



FEDERCHIMICA

ASSOGASLIQUIDI

Associazione nazionale imprese gas di petrolio liquefatti

**Senato della Repubblica
Commissione Industria, Commercio e Turismo**

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

Articolo 35 del DDL



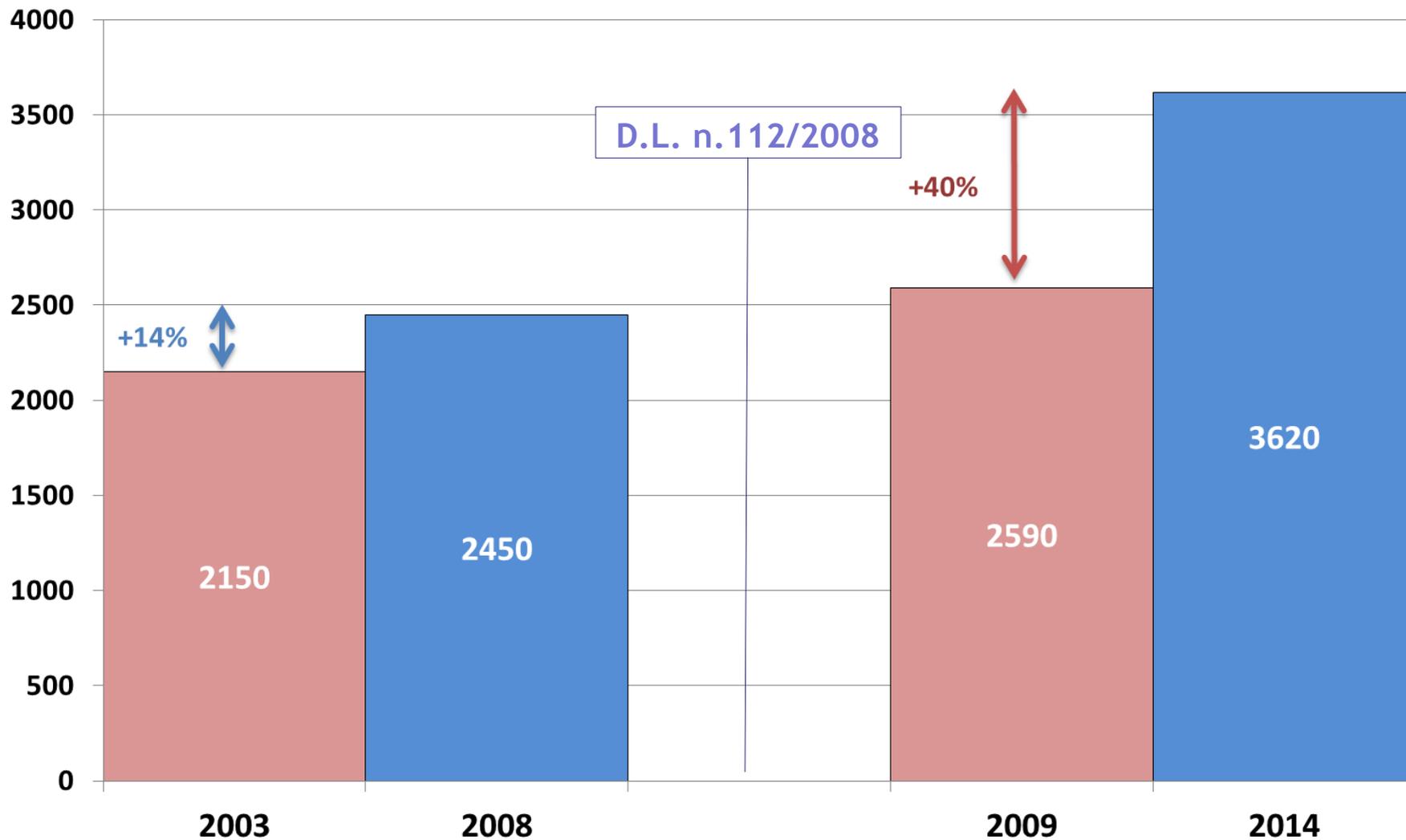
L'articolo 83-bis, comma 17, del D.L. 25-6-2008, n. 112, che l'articolo 35 del DDL, intende modificare, stabilisce che:

- ✓ 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»**

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)



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**

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.



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*

*idoneo a garantire il
conseguimento dello
scopo perseguito*

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

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

PARERE XIV Commissione Politiche dell'Unione europea



Premesse

- richiama la recente **Direttiva 2014/94/UE** che dovrà essere recepita dall'Italia entro il 2016 sulla base della delega contenuta nella legge di delegazione 2014;
- ritiene che i principi di concorrenza debbano essere temperati 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;
- evidenzia che la definizione secondo parametri omogenei 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;

Proposta

- 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;

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 UE in materia antitrust, come bilanciati dai principi di salute pubblica, e agli indirizzi strategici della Direttiva 2014/94/UE «sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi»
- ❑ 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

Considerato che :

La formulazione approvata dalla Camera garantisce il giusto temperamento tra le esigenze di sviluppo del mercato dei combustibili alternativi e la promozione della concorrenza nel settore della distribuzione dei carburanti, subordinando 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, sentita l'Antitrust e d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni,



Si propone di confermare il testo come modificato dalla Camera