



***Audizione Unione Petrolifera
Claudio Spinaci
Presidente***

Atto n. 337 - Schema di Decreto legislativo di attuazione della Direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi

Roma, 18 ottobre 2016

L'Unione Petrolifera è l'Associazione che raggruppa le principali aziende petrolifere operanti in Italia nel settore della raffinazione, stoccaggio/logistica, distribuzione e commercializzazione di prodotti petroliferi, il cosiddetto **downstream petrolifero**.

L'Associazione, nata nel 1948, **tutela gli interessi generali e si occupa degli aspetti tecnici ed ambientali comuni al settore**, assumendone la rappresentanza nei rapporti con le Istituzioni pubbliche competenti, Enti ed Associazioni.

L'Unione Petrolifera oggi **rappresenta 38 aziende**, tra cui figurano imprese multinazionali americane ed europee, compagnie di Paesi produttori e società italiane.

Unione Petrolifera rappresenta:

- **l'1% del Pil nazionale;**
- ha un fatturato superiore ai **100 miliardi di euro;**
- contribuisce alle Entrate dello Stato con oltre 40 miliardi tra accise e Iva;
- impiega direttamente **20.000 persone e altre 130.000 nell'indotto**, con elevate competenze e professionalità;
- ha una capacità di raffinazione pari a circa **90 milioni/tonnellate;**
- distribuisce ogni giorno oltre **100 milioni di litri di carburanti;**
- vanta una rete logistica distribuita capillarmente sul territorio con quasi 3000 km di oleodotti, 600 depositi e 19.000 punti vendita.

Una filiera fondamentale per il settore industriale italiano.

Lo schema di Decreto legislativo per la promozione di carburanti alternativi presenta, a nostro avviso, **una serie di strumenti adeguati per il raggiungimento degli obiettivi europei** in materia di mobilità sostenibile.

Dato l'attuale contesto, **l'efficacia delle disposizioni ivi contenute non potrà però prescindere da una loro applicazione omogenea e coordinata sul territorio e con le altre iniziative in corso su tali materie**, a partire da quella affrontata nell'ambito del tavolo istituito presso la Presidenza del Consiglio, coordinato dal Vice Segretario Raffaele Tiscar, che dovrebbe portare alla definizione di un documento di *policy* entro la metà di novembre.

In particolare, sarà importante **definire la tempistica con cui si procederà alla sua attuazione e chiarire alcuni aspetti tecnici e applicativi** al fine di evitare l'introduzione di elementi distorsivi della concorrenza e garantire un corretto utilizzo delle risorse disponibili.

Tutto ciò tenendo ben presente che la complessa fase di transizione che ci porterà ad una nuova mobilità nel corso dei prossimi decenni, **avrà bisogno del contributo di tutte le fonti, compresi i carburanti tradizionali che saranno ancora centrali nel soddisfacimento della domanda attesa.**

In tale quadro, è importante quindi anche per il settore petrolifero **operare in un contesto normativo e regolamentare certo, che non pregiudichi gli investimenti** di cui il settore ha bisogno, non solo sulla rete carburanti ma anche nella raffinazione e nella logistica, per continuare a **garantire la continuità e la sicurezza degli approvvigionamenti nei prossimi decenni.**

Art. 8 – Informazioni per gli utenti (Attuazione dell'articolo 7, paragrafi 1, 2, 3, 5 e 7 della direttiva 2014/94/UE)

Nella bozza di Schema decreto di recepimento si fa riferimento a “*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*”.

A tale proposito, è bene tenere presente che il CEN (Centro europeo di normazione), su mandato della Commissione europea, **ha pubblicato il 10 ottobre 2016 la norma EN 16942 sull'etichettatura dei combustibili** in conformità alle disposizioni previste dall'articolo 7 della Direttiva DAFI. Questa normativa a breve sarà pubblicata anche come UNI EN 16942.

Riteniamo quindi che far riferimento, da subito, alla norma EN 16942 servirà ad armonizzare l'etichettatura dei combustibili nell'intera Ue e ad evidenziare la compatibilità tra combustibile ed autovettura per evitare possibili errori da parte dei consumatori nella scelta del carburante.

Andrebbe altresì **reso esplicito, nell'ambito del comma 2, il termine dei 24 mesi previsto dal comma 3 per l'adeguamento alla normativa EN 16942.**

Si riportano **in allegato le etichettature** che dovrebbero presentare tutti i prodotti previsti dalla Direttiva in base alla normativa stabilita da CEN.

Tenuto conto delle necessità appena descritte, si propone di modificare il comma 2 dell'art. 8 come segue:

1. *Idem*

2. La comunicazione delle informazioni di cui al comma 1 si basa sulle disposizioni in materia di etichettatura **di cui alla norma 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 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 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.

3. *Idem*

(...)

Art. 18 - Misure per la diffusione dell'utilizzo del GNC, del GNL e dell'elettricità nel trasporto stradale

L'articolo introduce una serie di **misure volte a promuovere lo sviluppo dei carburanti alternativi** nella rete distributiva attuale e futura attraverso specifici obblighi.

L'obbligo sulla rete **esistente costituisce una significativa limitazione all'attività d'impresa**, in quanto costringe attività economiche già in esercizio a sostenere ingenti investimenti, in particolare nel caso di GNL e GNC, non preventivati e spesso non remunerativi, in grado di pregiudicare la economicità della stazione di servizio, trattandosi di prodotti attualmente in una fase di avvio.

Tali prescrizioni **interessano il segmento distributivo, in grande difficoltà per la drastica riduzione delle vendite** - oltre il 20% negli ultimi 10 anni - dove il peso delle componenti fiscali (tra il 65 e il 68% del prezzo al consumo) ha favorito fenomeni di diffusa illegalità che pregiudicano le possibilità di una leale competizione tra operatori.

Tuttavia, Unione Petrolifera ritiene condivisibile l'impostazione dello Schema di decreto purché si mantenga il carattere **mirato e transitorio delle misure, che nel testo interessano:**

- ✓ le province con significativi problemi di qualità dell'aria (ove comunque sono ubicati il 65% degli impianti di carburanti esistenti);
- ✓ gli impianti potenzialmente più efficienti (ad alto erogato) e quindi più facilmente in grado di sostenere tali investimenti, che almeno per i primi anni risultassero antieconomici (commi 3 e 4);
- ✓ i casi in cui la realizzazione e l'esercizio dell'impianto non siano eccessivamente onerosi (comma 5) per obiettivi ostacoli tecnici.

Art. 18 - Misure per la diffusione dell'utilizzo del GNC, del GNL e dell'elettricità nel trasporto stradale

In particolare, su tale ultimo punto (comma 5) riteniamo che **da un punto di vista tecnico non siano state sufficientemente approfondite** le conseguenze delle diverse casistiche di esclusione dall'obbligo.

Per il GNL è previsto l'obbligo di installazione qualora il più vicino deposito disti meno di 1.000 km, ciò significa che è ritenuto ambientalmente sostenibile il rifornimento di un punto vendita con un trasporto su gomma di 2.000 km (1.000 di andata e 1.000 di ritorno scarico – trattandosi di mezzi dedicati), **trascuando l'impatto sulle emissioni e sul traffico veicolare di tale scelta.**

Si **propone più ragionevolmente di prevedere la soglia di 1.000 km via terra, tra andata e ritorno**, dal deposito di approvvigionamento più vicino.

Per il **GNC la distanza superiore a 1.000 metri** tra la rete del gas ed il punto di stoccaggio è un **criterio distanziometrico corretto ma non esaustivo**, in quanto prescinde dalla presenza di fiumi, ferrovie o altri impedimenti fisici che rendono impossibile l'allacciamento anche per distanze più brevi o determinano oneri economici eccessivi.

Sarebbe **più corretto prevedere l'esclusione di una lunghezza delle tubazioni superiore a 1.000 metri per l'allacciamento** tra la rete del gas naturale e la rete di stoccaggio del GNC o per impedimenti fisici che determinino interventi di allacciamento eccessivamente onerosi.

Tenuto conto delle necessità appena descritte, si propone di modificare il comma 5 dell'art. 18 come segue:

1. *Idem*
 2. *Idem*
 3. *Idem*
 4. *Idem*
 5. Gli obblighi di cui ai commi 1, 3 e 4 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:
 - 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;
 - b) per il GNC **lunghezza delle tubazioni per l'allacciamento** ~~o distanza~~ superiore a 1.000 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 **o comprovati ostacoli fisici legati alle caratteristiche del territorio che determinino oneri economici eccessivi;**
 - c) distanza dal più vicino deposito di approvvigionamento del GNL via terra, **quale percorso di andata e ritorno,** superiore a 1.000 chilometri
- (....)

ALLEGATO ETICHETTATURE PREVISTE DALLA NORMA EN

Benzina senza piombo UNI EN 228
Benzina
E5
- RON XX - Etanolo: max 5,0 % (V/V)

Benzina senza piombo UNI EN 228
Benzina
E10
- RON XX - Etanolo: max 10,0 % (V/V) - Per veicoli compatibili

Dove il numero di ottano viene indicato con la sigla "RON XX", ossia XX corrisponde al numero di ottano RON secondo la norma EN ISO 5164. Ad esempio, nel caso della benzina, se il numero di ottano minimo fosse pari a 98, l'indicazione dovrebbe essere "RON 98".

Etanolo (E85) prEN 15293
Etanolo
E85
- Etanolo: max 85,0 % (V/V) - Per veicoli compatibili


Identificatore per il **bioetanolo (E85)**, conformemente alla normativa EN15293

Gasolio per motori diesel UNI EN 590
Diesel
B7
Biodiesel (FAME): max 7,0 % (V/V)

Identificatore per il **gasolio per motori diesel**, conformemente alla specifica UNI EN 590

Gasolio per motori diesel EN 16734	Gasolio per motori diesel UNI EN 16709	Gasolio per motori diesel UNI EN 16709
Diesel	Diesel	Diesel
B10	B20	B30
- Biodiesel (FAME): max 10,0 % (V/V) - Per veicoli compatibili	- Biodiesel (FAME): (14,0 - 20,0) % (V/V) - Per veicoli compatibili	- Biodiesel (FAME): (24,0 - 30,0) % (V/V) - Per veicoli compatibili

Identificatore per le **miscele di biodiesel** conformi alle specifiche EN16734 e UNI EN 16709



Biodiesel (FAME) EN 14214
Biodiesel

- Per veicoli compatibili

Identificatore per il **biodiesel** conforme alla specifica UNI EN 14214


Gasolio paraffinico per motori diesel UNI EN 15940
Diesel paraffinico

- Numero di cetano: min XX - Per veicoli compatibili

Identificatore per il **gasolio paraffinico** ottenuto da sintesi o idrotrattamento
conforme alla specifica UNI EN 15940 (il numero di cetano può essere “min 70”
(classe A) o “min 51” (classe B):

Metano compresso per autotrazione prEN 16723-2	Metano liquido per autotrazione prEN 16723-2
Metano	Metano liquido
	
- Gas Naturale - Biometano - Gas Naturale/Biometano	

Identificatore per il **metano compresso e metano liquido** per autotrazione conformi alla specifica EN16723-2

Idrogeno
Idrogeno

Per veicoli compatibili

Identificatore per l'**idrogeno autotrazione**