

Calderara di Reno (BO), 17 novembre 2015

**DDL 2085 – DISEGNO DI LEGGE ANNUALE PER IL MERCATO E LA CONCORRENZA**  
**CONSIDERAZIONI IN MERITO ALL'ARTICOLO 35**  
**"Concorrenza nella distribuzione dei carburanti per autotrazione"**

Il Disegno di Legge annuale per il mercato e la concorrenza (A.S. 2085), frutto di un considerevole lavoro - anche concertativo - a livello ministeriale prima, e parlamentare poi, è un provvedimento di vasta portata che, una volta emanato, avrà un notevole impatto sul settore dei carburanti per autotrazione.

Nella sua formulazione attuale, l'Art. 35 del Disegno di Legge 2085 integra il comma 17 dell'Art. 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008 n. 112, convertito con modificazioni dalla legge 6 agosto 2008 n. 133, affidando al Ministero dello Sviluppo Economico, sentita l'AGCM e la Conferenza Stato-Regioni, il compito di individuare dei parametri di riferimento relativi ai criteri di "difficoltà tecnica" ed "eccessiva onerosità" in base ai quali prevedere deroghe all'eventuale obbligo di inserire il metano autotrazione nei distributori di carburante di nuova edificazione, tenendo conto delle esigenze di sviluppo del mercato dei combustibili alternativi ai sensi della Direttiva 2014/94/UE.

Riteniamo opportuno evidenziare come la scelta adottata **dal 2008 a oggi** da numerose Regioni italiane di prevedere l'obbligo per tutti i nuovi impianti di carburanti di erogare almeno un prodotto ecologico a scelta fra gpl, metano e talvolta altri prodotti a basso impatto ambientale, unitamente ad altre misure di incentivazione mirate per incrementare la rete di punti vendita di carburanti gassosi, abbia prodotto una crescita numerica e qualitativa considerevole della rete distributiva del metano per auto: da 654 impianti in esercizio al 31/12/2008 si è passati a 1.058 impianti al 30/10/2015 (+62%), a cui si aggiungono 20 impianti in imminente apertura e 167 impianti in costruzione. Tale crescita ha ingenerato nell'utenza - complice anche la sfavorevole congiuntura economica e la spiccata economicità del metano rispetto ad altri carburanti - una maggiore propensione verso i veicoli alimentati con questo prodotto, con un conseguente aumento del circolante a gas naturale (+ 40% circa) e del settore nel suo complesso.

Tuttavia la rete del metano presenta una copertura tutt'altro che omogenea del territorio nazionale, con una maggiore concentrazione di punti vendita nelle regioni del nord e centro-nord (Emilia Romagna, Veneto, Lombardia, Toscana, Marche, Piemonte), prevalentemente in corrispondenza delle grandi aree urbane, e una sostanziale carenza di servizio in molte aree del meridione e/o di scarsa concentrazione urbano-demografica.

**Per consentire il completamento della rete**, a nostro avviso è importante che le Regioni abbiano la possibilità di portare avanti queste politiche, giustificate peraltro dall'esigenza di **tutelare la**

**qualità dell'aria e la salute dei cittadini.** Una prosecuzione coerente nel tempo delle disposizioni adottate dal 2008 ad oggi dalle Amministrazioni Regionali permetterebbe inoltre agli operatori che anche in questi anni hanno investito nella crescita del settore, di vedere ripagato il loro impegno con maggiori prospettive di crescita.

La scelta operata negli ultimi anni dalle Regioni, peraltro, va nella direzione perseguita dalla **Direttiva UE 94/2014 sui carburanti alternativi e sulle infrastrutture per il rifornimento**, che prevede la realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi e in particolare per gas naturale (compreso il biometano) in forma gassosa e liquefatta (Gnl). Tale Direttiva, tra le altre cose:

1. richiede che gli Stati membri predispongano entro il 18 novembre 2016 un progetto in merito allo sviluppo del mercato dei carburanti alternativi da presentare alla Commissione Europea;
2. dispone l'installazione entro il 2020 dei punti di ricarica e rifornimento per il metano affinché sia garantita la circolazione in aree urbane e suburbane;
3. richiede lo sviluppo di una rete distributiva di GNL per il trasporto pesante lungo la rete transeuropea di trasporto (Ten-T).

Alla luce di quanto sopra detto, **chiediamo pertanto che venga mantenuta l'attuale formulazione dell'Art. 35 del DDL 2085**, ossia:

*1. Al comma 17 dell'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, e successive modificazioni, dopo le parole: «, se tale ultimo obbligo comporta ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi e non proporzionali alle finalità dell'obbligo» sono aggiunte le seguenti: «, come individuati da apposito decreto del Ministro dello sviluppo economico, sentite l'Autorità garante della concorrenza e del mercato e la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, tenuto conto delle esigenze di sviluppo del mercato dei combustibili alternativi ai sensi della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014».*

In questo modo alcune Regioni avrebbero la possibilità di proseguire le efficaci politiche di sviluppo del metano autotrazione sinora attuate e altre potrebbero adottarle, a tutto vantaggio del completamento della rete distributiva metano a livello nazionale. Peraltro, l'affidamento al Ministero Sviluppo Economico – di concerto con l'AGCM e la Conferenza Stato-Regioni – della determinazione dei parametri di riferimento relativi ai criteri di "difficoltà tecnica" e "eccessiva onerosità" dell'installazione del metano autotrazione, non può che agevolare il rispetto dei principi di concorrenza.