

FEDERCHIMICA
CONFINDUSTRIA

SENATO DELLA REPUBBLICA
COMMISSIONI RIUNITE LAVORI PUBBLICI E INDUSTRIA

Audizione informale sullo

***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***

(Atto del Governo 337)

Roma, 11 ottobre 2016

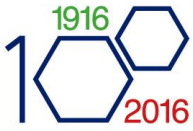
20149 Milano, Via Giovanni da Procida 11
Tel. +39 02 34565.1
Fax +39 02 34565.310
E-mail: federchimica@federchimica.it

00144 Roma, Viale Pasteur 10
Tel. +39 06 54273.1
Fax +39 06 54273.240
E-mail: ist@federchimica.it

B - 1040 Bruxelles, Av. De la Joyeuse Entrée 1
Tel. +322 2803292
Fax +322 2800094
E-mail: delegazione@federchimica.eu



Responsible Care
OUR COMMITMENT TO SUSTAINABILITY



PREMESSA E CONSIDERAZIONI GENERALI

Federchimica, Federazione nazionale dell'industria chimica, rappresenta tra le altre le imprese che svolgono la loro attività nei settori dell'idrogeno, tramite Assogastecnici, della distribuzione di GPL (gas di petrolio liquefatto) e GNL (gas naturale liquefatto), tramite Assogasliquidi, e della produzione di biocarburanti, tramite il Gruppo merceologico Fonti Rinnovabili.

Lo schema di decreto legislativo in esame attua la direttiva 2014/94 sui combustibili alternativi attraverso numerosi interventi che sono accolti con favore dalle nostre imprese. Ci soffermeremo quindi su quegli interventi ulteriori o correttivi, in particolare sulla rete di distribuzione dei carburanti, che si ritengono utili per attuare una strategia più elastica in un percorso che, per la natura stessa dell'intervento, è di medio-lungo periodo.

La direttiva 2014/94 definisce "carburanti alternativi" quei "*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*", indicando come principali, con potenzialità di lungo termine, l'elettricità, l'idrogeno, il metano liquido e compresso (GNL e GNC), il GPL, i biocarburanti ed i combustibili paraffinici e sintetici.

Per i carburanti ritenuti più carenti sotto il profilo della distribuzione sul territorio (GNL, GNC, elettricità e idrogeno), l'UE stabilisce un serie di obiettivi con diversi orizzonti temporali per un livello minimo di sviluppo delle loro infrastrutture di rifornimento.

Senza alcuna prerogativa o distinzione tra prodotti alternativi, la direttiva richiede, inoltre, agli Stati Membri di adottare un piano organico di misure (ordinamentali, fiscali, finanziarie...) per sostenere la crescita del loro mercato e gli investimenti nella realizzazione delle loro reti di distribuzione.

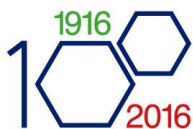
Lo schema di decreto legislativo, per quanto riguarda il raggiungimento degli obiettivi minimi di sviluppo del metano e dell'elettricità, recepisce le prescrizioni della direttiva UE in modo efficace ed esaustivo, puntando a risolvere le fondamentali criticità dei singoli settori interessati¹.

Viceversa, per le motivazioni sopra esposte, lo schema di D.Lgs. non interpreta correttamente gli indirizzi dell'UE quando rivolge al solo metano e all'alimentazione elettrica le misure volte a garantire una crescita ulteriore delle loro reti distributive (cioè al di sopra dei livelli minimi di servizio predetti) e a sostenere la loro domanda di mercato².

¹ Il riferimento è, in particolare, ai dovuti aggiustamenti delle misure contenute nel PNIRE (piano nazionale infrastrutture di ricarica elettrica) così come alle disposizioni volte ad assicurare un livello minimo di servizio nella distribuzione stradale ed autostradale del metano, nonché allo snellimento delle pratiche burocratiche legate all'allaccio delle stazioni stradali del GNC al metanodotto e al superamento delle problematiche tariffarie di rete.

² Il riferimento è, in particolare, all'obbligo per ogni nuova stazione di dotarsi di un impianto di erogazione di metano e di un punto di ricarica elettrica, nonché all'obbligo per le amministrazioni ed enti pubblici di acquistare una certa percentuale di veicoli a metano ed elettrici al momento del rinnovo del loro parco vetture.





FEDERCHIMICA
CONFINDUSTRIA

L'estensione delle norme non settoriali a tutti carburanti alternativi non produrrebbe un effetto di "cannibalizzazione" tra questi prodotti; diversamente, l'esclusione di alcuni di essi potrebbe ridurre l'impatto finale del provvedimento sul mercato, riducendo complessivamente la loro diffusione.

In relazione al GPL, è la direttiva stessa ad evidenziarne (considerando 7) i vantaggi in termini di contributo alla diversificazione delle fonti energetiche e di sostenibilità ambientale:

"Il GPL è un combustibile alternativo 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 ottenuto da varie fonti di biomassa dovrebbe emergere come tecnologia economicamente valida a medio lungo termine [...]"

In relazione all'idrogeno, Regno Unito³, Francia⁴, Scandinavia⁵, Germania⁶, hanno avviato da tempo strategie nazionali per l'introduzione dell'idrogeno come combustibile per il trasporto.

Iniziative simili sono in fase di lancio anche in altri paesi europei come Austria, Belgio, Finlandia, Paesi Bassi, Svizzera.

Le iniziative di questi Paesi dimostrano che lo sviluppo di idrogeno come combustibile alternativo possa costituire una realtà a condizione che ci si doti di una Strategia Nazionale forte e condivisa tra pubblico e privato.

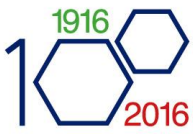
³ "UK H2 Mobility" (www.ukh2mobility.co.uk);

⁴ "Mobilite hydrogene France" (www.afhypac.org);

⁵ "Scandinavian Hydrogen Highway Partnership" (www.scandinavianhydrogen.org);

⁶ "H2 Mobility" (h2-mobility.de).





CONCLUSIONI

In conclusione, assicurate le norme per la soluzione delle problematiche specifiche dei settori che presentano il minor grado di sviluppo, **si ritiene che ogni ulteriore politica di promozione debba essere indirizzata a tutti i prodotti alternativi** (non solo quindi al vettore elettrico e al metano, ma **anche all'idrogeno e al GPL**) con un approccio tecnologicamente più neutrale.

Infatti, una strategia di medio e lungo periodo basata su un più ampio set di prodotti alternativi, con differenti livelli di maturità tecnologica, sarebbe certamente più robusta ed efficace nel perseguire gli obiettivi primari della direttiva, sia per quanto riguarda la diversificazione delle fonti energetiche, sia con riferimento alla riduzione dell'inquinamento atmosferico.

Per quanto riguarda il **settore del GNL**, si manifesta piena condivisione circa la scelta operata nello schema del decreto legislativo di prevedere disposizioni che disciplinano l'intera filiera del prodotto, dalla realizzazione delle infrastrutture di approvvigionamento alla distribuzione nei diversi utilizzi finali, per garantire un coerente ed organico sviluppo dell'intero comparto.

Premesse le considerazioni sopra riportate, di seguito si indicano le proposte di modifica e integrazione – testo a fronte del D.Lgs. con le modifiche indicate in rosso – con motivazione, elencate articolo per articolo.

Tra le diverse proposte di modifica, si segnalano in particolare le seguenti:

- estendere a tutti i carburanti alternativi l'obbligo di acquisto del parco veicoli delle PA fissato al 25% (vd. **art. 18, comma 9**)
- eliminare il riferimento al solo trasporto stradale quando si parla di fornitura di idrogeno (vd. **art. 3, comma 1, punto b e comma 2**)
- demandare a un decreto ministeriale la definizione delle impossibilità tecniche ora invece elencate nel dettaglio, ma in modo improprio nel D.Lgs. (vd. **art. 18, comma 5**)



PROPOSTE DI MODIFICA

Articolo 2 (Definizioni)

Proposta di modifica

<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>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 da combustibili alternativi;</p>
--	--

Motivazione

Si propone di estendere le opzioni di alimentazione di un generatore elettrico isolato a tutti i combustibili alternativi senza alcuna prerogativa o distinzione.

A rafforzamento di quanto sopra, si evidenzia come all'art. 3 comma 1 lettera d) si parli di fornitura generica di elettricità, senza specificare se questa venga effettuata attraverso un'interfaccia standardizzata con la rete di trasmissione e/o con generatore elettrico isolato alimentato da combustibile alternativo.

Articolo 3 (Disciplina del Quadro Strategico Nazionale)

Proposte di modifica

Art. 3, comma 1, punto b)

<p>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 trasporto stradale, dei requisiti di cui all'articolo</p>	<p>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 trasporto stradale, dei requisiti di cui all'articolo</p>
--	---

<p>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>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>
---	---

Art. 3, comma 2

<p>2. Con il presente decreto è adottato il Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III, articolato nelle seguenti sezioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) d) fornitura di gas di petrolio liquefatto – GPL per il trasporto. 	<p>2. Con il presente decreto è adottato il Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III, articolato nelle seguenti sezioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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.
--	--

Motivazione

Si propone di non limitare le possibilità di utilizzo dell'idrogeno nel settore del trasporto solo a quello stradale per non precluderne gli sviluppi in altre tipologie di trasporto (navale, ferroviario, movimentazione merci, ecc.) che già stanno prendendo piede a livello comunitario e internazionale.

A rafforzamento di quanto sopra, si evidenzia come nell'art. 16 (procedure per gli impianti di distribuzione di idrogeno per il trasporto) non si faccia riferimento esclusivamente al trasporto stradale.

Art. 5 (Disposizioni specifiche per la fornitura di idrogeno per il trasporto stradale. Sezione b) del Quadro Strategico Nazionale)

Proposta di modifica

<p>Art. 5 (Disposizioni specifiche per la fornitura di idrogeno per il trasporto stradale. Sezione b) del Quadro Strategico Nazionale)</p> <p>[...]</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>Art. 5 (Disposizioni specifiche per la fornitura di idrogeno per il trasporto stradale. Sezione b) del Quadro Strategico Nazionale)</p> <p>[...]</p> <p>2. I punti di rifornimento per l'idrogeno accessibili al pubblico per i veicoli a motore, di cui al comma 1 dell'art. 5, introdotti o rinnovati a decorrere dal 18 novembre 2017 si conformano alle specifiche tecniche di cui all'allegato I, punto 2.</p>
---	---

Motivazione

Ai fini di una chiara interpretazione del comma 2, si ritiene necessario ribadire che per "motore a idrogeno" deve intendersi anche quello che utilizza celle a combustibile, come già specificato al comma 1 dello stesso articolo.

Articolo 8 (Informazioni per gli utenti).

Proposte di modifica

Art. 8, comma 2

<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</p>	<p>2. La comunicazione delle informazioni di cui al comma 1 si basa sulle disposizioni in materia di etichettatura di cui alla norma tecnica UNI EN 16942 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</p>
--	--

<p>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>apparecchi di distribuzione e relative pistole di tutti i punti di rifornimento entro 24 mesi dall'entrata in vigore del presente decreto, 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>
---	---

Motivazione

In attuazione dell'articolo 7, comma 3, della direttiva UE, la Commissione europea ha dato mandato al CEN di sviluppare una norma sulle etichettature di cui al comma 2 dello stesso articolo, corrispondente all'art. 8, comma 2, del Dlgs di recepimento.

Il CEN ha recentemente concluso i lavori per la predisposizione dello standard tecnico che è attualmente in fase di adozione da parte dell'UNI con il numero UNI EN 16942.

Al fine di armonizzare le rappresentazioni grafiche di cui al comma 2 dell'art. 8 dello schema di decreto secondo gli standard sviluppati appositamente dal CEN su mandato della Commissione, si propone, dunque, di far riferimento alla suddetta norma UNI.

Per quanto riguarda la marcatura delle colonnine di distribuzione dei punti vendita stradali, si propone di definire un periodo transitorio di 24 mesi in linea con quanto disposto dallo stesso articolo 7, comma 3, della direttiva UE, tenuto anche conto che in Italia le stazioni stradali sono particolarmente numerose (oltre 22.000) rispetto a tutti gli altri Paesi dell'UE.

Articolo 14 (Reti isolate di GNL)

Proposte di modifica

Art. 14, comma 1.

<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</p>	<p>1. L'Autorità dell'energia elettrica del gas e del sistema idrico oltre a provvedere, in linea con quanto già previsto dalla regolazione vigente per le reti isolate, ad aggiornare le condizioni economiche di fornitura dei gas</p>
--	---

<p>calcolo per la remunerazione del servizio di distribuzione, misura e vendita di gas naturale anche derivante da GNL attraverso le stesse reti.</p>	<p>diversi dal gas naturale, determina i parametri e i criteri di calcolo per la remunerazione del servizio di distribuzione, misura, vendita per i clienti domestici distribuzione, misura e vendita di gas naturale anche derivante da GNL attraverso le stesse reti.</p>
---	---

Motivazione

Le modifiche proposte sono volte a rendere più chiara la disposizione.

In particolare, la prima proposta di integrazione intende confermare che la regolazione tariffaria per la fornitura di gas diversi dal gas naturale dovrà continuare ad essere definita dall'Autorità per l'energia elettrica ed il gas in linea con quanto già previsto dalle apposte delibere adottate da AEEG, che garantiscono un giusto bilanciamento tra le esigenze di tutela del consumatore e le specificità di tale tipo di distribuzione.

La seconda proposta di integrazione intende precisare che l'intervento dell'Autorità, con generale riferimento all'attività di vendita anche di GNL, debba essere riferito esclusivamente alla definizione dei criteri di calcolo per la remunerazione del servizio di vendita di GNL **ai clienti domestici**, escludendo quindi altri settori ad oggi in regime di libero mercato.

Articolo 18 (*Misure per la diffusione dell'utilizzo del GNC, del GNL e dell'elettricità nel trasporto stradale*).

Proposte di modifica

art. 18, comma 1

<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</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. Nel caso in cui sussistano gli impedimenti di natura tecnica o economica di cui al successivo comma 5 alla realizzazione delle infrastrutture di rifornimento di GNC</p>
--	---

<p>entro tre mesi dall'entrata in vigore del presente decreto.</p>	<p>e di GNL, le Regioni prevedono l'obbligo di dotarsi di un punto di rifornimento di GPL. Non sono soggetti a tali obblighi 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>
--	--

Motivazione

Si propone di prevedere l'obbligo di erogare GPL in ogni nuovo impianto quando non sia tecnicamente realizzabile o economicamente sostenibile l'installazione di un punto di rifornimento di GNC o di GNL.

La rete del GPL carburante presenta un *gap* ancora rilevante rispetto ai combustibili tradizionali, così come evidenziato anche nel quadro strategico nazionale (vedi allegato III Sezione D), e ciò genera un importante svantaggio competitivo nel mercato.

La proposta emendativa è volta, quindi, a ridurre questo evidente dislivello, pur garantendo la giusta priorità agli investimenti per lo sviluppo delle reti di distribuzione di metano, in considerazione del minor grado di diffusione di questo carburante alternativo.

Art. 18, comma 5

<p>5. Gli obblighi di cui ai commi 1, 3 e 4 del presente articolo 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, 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</p>	<p>5. Gli obblighi di cui ai commi 1, 3 e 4 del presente articolo sono compatibili con altre forme di incentivazione e si applicano salvo la sussistenza di ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi e non proporzionali alle finalità dell'obbligo, come individuati da apposito decreto del Ministro dello sviluppo economico da emanare entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente disposizione, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano e sentita l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, tenuto conto delle esigenze</p>
--	---

<p>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>di sviluppo del mercato dei combustibili alternativi.</p>
---	---

Motivazione

Il comma 5 dell'art. 18 dello schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva UE individua le "impossibilità tecniche" incompatibili con l'obbligo di inserimento del metano (liquido e compresso) presso gli impianti di distribuzione carburanti (vedi commi 1, 3 e 4).

D'altro canto, i commi 1, 3 e 4 richiedono anche l'erogazione dell'elettricità e, secondo quanto proposto nel presente documento, il comma 1 dovrebbe prevedere l'obbligo del GPL nei nuovi impianti in subordine al metano.

Il comma 5 dovrebbe, quindi, includere le fattispecie di incompatibilità di questi tre carburanti alternativi e non solo del metano.

Al fine di utilizzare uno strumento giuridico più flessibile ed più idoneo all'individuazione di tali parametri tecnici ed economici, in linea con quanto contenuto nel "DDL Concorrenza" (vedi art. 43), si propone di eliminare, nella norma primaria, l'identificazione delle suddette "impossibilità tecniche", rinviando ad un successivo decreto ministeriale da emanarsi in un tempo congruo (6 mesi).

Gli ostacoli tecnici alla realizzazione di un punto di rifornimento di un carburante alternativo, e i conseguenti investimenti per il loro superamento, sono, infatti, influenzati da numerosi parametri ingegneristici e da svariate condizioni di mercato, che il testo attuale descrive solo in parte.

Una più corretta ed esaustiva individuazione di tali criteri sarebbe difficilmente sintetizzabile in un testo legislativo; peraltro, una norma di rango inferiore permetterebbe una più agile modifica di questi criteri qualora dovesse verificarsi la necessità di aggiornarli, per l'introduzione nel mercato di innovazioni tecnologiche e/o per il mutamento delle condizioni economiche ad essi correlati.

Art. 18, comma 9.

Proposta di modifica

<p>9. Le pubbliche amministrazioni, gli enti e le istituzioni da esse dipendenti o controllate, le Regioni, gli Enti locali</p>	<p>9. Le pubbliche amministrazioni, gli enti e le istituzioni da esse dipendenti o controllate, le Regioni, gli Enti locali</p>
---	---

<p>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 autoveature, autobus e mezzi della raccolta dei rifiuti urbani sono obbligati all'acquisto di almeno il 25 per cento di veicoli a GNC, GNL e veicoli elettrici. 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>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 autoveature, autobus e mezzi della raccolta dei rifiuti urbani sono obbligati all'acquisto di almeno il 25 per cento di veicoli a GNC, GNL e veicoli elettrici alimentati con combustibili alternativi. 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>
---	---

Motivazione

Si propone di estendere le disposizioni dell'articolo 18, comma 9, anche agli altri combustibili alternativi.

Si osserva, infatti, che attualmente la penetrazione di tutti i combustibili alternativi nel segmento delle flotte pubbliche di mezzi leggeri e pesanti è assolutamente marginale.

L'impulso che il decreto intende dare alla domanda di veicoli di flotta verso motorizzazioni più ecologiche è, quindi, necessario anche nel caso del GPL e dell'idrogeno, che altrimenti rimarrebbero ingiustamente ai margini di questa operazione.

Inoltre, l'estensione della norma a tutti i prodotti promossi dalla direttiva UE consentirebbe alle amministrazioni e agli enti pubblici di scegliere il *mix* di veicoli alternativi più idoneo alla loro missione operativa ed alle loro strutture aziendali.