



DDL "Legge annuale per il mercato e la concorrenza" (A.C. 3012)

Articolo 22 - Disposizioni riguardanti la rete carburanti

Osservazioni e proposte

La norma

L'articolo 83-bis, comma 17, del D.L. 25-6-2008, n. 112, che l'articolo 22 del DDL, riguardante la rete carburanti, intende modificare, stabilisce che l'installazione e l'esercizio di un nuovo impianto di distribuzione carburanti non possono essere subordinati ad una serie di vincoli di natura commerciale.

Tra questi vincoli vi sono anche quelli che prevedono obbligatoriamente la presenza contestuale di più tipologie di carburanti, ivi inclusi il metano per autotrazione o il GPL, quando ciò non comporti "ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi e non proporzionali alle finalità dell'obbligo".

Il DDL "Concorrenza", nell'eliminare questa ultima condizione, stabilisce che il vincolo all'erogazione di più tipologie di carburanti non possa essere previsto, a prescindere dal fatto che ciò comporti o meno ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi rispetto alle finalità dell'obbligo.

Il profilo tecnico

L'obbligo di erogare almeno un carburante gassoso nei nuovi impianti stradali è in vigore dal 2008 nella gran parte delle regioni italiane, ed è stato adottato, peraltro, in attuazione di un'altra disposizione del D.L. n. 112/2008 (articolo 83-bis, comma 21), che incoraggia le amministrazioni regionali a promuovere i carburanti alternativi nell'ambito dei loro poteri di programmazione del territorio.

Tali norme regionali hanno avuto un effetto propulsivo importante sullo sviluppo delle reti di distribuzione di questi due carburanti ecologici: ad esempio, nel periodo dal 2009 al 2014 la rete del GPL è cresciuta di circa il 40%, da poco meno di 2.600 punti vendita a oltre 3.600, mentre nei sei anni precedenti, cioè dal 2003 al 2008, l'incremento è stato del solo 14%.

In assenza di tali provvedimenti regionali, il livello del servizio distributivo dei carburanti gassosi sarebbe certamente inferiore non solo nelle aree già al tempo coperte, ma anche e soprattutto nelle zone completamente sprovviste di punti vendita stradali eroganti i gas.

In questi ultimi anni di complessiva recessione economica e di particolare contrazione delle immatricolazioni di veicoli nuovi, l'incremento delle vendite di veicoli a GPL e a metano, e quindi dei consumi di questi due carburanti ecologici, sono evidentemente anche il risultato di tali politiche regionali.

I consumi di GPL sono cresciuti del 43% dal 2009 al 2014, mentre nei sei anni precedenti si è registrato addirittura un calo del 17%.

Più in generale, le iniziative regionali in materia di impianti stradali hanno contribuito ad enfatizzare il ruolo dei carburanti gassosi nelle più ampie politiche energetiche ed ambientali delle regioni e degli enti locali.

Infatti, sono state contestualmente poste in essere misure fiscali e finanziarie volte ad incentivare la domanda di mercato del GPL e del metano, proprio al fine di "spezzare" il circolo vizioso (assenza di domanda come conseguenza dell'assenza di offerta, e viceversa) che normalmente impedisce l'affermarsi di tecnologie alternative.

Le politiche regionali hanno, in questo senso, anticipato l'applicazione degli indirizzi della Unione europea (Direttiva 2014/94/UE¹) in materia di carburanti alternativi, trasferendo agli investitori solo una parte dei conseguenti oneri economici.

Infatti, le politiche integrate delle regioni - di cui le norme in questione sono solo un tassello -, sono state finora efficaci nel far crescere simmetricamente sia la domanda sia l'offerta.

Per quanto riguarda, infine, gli ostacoli tecnici e gli oneri economici necessari ad ottemperare alle disposizioni regionali in argomento, si evidenzia che l'investimento richiesto per la realizzazione di erogatori di gas presso i punti vendita stradali è ancora leggermente superiore rispetto al caso dei combustibili liquidi tradizionali. soprattutto perché le norme tecniche di settore sono complessivamente più stringenti.

Tuttavia, le normative tecniche riguardanti gli impianti sia di GPL che di metano sono state recentemente aggiornate (GPL: DPR 340/03 e s.m.i.; metano: DM 24 maggio 2002 e s.m.i.) nella direzione di una maggiore semplificazione non solo delle regole di costruzione/installazione, ma anche di quelle relative all'esercizio del punto vendita.

Tali aggiornamenti hanno notevolmente agevolato, rispetto al passato, l'affiancamento dei gas per auto agli altri carburanti: maggiore flessibilità nell'installazione delle apparecchiature, riduzione delle distanze di sicurezza, introduzione delle colonnine multi-prodotto (gpl, metano, benzina e gasolio), nonché l'introduzione del servizio self-service per entrambi i carburanti gassosi.

¹ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi



ASSOGASLIQUIDI

Associazione Nazionale imprese gas liquefatti

Il profilo giuridico

Alla luce delle osservazioni tecniche di cui sopra, per quanto attiene alla questione generale posta dalla giurisprudenza comunitaria in relazione alla libertà di stabilimento, si ritiene che l'obbligatorietà del GPL e del metano, ai fini dell'ottenimento dell'autorizzazione petrolifera di un nuovo impianto, possa rappresentare un requisito che:

1. *è giustificato da motivi imperativi di interesse pubblico*, quali sono appunto lo stato emergenziale della qualità dell'aria dei nostri centri urbani² e la necessità di ridurre drasticamente le emissioni di CO₂ dal trasporto veicolare (sanità pubblica e tutela ambientale), nonché la possibilità da parte di un numero sempre crescente di cittadini di accedere a fonti energetiche più economiche di quelle tradizionali (tutela dei consumatori);
2. *è idoneo a garantire il conseguimento dello scopo perseguito*, in quanto si è effettivamente dimostrato che le sole iniziative di incentivazione alla realizzazione degli impianti eroganti gas per auto (peraltro molto limitate nella portata dalle regole comunitarie in materia di aiuti di Stato) e quelle volte allo sviluppo della loro domanda di mercato non sono state sufficienti a creare una rete omogenea e capillare nei territori interessati;

Proposta

Assogasliquidi chiede, quindi, che la norma non sia adottata, garantendo continuità alle politiche regionali in favore dei gas per auto.

Solo così, infatti, l'Italia potrà essere protagonista nell'ambito del comune progetto di mobilità sostenibile che la nuova direttiva europea sui carburanti alternativi vuole realizzare, e che interesserà centinaia di milioni di persone, nonché molteplici campi applicativi del settore dei trasporti.

² L'Italia è già oggetto di una procedura d'infrazione comunitaria (2008/2194) a seguito dei superamenti delle concentrazioni in atmosfera di materiale particolato sottile (PM10) - che non viene emesso dai veicoli a gas - registrati sul territorio nazionale tra il 2005 e il 2007.



FEDERCHIMICA

ASSOGASLIQUIDI

Associazione nazionale imprese gas di petrolio liquefatti

Camera dei Deputati Commissioni riunite VI Finanze e X Attività Produttive

*Audizione su DDL "Legge annuale per il mercato e la
concorrenza"
(A.C. 3012)*

Articolo 22 del DDL



L'articolo 83-bis, comma 17, del D.L. 25-6-2008, n. 112, che l'articolo 22 del PdL, intende modificare, stabilisce che:

- ✓ l'installazione e l'esercizio di un nuovo impianto di distribuzione carburanti **non possono essere subordinati ad una serie di vincoli di natura commerciale**
- ✓ compreso l'**obbligo all'erogazione di più tipologie di carburanti**, ivi inclusi il metano per autotrazione, quando ciò non comporti «**ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi e non proporzionali alle finalità dell'obbligo**»

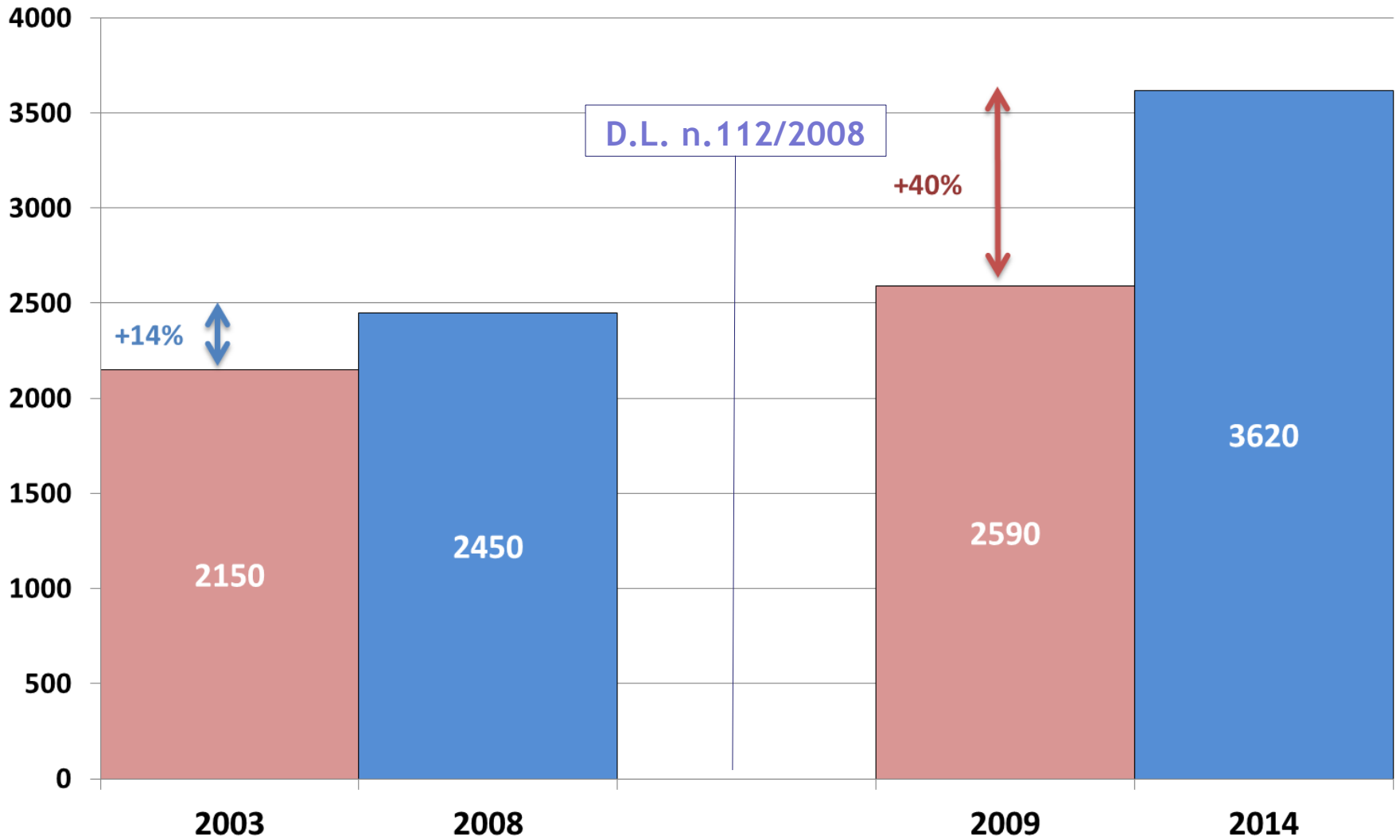
Il DDL Concorrenza, nell'eliminare questa ultima condizione, **stabilisce che:**

- ❑ **il vincolo all'erogazione di più tipologie di carburanti non possa essere previsto**, a prescindere dal fatto che ciò comporti o meno ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi alle finalità dell'obbligo.

Si ricorda che:

- l'obbligo di erogare almeno un carburante gassoso nei nuovi impianti stradali **è in vigore dal 2008 nella gran parte delle regioni italiane**
- è stato adottato, peraltro, in attuazione di un'altra disposizione del D.L. n. 112/2008 (articolo 83-bis, comma 21), che **incoraggia le amministrazioni regionali a promuovere i carburanti alternativi nell'ambito dei loro poteri di programmazione del territorio**

Impianti GPL



Consumi GPL (migliaia di tonnellate)



Impianti stradali di GPL

Fattibilità tecnica ed economica

Negli ultimi anni le **normative tecniche** sugli impianti di GPL e di metano* sono state **notevolmente semplificate**, sia le regole di **costruzione/installazione** sia le norme di **esercizio**, risultando molto agevolato l'affiancamento dei gas per auto agli altri carburanti:

- ✓ maggiore flessibilità nell'installazione delle apparecchiature,
- ✓ riduzione delle **distanze di sicurezza**,
- ✓ introduzione delle **colonnine multi-prodotto** (gpl, metano, benzina e gasolio);
- ✓ introduzione del **servizio self-service** per entrambi i carburanti gassosi.

*GPL: DPR 340/03 e s.m.i.; metano: DM 24 maggio 2002 e s.m.i.



L'obbligo del terzo carburante nelle politiche regionali

Le iniziative regionali in materia di impianti stradali hanno contribuito ad **enfaticizzare il ruolo dei carburanti gassosi nelle più ampie politiche energetiche ed ambientali delle regioni e degli enti locali**

Infatti, sono state contestualmente poste in essere:

- ✓ misure fiscali e finanziarie volte ad **sostenere la domanda di mercato del GPL e del metano,**
- ✓ misure finanziarie e regolamentari per **incentivare l'installazione di distributori di GPL e metano;**
- ✓ **misure di regolamentazione del traffico** per incoraggiare l'uso dei veicoli a GPL e metano nelle aree urbane;



→ **“spezzare” il circolo vizioso** (assenza di domanda come conseguenza dell'assenza di offerta, e viceversa) **che normalmente impedisce l'affermarsi di tecnologie alternative**

Direttiva 2014/94/UE

sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi

I principali carburanti alternativi: elettricità, idrogeno, biocarburanti, combustibili sintetici e paraffinici, gas naturale (GNC e GNL), gas di petrolio liquefatto (GPL).



Il GPL: derivato dal trattamento del gas naturale e della raffinazione del petrolio, con una minore impronta di carbonio e emissioni inquinanti significativamente minori rispetto ai combustibili convenzionali. Il bio GPL dovrebbe emergere come tecnologia economicamente valida a medio lungo termine.....può essere usato per il trasporto stradale per tutti i tipi di distanze ... ed essere usato anche per la navigazione interna e per il trasporto marittimo a corto raggio.

I principi e gli strumenti

L'assenza di uno sviluppo armonizzato dell'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione impedisce la realizzazione di economie di scala sul versante dell'offerta e la mobilità diffusa all'interno dell'UE sul versante della domanda.

Possibile per gli Stati membri attuare la direttiva utilizzando un'ampia gamma di incentivi e misure regolamentari e non regolamentari, in stretta collaborazione con gli attori del settore privato.

Rispetto dei principi in materia di concorrenza

Le norme regionali che rendono obbligatoria l'erogazione del GPL o del metano nei nuovi impianti, in assenza di vincoli tecnici ed economici, oltre a non costituire un ostacolo alla realizzazione degli impianti sono giustificate da obiettivi di interesse pubblico e sono adeguati al perseguimento dello scopo perseguito (diffusione di una mobilità più sostenibile)

*giustificato da motivi
imperativi di interesse
pubblico*

procedura infrazione
comunitaria
2008/2194
superamenti PM10

sanità pubblica e tutela ambientale: stato emergenziale della qualità dell'aria dei nostri centri urbani e la necessità di ridurre drasticamente le emissioni di CO2 dal trasporto veicolare

tutela dei consumatori: possibilità da parte di un numero sempre crescente di cittadini di accedere a fonti energetiche più economiche di quelle tradizionali

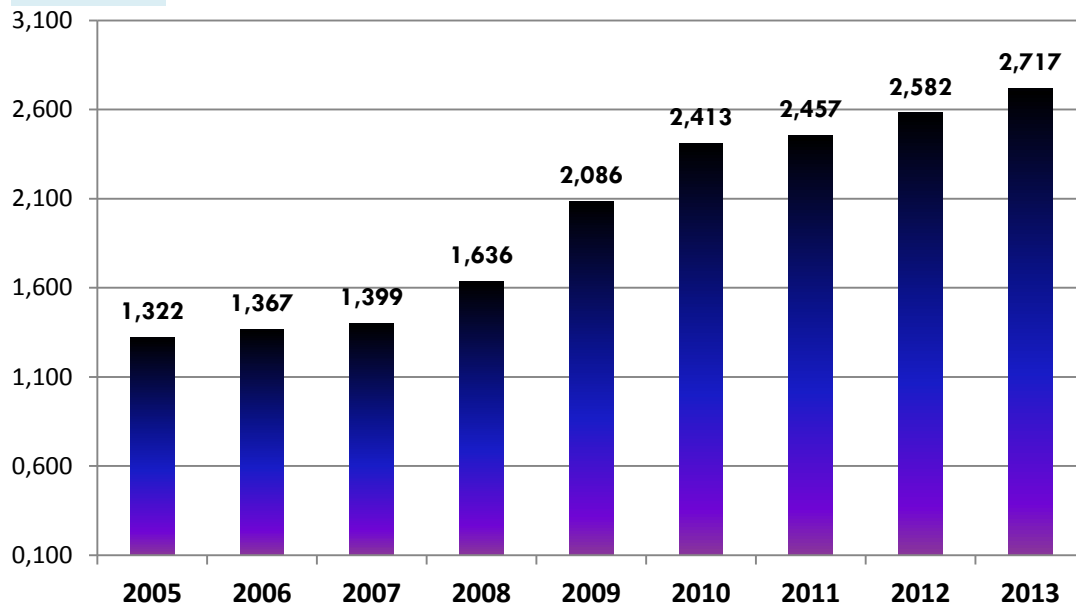
*idoneo a garantire il
conseguimento dello
scopo perseguito*

gli incentivi alla realizzazione degli impianti si sono dimostrati insufficienti a sviluppare la rete, anche perché molto limitati dalle regole comunitarie in materia di aiuti di Stato

Incentivi a sostegno della domanda di mercato sono efficaci nelle zone già servite, mentre sono da soli insufficienti a sviluppare la rete nelle zone non servite

Milioni Auto

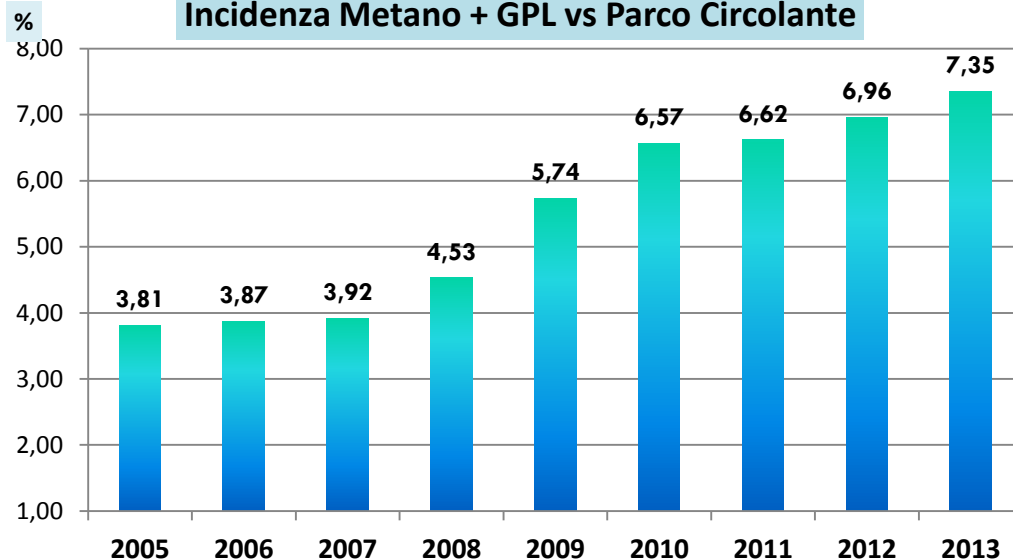
Trend annuale parco circolante a Metano + GPL



2,7 mln veicoli circolanti a gas (2013)

7,3% del parco circolante totale alimentato a gas (2013)

Incidenza Metano + GPL vs Parco Circolante



Conclusioni e proposte

Le normative regionali che richiedono l'obbligo dell'erogazione dei gas per auto nei nuovi impianti stradali:

- ✓ hanno contribuito alla crescita della rete di distribuzione del GPL anche e soprattutto nelle zone fino ad allora non servite;
 - ✓ sono conformi ai principi della Direttiva 2014/94/UE «sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi»
 - ✓ sono giustificate da motivi imperativi di interesse pubblico e sono adeguate a garantire lo scopo perseguito;
-
- ❑ Per non interrompere un percorso virtuoso che ha visto Stato e Regioni in campo con un impegno comune e sinergico difficilmente rilevabile in altri settori
 - ❑ Per essere protagonisti nell'ambito del comune progetto di mobilità sostenibile che la nuova direttiva europea sui carburanti alternativi vuole realizzare, e che interesserà centinaia di milioni di persone e molteplici campi applicativi del settore dei trasporti



Si propone la soppressione dell'articolo 22 del DDL