



ASSOGASLIQUIDI

Associazione Nazionale imprese gas liquefatti

**DDL "Legge annuale per il mercato e la concorrenza"
(A.S. 2085)**

Art. 35 Concorrenza nella distribuzione dei carburanti per autotrazione

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".

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.

Il profilo tecnico

Le suddette 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 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.

Il profilo giuridico

Alla luce delle osservazioni fatte sotto il profilo tecnico, 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

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

- 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.

La conferma di tale orientamento giurisprudenziale arriva anche dal parere della Commissione Politiche dell'UE della Camera dei Deputati sullo schema di provvedimento.

Nel richiamare gli indirizzi della recente Direttiva 2014/94/UE, da recepire in Italia entro il 2016, il parere della Commissione chiarisce che i principi di concorrenza devono essere contemperati con le esigenze di sviluppo del mercato dei combustibili alternativi, connesse ad obiettivi di sviluppo sostenibile, egualmente meritevoli di tutela secondo il diritto UE in base ai principi fondamentali della salvaguardia della sanità pubblica e ambientale, nonché della tutela dei consumatori.

Nel parere si osserva, inoltre, che la definizione a livello nazionale dei criteri di valutazione circa la proporzionalità tra l'obbligo di offerta di più tipologie di carburanti e la presenza di ostacoli tecnici e oneri economici eccessivi potrebbe garantire il contemperamento suddetto.

Pertanto, la Commissione ha proposto di integrare la disciplina di cui all'articolo 83-bis del decreto-legge n. 112 del 2008, nel senso di prevedere che siano stabiliti a livello centrale in sede di Conferenza Stato-Regioni e secondo parametri omogenei, i criteri di valutazione delle condizioni ostative di carattere tecnico e economico di cui al comma 17 del medesimo articolo 83-bis.

Proposta

Assogasliquidi ritiene che il testo come modificato dalla Camera dei Deputati garantisca il giusto contemperamento tra le esigenze di sviluppo del mercato dei combustibili alternativi e la promozione della concorrenza nel settore della distribuzione dei carburanti.

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.

Si subordina, infatti, l'installazione di nuovi impianti di distribuzione di carburanti ad una valutazione circa la proporzionalità tra l'obbligo di offerta di più tipologie di carburanti e la presenza di ostacoli tecnici e oneri economici eccessivi, secondo parametri che saranno definiti a livello nazionale con un decreto del MiSE, con il coinvolgimento dell'Antitrust e d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni.

Assogasliquidi chiede, quindi, di confermare il testo approvato dalla Camera dei Deputati, 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.