarda l'elettricità, la direttiva prevede che gli Stati membri stabiliscano un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico, da costruire entro il 2020, al fine di garantire che i veicoli elettrici possano circolare prioritariamente negli agglomerati urbani e suburbani. In relazione al gas naturale esiste già oggi una tecnologia alquanto sviluppata, con prestazioni e costi equivalenti ai veicoli a benzina o diesel e con emissioni più pulite. L'uso del gas naturale in camion e navi può sostituire il diesel. Soprattutto in questo ultimo caso, l'accesso al GNL per le chiatte e le imbarcazioni marittime fornirà un'opzione realistica per affrontare le sfide in materia di emissioni più basse, in particolare potrebbe incentivare il rispetto dei limiti di emissione di zolfo. Per questo motivo la direttiva richiede un minimo di copertura per garantire

l'accessibilità di GNL nei principali porti. Per lo sviluppo del GNL per il trasporto su strada, gli Stati membri devono, invece, garantire un numero sufficiente di punti di rifornimento accessibili al pubblico, con specifiche tecniche comuni, sulla rete principale TEN-T – la rete transeuropea dei trasporti. È interessante ricordare che il GNL oltre agli utilizzi diretti nel settore dei trasporti può essere impiegato anche nell'industria. Questa soluzione già diffusa in Spagna è particolarmente adatta per gli impianti non raggiunti dalla rete di distribuzione del gas e si sta mostrando competitiva nei confronti dei combustibili tradizionalmente utilizzati (GPL). La direttiva, a proposito del Gas Naturale Compresso (CNG) prevede la realizzazione di un numero adeguato di punti di rifornimento accessibili al pubblico, con specifiche tecniche comuni, per consentire la circolazione di veicoli a metano, sia nelle aree urbane e sub-urbane, nonché sulla TEN-T, idealmente ogni 150 km. In relazione all'idrogeno la direttiva prevede che sia assicurato un numero adeguato di punti di rifornimento accessibili al pubblico, con specifiche tecniche comuni, negli Stati membri che optano per lo sviluppo di questo tipo di infrastrutture di rifornimento. La direttiva pone al centro dell'intervento anche i consumatori, ai quali devono essere fornite informazioni chiare circa i combustibili che possono essere utilizzati in un veicolo, mediante un'etichettatura standardizzata da inserire nei libretti delle istruzioni, oltre alle spiegazioni che possono fornire le concessionarie e che si possono trovare nei punti di ricarica e rifornimento. Chiari devono essere anche i sistemi che permettono la comparazione tra i prezzi dei carburanti alternativi con i prezzi di quelli convenzionali. Infine, gli Stati membri devono garantire che le informazioni sulla posizione geografica dei punti di ricarica e rifornimento siano facilmente accessibili al pubblico e siano rese disponibili in modo aperto e non discriminatorio.

Le esigenze sociali ed economiche che hanno portato al lancio della proposta della direttiva 2014/94/UE e di conseguenza alla messa a punto del provvedimento, dettagliate nella documentazione a supporto predisposta dalla Commissione Europea, si sintetizzano nella necessità sia di ottemperare agli obiettivi europei di abbattimento delle emissioni generate dal trasporto, sia di ridurre la dipendenza dal petrolio e dai combustibili tradizionali, il che richiede la realizzazione, con tempistiche opportunamente modulate per i diversi modi di trasporto, delle relative reti di approvvigionamento e distribuzione.

L'attuazione della direttiva si configura anche come una grande opportunità per diversi settori industriali del Paese, attivi nell'ambito delle nuove tecnologie, che potranno beneficiare del contesto creato dal quadro strategico nazionale, per porsi in maniera competitiva sul mercato internazionale. Il sistema energetico europeo si trova ad affrontare la necessità sempre più pressante di garantire energia sicura, sostenibile, competitiva e a prezzi ragionevoli per tutti i cittadini. L'eccessiva dipendenza da un numero limitato di fonti di approvvigionamento, soprattutto per il gas naturale, rende i paesi vulnerabili alle interruzioni delle forniture. In un momento in cui l'accessibilità economica dell'energia e la competitività dei prezzi energetici sono fonte di crescente preoccupazione per le famiglie e le imprese, è necessario ridurre la nostra dipendenza dai combustibili fossili e diminuire le emissioni di gas a effetto serra. I progressi sono intralciati dai persistenti ostacoli a una effettiva integrazione del mercato, dal mancato coordinamento delle politiche nazionali e dall'assenza di una posizione comune nei confronti dei paesi terzi. Per rispondere in modo efficace a queste sfide occorre un insieme più coerente di misure in tutti i settori di intervento a livello nazionale e dell'UE. Nel 2014 l'accordo sul quadro 2030 per le politiche dell'energia e del clima e sulla strategia europea di sicurezza energetica sono stati importanti passi in avanti su cui si fonda l'Unione dell'energia, ma sono necessarie misure nuove e rafforzate per raccogliere le sfide che ci attendono. Proprio per rispondere a queste sfide la direttiva citata costituisce un punto di partenza da cui tutti i paesi della U.E. devono prendere le mosse. Attualmente l'Unione europea importa il 53% dell'energia che consuma e alcuni paesi dipendono per le importazioni di gas da un unico fornitore principale. La diversificazione delle fonti e dei fornitori rappresenta uno strumento essenziale per migliorare la sicurezza del nostro approvvigionamento energetico. Esplorare nuove tecnologie e nuove regioni dove approvvigionarsi di combustibili, sviluppare ulteriormente le risorse interne e migliorare le infrastrutture di accesso a

nuove fonti di approvvigionamento sono tutti elementi che contribuiranno ad accrescere la diversificazione e migliorare la sicurezza del settore energetico in Europa. Una riduzione delle emissioni interne di gas a effetto serra almeno del 40% rispetto ai livelli del 1990, da conseguire entro il 2030, è un obiettivo chiave della politica climatica dell'UE, che ha ottenuto l'avallo dei leader dell'Unione europea nell'ottobre del 2014. A livello dell'UE, questo è l'obiettivo che, garantendo l'efficacia sotto il profilo dei costi, ci guiderà lungo il percorso verso la realizzazione di un'economia a basse emissioni di carbonio entro il 2050. L'UE conseguirà l'obiettivo di ridurre almeno del 40% le emissioni di gas a effetto serra all'insegna della maggior efficacia possibile sotto il profilo dei costi, diminuendo le emissioni nei settori interessati dal mercato del carbonio (sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE - ETS) e negli altri settori (settori che non rientrano nel sistema ETS): entro il 2030 si dovrà conseguire una riduzione del 43% rispetto ai valori del 2005 per i settori che rientrano nel sistema ETS e del 30% per quelli non compresi nel sistema ETS. L'obiettivo di riduzione delle emissioni di almeno il 40% contribuisce alle priorità della Commissione Juncker, ossia rilanciare la crescita, aumentare la competitività e creare posti di lavoro per i cittadini dell'UE. L'obiettivo è realistico e dovrebbe migliorare la nostra sicurezza energetica e l'efficienza delle risorse promuovendo nel contempo la crescita verde e la competitività, incentivando gli investimenti a basse emissioni di carbonio, incrementando la domanda e i ricavi per i settori industriali che producono tecnologie a basse emissioni di carbonio e creando posti di lavoro verdi in nuovi settori in crescita.

Al di là della sua importanza cruciale per la politica dell'UE in materia di clima, il raggiungimento dell'obiettivo presenta molteplici vantaggi per l'energia, l'economia e l'ambiente. Da un punto di vista energetico, il conseguimento dell'obiettivo di riduzione delle emissioni avrà per effetto una contrazione dei consumi di combustibili fossili che, a sua volta, ridurrà la vulnerabilità della nostra economia nei confronti dell'insicurezza di approvvigionamento e del costo elevato dei combustibili importati. La stima del risparmio di combustibile ammonta ad almeno 18 miliardi di EUR per il prossimo ventennio. Inoltre, i costi di una transizione verso basse emissioni di carbonio non sono molto diversi rispetto ai costi che si dovranno comunque sostenere per far fronte alla necessità di rinnovare un sistema energetico obsoleto. Dal punto di vista ambientale, il conseguimento dell'obiettivo permetterà anche di ridurre l'inquinamento atmosferico.

L'assenza di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e di specifiche tecniche comuni per l'interfaccia veicolo-infrastruttura è considerata un ostacolo notevole alla diffusione sul mercato dei combustibili alternativi e alla loro accettazione da parte dei consumatori.

La direttiva infatti mira a garantire la costruzione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e l'attuazione nell'Unione europea delle specifiche tecniche comuni per tale infrastruttura, con l'obiettivo di facilitare il lavoro delle forze del mercato e di contribuire con questa iniziativa alla crescita economica in Europa.

B) Indicazione degli obiettivi (di medio e lungo periodo) perseguiti con l'intervento regolatorio

L'obiettivo di breve periodo è rispettare la scadenza del 18 novembre 2016 per la definizione del quadro strategico per ciascuno dei combustibili in esame fornendo quindi indicazioni concrete circa la localizzazione, i tempi e le modalità con le quali le reti di approvvigionamento e le relative infrastrutture saranno realizzate. La finalità della Direttiva 2014/94/UE è quella di ridurre la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti. La stessa direttiva stabilisce requisiti minimi per la costruzione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, inclusi i punti di ricarica per i veicoli elettrici e i punti di rifornimento di gas naturale (GNL e GNC) e idrogeno, da attuarsi mediante i quadri strategici nazionali predisposti dagli Stati membri. La direttiva fissa inoltre le specifiche tecniche comuni per i predetti punti di ricarica e di rifornimento,

nonché i requisiti concernenti le informazioni agli utenti. L'attuazione della direttiva si configura anche come una grande opportunità per diversi settori industriali del Paese, attivi nell'ambito delle nuove tecnologie, che potranno beneficiare del contesto creato dal quadro strategico nazionale, per porsi in maniera competitiva sul mercato internazionale. L'obiettivo di medio e lungo periodo è promuovere, implementando il quadro strategico, un organico sviluppo del mercato dei combustibili alternativi ed il raggiungimento, senza distorsioni del mercato, degli obiettivi di riduzione delle emissioni, garantendo al contempo la sicurezza nel trasporto. Lo schema del decreto legislativo di recepimento ha in allegato il quadro strategico nazionale allegato III, che è articolato nelle seguenti sezioni:

- a) fornitura di elettricità per il trasporto;
 - b) fornitura di idrogeno per il trasporto stradale;
 - c) fornitura di gas naturale per il trasporto e per altri usi;
 - d) fornitura di gas di petrolio liquefatto (GPL) per il trasporto,
- che definiscono i quadri strategici di settore.

Per quanto riguarda il settore della mobilità elettrica si rappresenta che, sulla base di quanto previsto nel documento di aggiornamento del PNIRE (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 151 del 30 giugno 2016) che viene richiamato nel presente decreto, l'obiettivo fondamentale è quello di identificare una rete di ricarica che garantisca la circolazione dei veicoli alimentati ad energia elettrica (o ibridi plug in) senza soluzione di continuità a partire dalle aree comunali, per estendersi alle aree metropolitane fino agli ambiti regionali ed extraregionali.

L'analisi per la definizione dei target nazionali parte dai seguenti assunti fondamentali:

- che i target rispettino le raccomandazioni e le direttive elaborate in sede comunitaria (ed OCSE), sia rispetto alla promozione della mobilità sostenibile (segnatamente il richiamo è al concetto di neutralità tecnologica, contenuto in diverse comunicazioni, a partire da CARS2020), sia rispetto alla diffusione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento;
- che i target siano ancorati ai dati sulla effettiva diffusione di veicoli elettrici, e sulle proiezioni più attendibili di tale diffusione nell'arco del Piano;
- che i target tengano in considerazione che l'assenza di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e di specifiche tecniche comuni per l'interfaccia veicolo-infrastruttura è considerata a livello comunitario un ostacolo notevole alla diffusione sul mercato;
- che i target, oltreché in termini assoluti, siano riferiti anche ad un criterio di omogeneità nella distribuzione geografica delle infrastrutture.

Per quanto riguarda la diffusione dei veicoli elettrici e le principali e più attendibili stime in merito ai trend di crescita degli stessi è possibile identificare le seguenti assunzioni di base:

1. il mercato di veicoli elettrici (comprensivo di autovetture per trasporto di persone, autocarri per trasporto di cose e motocicli per trasporto persone) in Italia nel 2014 ammonta a circa 1.400 veicoli. La quota dei quadricicli (sia per trasporto di cose che di persone) è invece pari a circa 600 unità.
2. il trend di crescita delle immatricolazioni di veicoli elettrici negli ultimi 5 anni (2009-2014) in Italia, rispetto al mercato complessivo, oscilla tra +40% e +60%, su base annua.
3. al 13 gennaio 2014, il parco circolante italiano di veicoli elettrici per trasporto di cose e di persone non cessati (autovetture per trasporto di persone, autocarri per trasporto di cose e motocicli per trasporto persone) ammonta a circa 8.250 unità. Un'ulteriore fetta del mercato elettrico è rappresentata dai quadricicli che contano circa 3.800 unità.
4. i diversi scenari di diffusione dei veicoli elettrici, in considerazione sia degli effetti derivanti da una maggiore diffusione delle infrastrutture di ricarica, sia da miglioramenti tecnologici (e di prezzo dei veicoli), consentono di stimare:

- (nell'ipotesi di un mercato potenziale dei veicoli complessivi di circa 1,8 mln di unità) al 2020 un mercato di veicoli elettrici nella fascia 1-3% del mercato totale, cioè un mercato tra 18 mila e 54 mila veicoli che si traduce in un parco circolante tra 45 mila e 130 mila veicoli (considerando, per eccesso un ciclo vita di 7 anni, dato che la media dell'anzianità in Italia dei veicoli a benzina è di circa 12 anni, di quelli a gasolio di 7 anni, mentre per le altre alimentazioni è di 5 anni);

- al 2030 invece i diversi scenari (OCSE e IEA - Agenzia Internazionale per l'Energia) propongono ipotesi molto meno stabili e certe e quindi non sufficientemente affidabili, in conseguenza delle eventuali radicali trasformazioni dei modelli di consumo così come dei progressi tecnologici.

Considerando quindi, in prima istanza, un fattore di 1:10 tra punti di ricarica e veicoli è possibile fissare i seguenti target nazionali per la ricarica pubblica delle autovetture:

Target 2020: 4.500 - 13.000 punti di ricarica lenta/accelerata + 2.000 - 6.000 stazioni di ricarica veloce.

In considerazione del fatto che l'assenza di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e di specifiche tecniche comuni per l'interfaccia veicolo-infrastruttura è considerata a livello comunitario un ostacolo notevole alla diffusione sul mercato, si ritiene di considerare un incremento del 10% dei valori sopra indicati per quelle aree dove lo sviluppo della mobilità elettrica risulta più evidente, al fine di non creare un "effetto tappo" da parte di alcune aree del territorio nazionale verso altre particolarmente attente nei confronti del tema della mobilità elettrica.

Inoltre tale sviluppo non dovrà penalizzare le aree non ancora dotate di infrastrutture di ricarica, a scapito di quelle che hanno già realizzato una forte attività di implementazione. In tal senso, i target sono da considerarsi nelle condizioni in cui tutte le realtà abbiano predisposto un numero di infrastrutture adeguato ai criteri riportati nel presente paragrafo.

Con riferimento ai target sopra indicati, in merito all'allestimento delle stazioni di ricarica veloce, una prima impostazione cronologica del Piano porterebbe a prevedere:

- 2015-2016: allestire, con stazioni di ricarica veloce, almeno 150 stazioni di rifornimento autostradale sviluppando progressivamente corridoi elettrici in funzione delle tratte maggiormente trafficate come ad esempio i raccordi di collegamento + 150 stazioni di rifornimento stradali (cioè l'1,5% di tutte le stazioni di rifornimento) a partire dalle principali consolari e tangenziali che accolgono grandi flussi di traffico + 150 presso "poli attrattori di traffico" (in primis presso grandi stazioni ferroviarie, parcheggi di interscambio nei capolinea delle metropolitane, aeroporti e porti),
- 2017-2018: allestire, con stazioni di ricarica veloce, almeno altre 150 stazioni di rifornimento autostradale sviluppando progressivamente corridoi elettrici in funzione delle tratte maggiormente trafficate ponendo particolare attenzione ai corridoi autostradali TEN-T + 200 stazioni di rifornimento stradali (raggiungendo cioè il 3,5%) + 200 presso "poli attrattori di traffico",
- 2019-2020: allestire, con stazioni di ricarica veloce, altre 200 stazioni di rifornimento autostradale a completamento della dotazione effettuata negli anni precedenti + 1.400 stazioni di rifornimento stradali (raggiungendo il 17,5% del totale delle stazioni di rifornimento) + 1.400 presso "poli attrattori di traffico".

Per quanto riguarda la fornitura di idrogeno per il trasporto stradale, la relativa sezione del quadro strategico riporta un possibile sviluppo di questo combustibile nel territorio nazionale partendo dal presupposto che vi siano disponibili finanziamenti pubblici europei ed nazionali pari a circa 47 M€ fino al 2020 e circa 419 M€ nel successivo periodo 2021-2025, di cui 60% da fondi comunitari europei e 40 % da fondi nazionali italiani compresi gli Enti locali. Per quanto riguarda le autovetture e gli autobus, l'infrastruttura prevista dallo scenario a fine 2025 permette l'attività di un numero limitato di *captive fleets* in alcune città italiane (con uno stock di circa 27.000 auto e di circa 1.100 bus al 2025). Successivamente invece, di pari passo con la riduzione dei costi delle auto e delle infrastrutture di rifornimento, l'infrastruttura prevista dallo scenario appare adeguata per un uso più intensivo di tale combustibile per i trasporti. Pur facendo emergere una buona potenzialità di sviluppo sul territorio nazionale, viene evidenziata una importante criticità per la pratica implementazione dello stesso e cioè la indisponibilità al momento di risorse certe di provenienza nazionale, regionale e locale per il cofinanziamento di azioni Comunitarie per lo sviluppo di tale combustibile.

La sezione del gas naturale tiene conto di tutte le soluzioni intermodali e del GNL per il trasporto terrestre. Nell'ambito marittimo e dei depositi costieri non sono individuati specifici porti, ma aree geografiche, sulla base della situazione specifica di tutti i mari del nostro Paese, di modo che ciascuna di queste aree concorra a formare il quadro generale.

Gli obiettivi al 2020 sono quelli di realizzare almeno cinque punti principali di rifornimento e, con l'utilizzo di bettoline, potrebbero servire un'altra decina di depositi secondari fino ad avere entro il 2025 una quindicina di punti di approvvigionamento.

Per facilitare lo sviluppo di questo nuovo mercato sono state introdotte le norme sulle procedure autorizzative, anche per la modifica dei terminali di rigassificazione esistenti, possibilità di modifica finalizzata all'attività di *reloading*, da svolgersi in regime di separazione contabile e amministrativa dall'attività propria degli impianti di rigassificazione nel mercato regolamentato del gas naturale.

Sono introdotte inoltre le misure atte a favorire la diffusione del metano nella forma compressa (GNC) e nella forma liquida (GNL). In particolare GNL per i mezzi di trasporto pesanti e nella forma compressa CNG per le auto.

Per il GNC l'obiettivo principale nel medio periodo è quello di incentivare la realizzazione ulteriori punti di rifornimento per il GNC accessibili al pubblico in modo da garantire, a seconda delle esigenze del mercato, la circolazione dei veicoli alimentati a GNC su tutto il territorio nazionale, in particolare nelle aree dove le infrastrutture risultano carenti, negli agglomerati urbani/suburbani, in altre zone densamente popolate.

I punti di rifornimento saranno programmati tenendo conto dell'autonomia minima dei veicoli a motore alimentati a GNC e comunque a una distanza non superiore a 150 km. (come indicato nel considerando 41 della direttiva). La quantità del gas naturale e biometano compresso per l'uso nei veicoli alimentati a GNC dovrà garantire l'interoperabilità delle infrastrutture sul territorio nazionale e nelle reti esistenti TEN-T, così come previsto dalla Direttiva.

Per promuovere la diffusione omogenea su tutto il territorio nazionale degli impianti di distribuzione di gas di petrolio liquefatto per il trasporto stradale, nella sezione d) del quadro strategico nazionale sono individuati i criteri indicativi per favorire l'uniformità della penetrazione delle infrastrutture di distribuzione. Mentre per la diffusione del gas di petrolio liquefatto per la propulsione delle unità da diporto, nella sezione d) del quadro strategico nazionale sono individuati i requisiti minimi per la realizzazione delle infrastrutture di distribuzione.

C) Descrizione degli indicatori che consentiranno successivamente di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi e di monitorare l'attuazione dell'intervento nell'ambito della VIR.

L'indicatore di monitoraggio principale sarà rappresentato dal numero di punti di ricarica e/o rifornimento realizzato per le diverse tipologie di combustibili alternativi nelle diverse modalità di trasporto.

Lo sviluppo delle suddette infrastrutture, nell'ambito di ogni modo di trasporto e per ogni tipologia di combustibile alternativo, segnala il livello di diffusione di un determinato combustibile, risultando sostanzialmente connesso con il numero di mezzi di trasporto che li utilizzeranno nel corso degli anni.

Altro rilevante indicatore è pertanto rappresentato dal numero di veicoli che utilizzano combustibili alternativi, sia per navigazione che su strada nel breve, medio e lungo periodo (rispettivamente al 2020, 2025 e 2030).

Detti indicatori assumono particolare importanza in riferimento al grado di sviluppo delle infrastrutture per i combustibili alternativi, avuto anche riguardo all'evoluzione della domanda e

dell'offerta (in termini di capacità effettivamente utilizzata e di capacità supplementare dell'infrastruttura).

Tra gli indicatori che consentono di valutare il livello di conseguimento degli obiettivi nazionali per la realizzazione delle infrastrutture per i combustibili alternativi nei differenti modi di trasporto, rileva anche il numero delle concessioni per le stazioni di rifornimento.

Per quanto riguarda in particolare il GNL un indicatore rilevante sarà anche il numero dei punti principali di approvvigionamento e stoccaggio.

I dati circa l'accesso preferenziale nelle aree a circolazione limitata in ambito urbano, possono essere utilizzati per valutare l'efficacia della misura di carattere non finanziario prevista sul versante della domanda per la diffusione dei veicoli alimentati a combustibili alternativi.

D) Indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio.

Destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio sono Ministeri, filiera dell'energia, produttori di veicoli, aree portuali, aeroporti, strade, autostrade e il sistema delle infrastrutture di trasporto in generale, con particolare riferimento agli operatori delle unità di navigazione alimentate con combustibili alternativi, nonché agli utenti della strada che utilizzano veicoli alimentati con combustibili alternativi.

SEZIONE 2 - PROCEDURE DI CONSULTAZIONE PRECEDENTI L'INTERVENTO

A livello nazionale, ai fini dell'attuazione della direttiva, è stato istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (con decreto del Capo Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici n. 144, del 9 luglio 2015), un apposito Gruppo di lavoro per gli approfondimenti delle ipotesi attuative della disciplina prevista a livello europeo, con la partecipazione anche di rappresentanti esperti del Ministero dello sviluppo economico, del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, del Ministero dell'interno (in particolare della Direzione Centrale prevenzione e sicurezza tecnica del Dipartimento dei Vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile), del Ministero dell'economia e delle finanze, dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, nonché dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile, che hanno tutti contribuito alla predisposizione delle norme in esame.

Tale gruppo di lavoro sta operando anche in raccordo con vari gruppi e comitati istituiti a livello europeo sulle tematiche interessate (quali ad esempio, quello per le iniziative transfrontaliere, quello sui biocarburanti avanzati e quello sui carburanti alternativi in ambiente urbano), nonché con l'Osservatorio europeo sui combustibili alternativi (EAFO).

Per quanto riguarda specificamente il GNC vari incontri pubblici si sono svolti tra esponenti delle associazioni di categoria e rappresentanti del predetto gruppo di lavoro interministeriale. In merito a tale combustibile alternativo si sono tenute, a cura del Ministero dello sviluppo economico, anche alcune riunioni con rappresentanti delle Regioni.

In relazione agli approfondimenti in materia di idrogeno, l'associazione H2it ha realizzato su incarico del Mise, di aprile 2015, il progetto "Mobilità idrogeno Italia". La stessa tramite un comitato di indirizzo strategico ha collaborato con i Ministeri nella redazione del Piano nazionale e definito gli scenari relativi a quantità e localizzazione delle stazioni di rifornimento, oltre che al numero di vetture e autobus a idrogeno fino al 2025. A tale progetto hanno partecipato numerosi soggetti portatori di interesse sia del settore pubblico che privato.

Per quanto riguarda in particolare il GNL, l'esigenza di valutare una strategia deriva da due atti propulsivi, uno di iniziativa parlamentare e l'altro connesso a specifiche previsioni in ambito europeo con la con la direttiva 2014/94/EU.

Il Governo Italiano si è impegnato, già dal 2014, in sede parlamentare ad adottare iniziative per la realizzazione di centri di stoccaggio e redistribuzione nonché norme per la realizzazione dei distributori di 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 per gli utilizzatori di motori diesel e per sviluppare l'uso del GNL.

Il documento, redatto da un gruppo di lavoro coordinato dal MISE, cui hanno partecipato vari Ministeri, in primis quello delle infrastrutture e dei trasporti, associazioni, e *stakeholders*, esamina i settori di utilizzo, il mercato del GNL, le previsioni di domanda nazionale nel campo dei trasporti e degli altri usi, le normative di sicurezza, la logistica, le possibilità di sviluppo in ambito portuale e del traffico marittimo, l'utilizzo come carburante per il trasporto stradale pesante, le innovazioni normative utili a incentivarne lo sviluppo, la accettabilità sociale.

A seguito della consultazione, durata due mesi, è stata redatta una analisi sintetica dei contributi ricevuti. Sono stati ricevuti 246 contatti e 60 commenti scritti che hanno fornito un utile contributo per l'elaborazione di un documento complessivo dell'uso del GNL, che è confluito in forma sintetica nell'allegato III sezione c) del Quadro strategico nazionale previsto dalla direttiva.

Per quanto riguarda il combustibile GPL per il trasporto, si sono svolti numerosi incontri tra i rappresentanti delle associazioni di settore e rappresentanti di tutte le amministrazioni coinvolte nel recepimento della direttiva. Parimenti per la valutazione della necessità di fornitura di elettricità alle infrastrutture di ormeggio a servizio delle navi adibite alla navigazione interna e delle navi adibite alla navigazione marittima nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna, nonché per la valutazione della necessità di installare fornitura di elettricità negli aeroporti per l'utilizzo da parte degli aerei in stazionamento, sono state ricevute ed ascoltate, a cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le categorie di settore interessate.

Per l'ambito della mobilità elettrica si rinvia alle procedure di consultazione svolte in sede di predisposizione del primo aggiornamento del PNIRE, con la procedura prevista dall'articolo 17-*septies* comma 1 della legge n. 134/2012, per cui è stato operato anche un passaggio presso la Conferenza Unificata.

Si soggiunge che le misure per il gas naturale per il trasporto, previste all'articolo 18 del provvedimento, sono risultate approvate all'unanimità nell'ambito della riunione della Commissione Attività produttive della Conferenza delle Regioni, tenutasi in data 8 giugno 2016.

SEZIONE 3 - LA VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO DI REGOLAMENTAZIONE ("OPZIONE ZERO").

Non è stata valutata l'opzione di non intervento, in quanto, in questo caso, si determinerebbe l'apertura di una procedura di infrazione nei confronti dell'Italia.

SEZIONE 4 - OPZIONI ALTERNATIVE ALL'INTERVENTO REGOLATORIO

In sede di consultazione e nell'ambito della stessa Amministrazione, stante i ridotti margini di discrezionalità, non sono emerse opzioni alternative, considerato che la direttiva è inserita nell'allegato B della legge di delegazione europea dove sono riportate le direttive sui cui schemi di decreto è previsto il parere delle competenti commissioni parlamentari. L'intervento regolatorio rappresenta, pertanto, lo strumento più idoneo, sia sotto l'aspetto giuridico che di opportunità, per adempiere agli obblighi discendenti dalla normativa europea.

È necessario rilevare che al fine del raggiungimento degli obiettivi auspicati dalla direttiva sono state introdotte disposizioni “specifiche” per la realizzazione delle diverse tipologie di infrastruttura di stoccaggio, rifornimento o ricarica, per ciascuna delle quali è stato individuato il regime amministrativo di semplificazione, in attuazione dell’articolo 3 paragrafo I della direttiva.

Tale esigenza, oltre che dalla direttiva, deriva anche dalla sensibilità e dall’attenzione del Governo italiano sui temi dei combustibili alternativi e delle fonti rinnovabili.

Infatti, il Governo si era già impegnato, in sede parlamentare con l’O.d.g. G1.92 durante i lavori 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.

Pertanto, il Ministero dello sviluppo economico nel gennaio 2014, attraverso la costituzione di un Gruppo di coordinamento nazionale, volto alla predisposizione di uno studio sugli aspetti normativi, tecnici ed economici, e quelli attinenti alla sicurezza e all’impatto sociale per l’utilizzo del GNL nei trasporti marittimi e su gomma limitatamente al trasporto pesante (camion, autobus, treni), si è posto l’obiettivo della predisposizione di una strategia nazionale sull’utilizzo del GNL in Italia.

Il documento è stato messo in consultazione pubblica nell’estate 2015, dalla consultazione sono pervenute forti e sentite esigenze da parte degli stakeholders affinché fossero introdotte norme per lo sviluppo delle infrastrutture.

Inoltre, il Consiglio dei Ministri nel luglio 2014 ha approvato il decreto legislativo di attuazione della direttiva 2012/33/UE che modifica la direttiva 1999/32/CE relativa al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo. Il testo introduce, in via generale, con riferimento ai combustibili marittimi usati nelle acque territoriali, nelle zone economiche esclusive e nelle zone di protezione ecologica, un limite massimo di tenore di zolfo pari al 3,5%, fatti salvi i limiti più severi previsti per specifiche fattispecie. Tale limite generale è destinato a ridursi, dal 1° gennaio 2020 allo 0,5%.

Dal primo gennaio 2018 nei mari Adriatico e Ionio e dal primo gennaio 2020 negli altri mari italiani il limite al tenore di zolfo dei combustibili marittimi dovrà essere dello 0,1%. Il decreto legislativo pone una netta accelerazione sulla riduzione del tenore di zolfo rispetto a quanto previsto dalla direttiva (un limite dello 0,5% dal 2020).

Va rilevato che in sede di recepimento della suddetta direttiva la Commissione Ambiente ha posto la condizione che “si prevedano in tempi congrui regole, procedure autorizzative e infrastrutture logistiche necessarie all’utilizzo delle nuove tecnologie e dei combustibili alternativi già oggi disponibili, quali il GNL, e in prospettiva biocarburanti, idrogeno ed elettricità”.

Alla luce di quanto sopra, e dagli approfondimenti di carattere normativo effettuati dal gruppo di lavoro sulle autorizzazioni, si è ritenuto di poter procedere ad una integrazione della disciplina normativa in materia di infrastrutture energetiche e in particolare di quanto previsto dalle disposizioni in materia autorizzativa, nell’ambito del presente decreto legislativo di attuazione della direttiva sulla realizzazione di un’infrastruttura per i combustibili alternativi.

SEZIONE 5 - GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA E VALUTAZIONE DEGLI ONERI AMMINISTRATIVI E DELL'IMPATTO SULLE PMI

A) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta.

L'intervento regolatorio costituisce atto necessario di recepimento delle disposizioni comunitarie. Non si ravvisano svantaggi specifici legati all'opzione prescelta ma, al contrario, l'intervento consentirà di introdurre nell'ordinamento interno una armonizzazione e una modernizzazione del settore dei trasporti sia terrestri che marittimi. Il quadro normativo nazionale previgente è costituito da diverse disposizioni di rango sia primario che secondario, che proprio in ragione della complessità degli interessi e dei livelli di competenze richiamati dal legislatore europeo, si è inteso ricondurre verso un contesto il più possibile omogeneo nell'ambito delle previsioni normative del presente decreto legislativo, nonché nella costruzione degli scenari del quadro strategico nazionale, di cui all'allegato III del provvedimento. Si prevede inoltre un beneficio complessivo per i destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio.

Gli svantaggi di non predisporre le norme di recepimento sarebbero gravi e fortemente penalizzanti per l'industria nazionale e per le società ed Enti nazionali di ricerca, così come per i cittadini oltre che per l'ambiente.

L'industria nazionale dei costruttori di veicoli e della componentistica dei combustibili alternativi vede l'Italia tra i leader nel mondo. In particolare, per il settore del metano dare l'esempio di un Paese che da subito riesce a conseguire importanti benefici ambientali con tecnologia immediatamente disponibile ed economicamente sostenibile è sicuramente importante. Darsi obiettivi sfidanti e rilevanti di crescita della diffusione delle infrastrutture per il metano e degli autoveicoli a metano può essere di stimolo e di esempio anche per altri Paesi con benefici notevolissimi per le nostre esportazioni di tecnologie, know how ed autoveicoli. Accompagnare l'intera filiera nazionale dell'automotive, che è leader in questo comparto, verso sviluppi significativi, farà sì che aumenterà ulteriormente il potenziale di crescita del comparto, in particolare per il mercato interno, ma anche per le esportazioni in Europa e nel mondo, stimolate da questi esempi nazionali di best practice di uso di combustibili alternativi. Per il trasporto marittimo inoltre lo sviluppo del GNL porterà notevoli benefici alla intera filiera della nautica e della cantieristica oltre che allo sviluppo di nuove infrastrutture energetiche con conseguente impiego di manodopera ordinaria e specializzata. Gli enti e le società di ricerca e di servizi e studi, inoltre potranno accedere ai bandi Europei di finanziamento sui temi oggetto del provvedimento che appaiono estremamente generosi. Senza un piano ed un impegno dello Stato Italiano sui diversi combustibili alternativi in questione non sarebbe possibile, per i soggetti italiani, nemmeno partecipare ai bandi europei di finanziamento di studi e di progetti sperimentali e dimostrativi. Grave sarebbe stato, ad esempio, non presentare il quadro di sviluppo dell'idrogeno, che, pur basato su una tecnologia meno matura rispetto alle altre, sicuramente presenta aspetti di ricerca e sperimentazione meritevoli di essere seguiti e partecipati anche dagli esperti e ricercatori italiani. Senza tale predisposizione normativa non sarebbe stata possibile la partecipazione di soggetti italiani ai bandi europei con gravi svantaggi economici, scientifici e culturali. Anche i cittadini poi non potrebbero beneficiare dei vantaggi economici (il metano ed il GNL costano molto meno a parità di servizio offerto) e neppure ambientali. Sia il metano che l'auto elettrica ad esempio presentano indubbi vantaggi ambientali di cui beneficiano soprattutto i cittadini delle aree urbane. Ritardare lo sviluppo dei combustibili alternativi significa non agire da subito per migliorare la qualità dell'aria e la salute dei cittadini italiani.

B) Individuazione e stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese.

L'attuazione delle disposizioni comunitarie consentirà lo sviluppo della concorrenza anche a vantaggio delle micro, piccole e medio imprese. In particolare il valore aggiunto di un intervento nazionale in questo ambito deriva dalla natura transnazionale del problema identificato, ovvero l'assenza di infrastruttura per i combustibili alternativi. I costruttori italiani di veicoli, imbarcazioni e apparecchiature avranno l'opportunità di produrre su larga scala per il mercato unico dell'Unione, per questo motivo attraverso il recepimento possono contare su sviluppi omogenei in tutti gli Stati membri. Analogamente, i consumatori e gli utenti dei trasporti avranno accesso ad una mobilità paneuropea per i veicoli e le navi alimentate con combustibili alternativi. Tenuto conto di quanto sopra evidenziato, risulta evidente che, sia pur indirettamente, anche le PMI beneficieranno del provvedimento.

C) Indicazione e stima degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi a carico di cittadini ed imprese.

L'intervento non prevede nuovi obblighi informativi né conseguenti nuovi costi amministrativi, in quanto non introduce nuovi oneri apprezzabili. Infatti, la modifica introdotta al processo autorizzativo delle infrastrutture strategiche di stoccaggio del GNL (articolo 9) prevede un processo decisionale semplificato e predeterminato nei tempi di conclusione, sulla base della documentazione tecnica prodotta dagli interessati, che resta immutata rispetto a quella prevista dalle previgenti procedure. In effetti, la nuova procedura prevede una presentazione semplificata delle domande ad un unico soggetto (il Ministero dello sviluppo economico), che si farà carico di smistare la documentazione alle Amministrazioni interessate e di coordinare il procedimento istruttorio. Dal lato dell'interessato, la semplificazione presenta, pertanto, una minima riduzione degli oneri informativi consistente nella diversa modalità di presentazione dell'istanza ad un solo soggetto, piuttosto che ad una pluralità di soggetti. Tale riduzione, oltre ad essere di modesta entità, si presenta una sola volta per ciascun procedimento (e per un numero complessivamente molto limitato di procedimenti) e incide in modo non apprezzabile sull'onere informativo complessivo collegato alla procedura di predisposizione dell'istanza, i cui contenuti restano immutati rispetto quanto previsto dalle norme sin qui vigenti. Per queste ragioni, non si procede alla sua quantificazione, ribadendo, tuttavia, i benefici complessivi indotti dalla procedura di semplificazione quali la riduzione dei costi industriali connessi alla riduzione dei tempi decisionali e alla loro certezza. In conclusione, non vi sono nuovi oneri informativi per le imprese, ma esclusiva semplificazione e predeterminazione dei tempi del processo decisionale e autorizzativo in capo alla pubblica amministrazione.

D) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio.

Non si ravvisano condizioni e fattori che possano incidere in maniera rilevante sull'attuazione dell'intervento, fatta salva la necessaria conseguente organizzazione delle attività amministrative del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che, in ogni caso, avverrà senza ulteriori oneri per il bilancio dello Stato. Inoltre le disposizioni della nuova norma rientrano già nelle funzioni amministrative svolte dal Ministero dello sviluppo economico, le nuove procedure autorizzative introdotte attribuiscono una valenza più organica e operativa e che quindi potrà essere esercitata attraverso le attuali dotazioni di personale. Lo stesso dicasi anche per le attività che prevedono il coinvolgimento del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Al fine di consolidare lo sviluppo del mercato del GNC (e garantire l'avvio anche del mercato del GNL), condizione essenziale è il mantenimento dell'attuale rapporto competitivo della fiscalità applicata al gas naturale rispetto agli altri carburanti, continuando quindi a garantire la convenienza economica del gas naturale in virtù dei suoi benefici ambientali. Infatti, le esperienze degli altri Paesi dimostrano che la competitività del mercato del gas naturale nei

trasporti, quando non deriva, come negli USA, dal differenziale di prezzo tra commodities, è assicurata attraverso incentivi pubblici, come la leva fiscale. In Europa il prezzo alla pompa del gas naturale risulta vantaggioso rispetto al diesel per effetto di un regime di accisa favorevole; grazie a questo differenziale di prezzo, l'extra-costo iniziale legato all'acquisto di una macchina a metano si può ripagare in pochissimi anni, anche grazie a motori ormai in grado di garantire un'efficienza analoga a quelli tradizionali. E' dunque fondamentale, sia a livello europeo che nazionale, un trattamento fiscale che mantenga nel tempo la sostenibilità economica del gas naturale come carburante alternativo.

Realizzare un nuovo impianto di distribuzione per combustibili alternativi in aree dove non è presente un adeguato parco veicolare alimentato dalla medesima tipologia di combustibile, rappresenta un rischio imprenditoriale notevole, e questa problematica è ancora di più accentuata nell'attuale contesto economico del Paese che comporta una generica riduzione degli investimenti di ogni genere. La futura previsione di incentivi, anche di natura transitoria, che possano sostenere l'investimento per la realizzazione delle infrastrutture in aree a bassa attrattività nel rispetto di determinate condizioni ("misure di enforcement"), agevolerebbe la realizzazione dell'obiettivo dell'infrastruttura minima prevista in ambito europeo.

SEZIONE 6 - INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITA' DEL PAESE

L'intervento normativo in questione è teso a garantire il corretto funzionamento concorrenziale del mercato e la competitività del Paese, considerato che l'attuazione della direttiva si configura anche come una grande opportunità per diversi settori industriali del Paese, attivi nell'ambito delle nuove tecnologie, che potranno beneficiare del contesto creato dal quadro strategico nazionale, per porsi in maniera competitiva sul mercato internazionale.

Per quel che concerne la concorrenza tra i diversi combustibili alternativi, poi, a differenza di quanto avveniva in passato, il futuro della mobilità, con particolare riferimento alla mobilità "ambientalmente sostenibile", non sarà caratterizzato da una singola o prevalente tipologia di carburante. Più tipologie, ottimizzate per modalità di utilizzo prevalente, potranno e dovranno coesistere sul mercato, garantendo comunque ai cittadini italiani ed europei la possibilità di spostarsi liberamente e trovare opportunità di rifornimento in tutto il territorio dell'Unione (principio della neutralità tecnologica).

Le opportunità in termini industriali e commerciali legate allo sviluppo della mobilità con i combustibili alternativi sono molto significative. Tuttavia, solo gli Stati che sapranno dotarsi degli strumenti di pianificazione necessari allo sviluppo della mobilità alternativa nel breve-medio periodo potranno permettere alle proprie imprese di beneficiarne pienamente.

Il decreto legislativo di recepimento della direttiva DAFI con il suo Quadro strategico di sviluppo dei diversi combustibili alternativi e delle relative infrastrutture è di conseguenza una necessità strategica per lo sviluppo economico e imprenditoriale del Paese, oltre ad un'imperdibile opportunità per le ricadute positive in termini occupazionali.

In particolare, ed a titolo di esempio, per quel che concerne il metano, la competitività del sistema economico e produttivo nazionale ne troverà indubbi benefici. Infatti, un ruolo rilevante nella strategia Italiana per la mobilità sostenibile è rappresentato dal metano, che valorizza il know how industriale di un settore di cui l'Italia è leader riconosciuto nel mondo.

L'importanza del settore legato all'uso del Gas Naturale (sia compresso che liquido) in Italia è descritto da questi sintetici indicatori:

- 20.000 addetti,
- oltre 1000 stazioni di rifornimento,

- 5.000 officine specializzate nella trasformazione e manutenzione degli autoveicoli,
- 800.000 veicoli alimentati a gas naturale,
- 3.000 veicoli pubblici (bus + veicoli pesanti per pulizia urbana) alimentati a gas naturale,
- 1.700 milioni di € giro d'affari complessivo della parte commerciale e industriale,
- 50 p.m.i. costruttori riconosciuti a livello mondiale.

L'industria automobilistica nazionale è da oltre quindici anni leader in Europa nel campo dei veicoli a metano. Il metano (o gas naturale compresso-CNG) rappresenta una reale alternativa a benzina e gasolio, in quanto è il combustibile più pulito ed economico attualmente disponibile, e ancor più in prospettiva, alla luce dell'opportunità offerta dal biometano, un combustibile rinnovabile le cui potenzialità possono essere colte fin da subito. L'industria automobilistica nazionale ha commercializzato nel 2015 in Europa oltre 44 mila veicoli a metano, tra vetture e veicoli commerciali leggeri, portando così a oltre 690 mila le unità vendute dal 1997.

L'industria nazionale, poi, è uno dei principali protagonisti a livello mondiale nel settore dei motopropulsori per uso industriale grazie alla vasta gamma di motori a gas naturale per veicoli commerciali, autobus e vetture speciali conformi alle normative Euro VI.

Oltre ai motori a metano per veicoli commerciali, autobus e veicoli speciali, si stanno inoltre sviluppando soluzioni per il settore agricolo; e questo rappresenta un passo fondamentale nella direzione dell'Azienda Agricola Sostenibile, un'idea che si basa sulla capacità delle aziende agricole di produrre energia a partire da risorse naturali, in questo caso biomasse, che a loro volta alimentino i macchinari agricoli e l'azienda stessa (esempi reali di economia circolare).

Nel settore del trasporto merci e passeggeri, l'Italia è leader nella vendita di veicoli a gas naturale, in particolare nella tecnologia LNG, con oltre 500 camion già circolanti, principalmente nei Paesi Bassi, Francia e Spagna, dove l'infrastruttura è già fortemente presente. In Italia, l'incremento delle infrastrutture di rifornimento, iniziato nel 2015, permette ormai una crescita veloce del parco circolante.

Anche nel comparto dei Bus l'Italia è leader europeo nel campo delle trazioni alternative.

Il costruttore nazionale di camion Italiano può vantare una gamma completa di veicoli a gas naturale, per un totale di oltre 14 mila unità vendute, tra veicoli commerciali leggeri, medi, pesanti e autobus. Questi mezzi rappresentano una tecnologia ormai ben consolidata e competitiva sul mercato globale.

Circolano infatti in Francia circa 2.500 di tali veicoli, a cui si aggiungono oltre 3.000 veicoli nelle flotte di Italia, Spagna, Paesi Bassi, Repubblica Ceca e Grecia, totalizzando così più di 5.500 veicoli in servizio.

Al di là delle frontiere europee, 302 veicoli italiani sono circolanti a Baku, capitale dell'Azerbaijan, mentre in Cina 1.400 autobus di marchi locali, delle reti di Pechino e Shanghai, sono dotati di motori prodotti in Italia.

Per quel che concerne, poi, il GNL, la nascita e lo sviluppo di un suo robusto mercato negli usi dei trasporti pesanti su strada, nei trasporti marittimi e nelle industrie situate in zone non collegate alla rete del gas naturale in Italia avrebbe un impatto rilevante sia per gli aspetti di competitività economica per gli utilizzatori, i quali si avvantaggerebbero di prezzi internazionali in forte concorrenza e potenziale di approvvigionamento ampio e di risparmi consistenti legati alla gestione degli impianti di combustione che nel caso del gas si riduce notevolmente, rispetto ai combustibili liquidi e solidi, a tutto vantaggio della continuità di esercizio e della riduzione dei costi totali legati alla bolletta energetica. La disponibilità di una enorme riserva di frigoriferie può rappresentare una grande opportunità di efficientamento dei processi che ne richiedano ampio utilizzo.

SEZIONE 7 - MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO

A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio proposto.

Sono soggetti responsabili dell'attuazione del decreto legislativo il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dello sviluppo economico e il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare. Nella predisposizione di alcuni decreti ministeriali attuativi di secondo livello risulta coinvolto anche il Ministero dell'interno.

B) Eventuali azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento.

Con riferimento alla pubblicità e informazione agli utenti l'intervento regolatorio disciplina gli obblighi di informazione agli utenti in particolare riguardo con particolare riferimento alle informazioni relative ai veicoli e ai carburanti per questi ultimi nel rispetto delle disposizioni in materia di etichettatura. Tali informazioni sono rese disponibili nei manuali dei veicoli a motore, nei punti di rifornimento e ricarica, sui veicoli a motore e presso i concessionari di veicoli a motore ubicati sul territorio nazionale e saranno pubblicate sul sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Inoltre Al fine di contribuire alla consapevolezza dei consumatori e alla trasparenza dei prezzi, a scopo divulgativo sul sito dell'Osservatorio prezzi carburanti del Ministero dello sviluppo economico saranno fornite informazioni circa i fattori di equivalenza dei combustibili alternativi e saranno pubblicati in formato aperto i raffronti tra i prezzi unitari medi dei diversi carburanti. Entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, saranno rese disponibili, sul sito dell'Osservatorio prezzi carburanti del Ministero dello sviluppo economico, la mappa nazionale dei punti di rifornimento accessibili al pubblico di combustibili alternativi GNC, GNL e GPL per il trasporto stradale e, sul sito internet del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la mappa nazionale dei punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico di combustibili alternativi elettricità e idrogeno per il trasporto stradale. Per la predisposizione di tale mappa il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attraverso la Piattaforma Unica Nazionale (PUN), prevista nell'ambito del Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia Elettrica (PNire), raccoglie le seguenti informazioni relative ai punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico: localizzazione, tecnologia della presa, potenza massima erogabile, tecnologia utilizzata per l'accesso alla ricarica, disponibilità accesso, identificativo infrastruttura, proprietario dell'infrastruttura.

C) Strumenti e modalità per il controllo ed il monitoraggio dell'intervento regolatorio.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti monitorerà il livello di attuazione del quadro strategico nazionale, utilizzando le modalità attualmente in corso di predisposizione da parte della Commissione europea (che adotterà al riguardo apposite linee guida).

È inoltre previsto che il 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, entro il 18 novembre 2019 (e successivamente con cadenza triennale) trasmetta una relazione sull'attuazione del quadro strategico nazionale tenendo conto delle informazioni elencate nell'allegato II del provvedimento.

Tale relazione, in particolare, contiene informazioni sulle misure giuridiche adottate, quali misure legislative, regolamentari o amministrative a sostegno della realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, ovvero quali licenze edilizie, licenze per la costruzione di parcheggi, certificazione ambientale delle imprese e concessioni per le stazioni di rifornimento.

La relazione contiene altresì la descrizione delle misure strategiche adottate a supporto dell'attuazione del piano strategico nazionale, con riferimento ai seguenti elementi:

— incentivi diretti per l'acquisto di mezzi di trasporto alimentati con combustibili alternativi, o per la costruzione dell'infrastruttura,

- disponibilità di incentivi fiscali per promuovere i mezzi di trasporto alimentati con combustibili alternativi e l'infrastruttura pertinente,
- uso di appalti pubblici a sostegno dei combustibili alternativi, compresi gli appalti congiunti,
- incentivi non finanziari sul versante della domanda: ad esempio, accesso preferenziale ad aree a circolazione limitata, politica dei parcheggi, corsie dedicate,
- valutazione della necessità di punti di rifornimento di *jet fuel* rinnovabile negli aeroporti della rete centrale della TEN-T,
- procedure tecniche e amministrative e normativa in relazione all'autorizzazione della fornitura di combustibili alternativi al fine di agevolarne il processo autorizzativo.

La relazione contiene, inoltre, elementi informativi in ordine alle misure previste a sostegno della realizzazione e della produzione, quali gli stanziamenti nei bilanci pubblici annuali destinati alla realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, ripartiti per combustibile alternativo e per modo di trasporto (strada, ferrovia, vie navigabili e trasporto aereo), gli stanziamenti nei bilanci pubblici annuali destinati al sostegno degli impianti di produzione delle tecnologie per i combustibili alternativi, ripartiti per combustibile alternativo e per modo di trasporto, nonché la valutazione di eventuali esigenze particolari durante la fase iniziale della realizzazione delle infrastrutture per i combustibili alternativi.

Nella relazione sono indicate anche informazioni circa gli eventuali stanziamenti previsti nei bilanci pubblici annuali destinati al sostegno alla ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione sui combustibili alternativi, ripartiti per combustibile e per modo di trasporto.

La medesima relazione fornisce inoltre elementi in ordine ai seguenti aspetti:

- stima del numero di veicoli che utilizzano combustibili alternativi previsti entro il 2020, 2025 e 2030,
- livello di conseguimento degli obiettivi nazionali per la diffusione dei combustibili alternativi nei differenti modi di trasporto (strada, ferrovia, vie navigabili e trasporto aereo),
- livello di conseguimento degli obiettivi nazionali, anno per anno, per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nei differenti modi di trasporto,
- informazione sulla metodologia applicata per tener conto dell'efficienza di ricarica dei punti di ricarica di potenza elevata.

Ulteriori informazioni nell'ambito della relazione sono rese in merito agli sviluppi delle infrastrutture per i combustibili alternativi, con particolare riferimento all'evoluzione della domanda e dell'offerta.

D) Meccanismi eventualmente previsti per la revisione dell'intervento regolatorio

Il quadro strategico nazionale, ovvero sue singole sezioni, saranno aggiornate in caso di significativi sviluppi tecnologici, di mutate condizioni di mercato anche con riferimento al contesto internazionale, o di sopravvenute esigenze di ordine economico e/o sociale e/o ambientale,

mediante decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.

E) Aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio da considerare ai fini della VIR

Gli aspetti prioritari da monitorare in relazione ad ogni modalità di trasporto e per ogni tipologia di combustibile alternativo previsto nel quadro strategico nazionale risultano sostanzialmente connessi con il numero di punti di ricarica e/o rifornimento ovvero con il numero di mezzi di trasporto che li utilizzeranno nel corso degli anni, oltre che, per il GNL, con il numero dei punti principali di approvvigionamento e stoccaggio.

A tal fine saranno utilizzati gli indicatori descritti nella Sezione 1C che assumono particolare importanza in riferimento al grado di sviluppo delle infrastrutture per i combustibili alternativi, avuto riguardo all'evoluzione della domanda e dell'offerta (in termini di capacità effettivamente utilizzata e di capacità supplementare dell'infrastruttura).

SEZIONE 8 - Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

Non si introducono, con l'intervento regolatorio, livelli di regolazione superiori rispetto a quelli minimi previsti dalla regolamentazione comunitaria.