

REPUBBLICA ITALIANA



Regione Siciliana
Presidenza

Dipartimento degli Affari Extraregionali

Servizio 2

Relazioni con gli organi e le istituzioni dello
Stato

Prot. n° 12562

Roma, 27/10/2016

All'Assessore delle Infrastrutture e della Mobilità

Giovanni Pistorio

gabinetto.infrastrutture@regione.sicilia.it

Al Dirigente Generale del Dipartimento regionale delle
Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti

Fulvio Bellomo

dipartimento.infrastrutture@regione.sicilia.it

Ai Dirigenti referenti tecnici

LORO SEDI

Oggetto: Report della riunione del gruppo misto unificata del 25/10/2016, ore 12,30, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, in via della stamperia, n. 8 – Roma, con il seguente ordine del giorno:

- *Schema di decreto legislativo di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi.*

Presenti alla riunione:

Via Gen. V. Magliocco 46 - 90141 Palermo - Tel. 091 7075461 – Fax 091 7075455

E-mail: dipartimento.affari.extraregionali@regione.sicilia.it

Via Marghera 36 – 00185 Roma – 06 49272722 – Fax 06 49272745

E-mail: dipartimento.affariextraregionali.roma@regione.sicilia.it

- I rappresentanti delle seguenti Regioni: Liguria, Basilicata, Lombardia, Lazio, Marche, Campania, Sardegna, nonché di Tecnostruttura
- Il rappresentante dell'ANCI
- I rappresentanti del: Ministero della giustizia, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministero dello sviluppo economico,
- *per la Regione Siciliana, Dipartimento degli affari extraregionali, Marco Montoneri e Valeria Grasso, referenti della Commissione Infrastrutture, mobilità e governo del territorio.*

Coordina la riunione la Dott.ssa Marcella Grana, dirigente dell'Ufficio di Segreteria della Conferenza Stato-Regioni.

Lo schema di decreto legislativo in esame è finalizzato a dare attuazione alla direttiva 2014/94/UE del 22/10/2014 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi, quali elettricità di idrogeno, i biocarburanti, i combustibili sintetici e paraffinici, gas naturali compreso il biometano in forma compressa (GNC), il gas di petrolio liquefatto (GPL). Queste fonti energetiche fungono, almeno in parte, da sostituti delle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto e possono contribuire alla decarbonizzazione del settore, migliorando le prestazioni ambientali, non essendo state generate da combustione e ossidazione. Lo schema stabilisce requisiti minimi per la realizzazione di infrastrutture per questo tipo di fonti, inclusi i punti di ricarica per i veicoli elettrici ed i punti di rifornimento di gas naturale liquefatto e compresso, idrogeno e gas di petrolio liquefatto, da attuarsi mediante il quadro strategico nazionale, contenuto nell'allegato III e dal provvedimento in esame.

La dott.ssa Grana, comunicando che vi è l'urgenza di acquisire il parere della Conferenza Unificata poiché la delega al Governo per il recepimento della Direttiva è scaduta il 18 settembre 2016, informa che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso il nuovo testo del provvedimento che riporta le modifiche concordate nel corso dell'ultimo incontro del 17 ottobre u.s., unitamente ad una nota esplicativa contenente l'indicazione delle proposte emendative accolte, di quelle riformulate e di quelle non accolte, ma che l'ANCI, nel frattempo, ha fatto pervenire un documento ulteriore, con il quale propone un

emendamento aggiuntivo rispetto a quelli già discussi ed evidenzia alcune criticità relative all'Allegato IV del provvedimento, fornendo una diversa ripartizione dei Capoluoghi di Provincia (All. 1).

Dopo ampia discussione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha ritenuto di potersi esprimere favorevolmente su alcune proposte dell'ANCI, quali la modifica dell'allegato IV, mentre su altre richieste ha espresso le proprie perplessità, chiarendo le ragioni per le quali ritiene di non poter accogliere, o di poter accogliere soltanto parzialmente le osservazioni dell'ANCI.

Il Ministero dell'economia e delle finanze ha fornito le indicazioni di competenza rispetto alla richiesta formulata dalle Regioni, volta ad aggiungere un ulteriore comma 5 all'articolo 15 del testo del provvedimento, prevedendo l'applicazione dell'IVA al 10%, mentre ha ritenuto di non potersi esprimere in merito alla richiesta volta ad aggiungere il comma 9bis all'articolo 18, rinviando la decisione alle valutazioni della Ragioneria generale dello Stato.

Le Regioni hanno inoltre anticipato alcune ulteriori richieste di modifica al testo, riservandosi di formalizzarle in un documento che verrà inviato al più presto alla Segreteria della Conferenza.

Si resta a disposizione per qualsiasi ulteriore chiarimento.

Roma 26/10/2016

F.to I referenti

Marco Montoneri

Valeria Grasso

Visto

Il Dirigente

Dott.ssa Margherita Cappelletti



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

Proposte emendative al dopo la riunione tecnica del 17 ottobre 2016

18 ottobre 2016

PROPOSTE EMENDATIVE GIA' PRESENTATE NEL CORSO DELLA RIUNIONE TECNICA

Art. 3 comma 7, lettera c), dopo le parole "con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" aggiungere "*, e previo parere della Conferenza Unificata,*"

Motivazione: il comma riguarda l'adozione delle linee guida nazionali dei Piani Urbani sulla Mobilità Sostenibile che a livello comunale (per i comuni con più di 100 mila abitanti), data la cogenza che avranno sui prossimi fondi riguardanti la mobilità e il trasporto pubblico locale, hanno un impatto rilevante.

Si ribadisce l'importanza di condividere in sede di Conferenza Unificata il lavoro sulle Linee Guida PUMS

Art. 4 comma 1, dopo le parole “punti di ricarica accessibili al pubblico” inserire “e sulla base di un unico standard nazionale”, dopo la parole “garantire” inserire “interoperabilità tra punti di ricarica già presenti e da installare, e”.

Motivazione: E’ quantomai necessario che a livello nazionale almeno, ci sia interoperabilità tra i diversi punti di ricarica installati e da installare sia pubblici che privati.

VERIFICHE SULLE RISERVE ESPRESSE DALL’ANCI IN SEDE DI RIUNIONE TECNICA

Rispetto alla proposta emendativa avanzata dall’ANCI in merito all’art. 18, comma 3 e 4, ovvero sostituire le parole “capoluoghi” con la parola “*Comuni*”, di seguito la verifica effettuata con i soggetti competenti, che ha evidenziato criticità più ampie sull’Allegato IV al decreto:

L’allegato IV del presente schema di decreto riporta un elenco di comuni per i quali occorrono nel periodo 2009-2015 almeno tre anni di superamento.

Non viene specificata la fonte dei dati utilizzati per la predisposizione di tale allegato, che nel merito appare poco condivisibile per una serie di motivazioni, tra cui le principali sono di seguito riportate:

- Viene utilizzato quale unico parametro di criticità il superamento o meno del valore limite giornaliero del PM10, a fronte di una diffusa situazione di superamenti accertati anche per altri inquinanti quali ad esempio il biossido di azoto;
- Viene classificata la criticità della qualità dell’aria di un capoluogo, sulla base della valutazione del numero di anni in cui si è registrato il superamento, indipendentemente dalla valutazione di eventuali trend in diminuzione registrati per l’inquinante PM10 (non rileva quindi nella valutazione se i tre anni di superamento siano occorsi nei primi tre anni del periodo e poi non ci siano più stati superamenti, situazione questa che determinerebbe comunque un vincolo per il comune anche se la qualità dell’aria nei tempi più recenti sembrerebbe non critica);
- Non vengono esplicitati in modo chiaro nè nell’articolato del decreto nè nell’allegato i criteri per la scelta della criticità delle province, inoltre mancano i riferimenti a quelle che sono le disposizioni della vigente normativa nazionale in materia di gestione e valutazione della qualità dell’aria.

Nel dettaglio invece dei superamenti si fornisce in allegato l’elenco dei capoluoghi di provincia in superamento del Valore limite di PM10, ripartiti per numero di

anni di superamento sulla base di quanto a conoscenza della scrivente (dati ricavati dai questionari di qualità dell'aria inviati annualmente dalle Regioni al Ministero dell'Ambiente¹ per l'invio alla Commissione Europea nell'ambito degli adempimenti di reporting previsti dalla vigente normativa comunitaria in materia². Nel fornire tale elenco occorre però precisare:

- 1) I dati utilizzati sono riferiti al periodo 2009-2014 in quanto i dati del 2015 non sono ancora accessibili;
- 2) Vengono riportati ai fini informativi anche i capoluoghi di provincia che risultano con due ed un anno di superamento;
- 3) I superamenti sono evidenziati per i capoluoghi di provincia nei quali ricadono stazioni di superamento;
- 4) Potrebbero esistere comuni con più di tre anni di superamento nel periodo considerato, ma non ricompresi nel territorio dei capoluoghi riportati. In questo momento non siamo in grado in tempi rapidi di riportarne il numero.

Rispetto l'art. 15 comma 1 proposto dal Governo e alla proposta emendativa avanzata dalle Regioni si rileva che, alla luce dello schema di decreto sull'adozione del Regolamento Edilizio tipo, come previsto all'art4 comma 1 sexies del Dpr 6 giugno 2001, n. 380, provvedimento in via di approvazione, diventa opportuno inserire tali previsioni all'interno di quella norma, al fine di garantire coerenza e unitarietà di visione. Si fa presente che nel corso della Conferenza Unificata del prossimo 20 ottobre è calendarizzato l'accordo per l'adozione del regolamento edilizio tipo.

Pertanto si richiede all'Art. 15 di eliminare il comma 1.

PROPOSTE EMENDATIVE AGGIUNTIVE

Art. 4 comma 10, alla fine del paragrafo aggiungere *“Con medesimo Decreto sono definite le modalità di previsione di meccanismi di tariffazione incrementale in caso di occupazione del punto di ricarica pubblico e del relativo spazio pertinente o stallo oltre il tempo necessario alla ricarica del veicolo da parte dell'utilizzatore finale”.*

¹ <http://www.minambiente.it/pagina/adempimenti-di-comunicazione-verso-la-commissione-europea> (i questionari presenti nella sezione potrebbero essere a breve aggiornati).

² i questionari sono reperibili ai seguenti link: <http://cdr.eionet.europa.eu/it/eu>, nella sezione Annual report (questionnaire) on air quality (2004/461/EC).

Motivazione: un tale sistema si rende necessario al fine di disincentivare l'occupazione illimitata dello stallo e del punto di ricarica strutturando il sistema in modo che vi sia un extra-onere a carico dell'utente una volta terminata la ricarica stessa. Ciò potrebbe tradursi in specifici accordi tra gestori dei punti di ricarica, Ministeri, Comuni e Regioni.

Tecnicamente tali accordi o protocolli potrebbero prevedere dei sistemi avanzati di alert o avviso degli utenti, via SMS o tramite app dedicata, che informino l'utente al termine della ricarica concedendo un tempo congruo per liberare lo stallo e caricando extra-costi per ogni ora o frazione di ora ulteriore di occupazione dello stallo in ricarica, in modo che la disponibilità degli spazi sia il più possibile fruibile da tutti nel corso della giornata. Ciò anche alla luce del limitatissimo spazio utile sulle strade pubbliche in area urbana.

Attualmente il problema è stato posto da Comuni in cui l'elettrico è già sviluppato o che vede un inizio di sviluppo di infrastrutturazione di ricarica su suolo pubblico. Ad esempio Parma, con l'aiuto della Regione, ha visto l'installazione di alcune colonnine di ricarica in città; il modello regionale Emilia-Romagna prevede interoperabilità tra i diversi comuni capoluogo, permettendo a tutti gli utenti, indipendentemente dal fornitore di energia elettrica con cui hanno stipulato il contratto (Iren, Enel, Hera, etc.), di accedere al servizio.

I gestori hanno agito autonomamente nella configurazione dei contratti ma, tendenzialmente, hanno tutti offerto la possibilità di avere fornitura con canone flat ad un costo mensile senza caricare oneri di consumo. Questo ovviamente fa sì che l'utilizzatore, considerando anche che può usufruire di uno stallo gratuito in centro città, non sia incentivato a spostare l'auto una volta completata la ricarica, a discapito di altri utenti che dovessero avere necessità di accedere al servizio.

Il problema assumerà dimensioni rilevanti man mano che il parco elettrico si sarà diffuso, per cui è opportuno prevedere una regolazione preventiva in tal senso.

Elenco Capoluoghi di provincia in superamento del valore limite del materiale particolato PM10 giornaliero nel periodo 2009-2014

6 anni su 6: Alessandria, Asti, Bergamo, Brescia, Cremona, Frosinone, Lodi, Mantova, Milano, Modena, Monza, Napoli, Padova, Palermo, Parma, Pavia, Piacenza, Rimini, Roma, Rovigo, Siracusa, Torino, Treviso, Venezia, Vercelli, Verona, Vicenza.

5 anni su 6: Avellino, Bologna, Como, Ferrara, Novara, Prato, Ravenna, Terni, Reggio Emilia, Firenze.

4 anni su 6: Biella, Forlì, Sondrio, Varese, Benevento.

3 anni su 6: Caserta, Cuneo, Lecco, Pordenone.

2 anni su 6: Cagliari, Lucca, Salerno, Pescara, Trento, Trieste.

1 anno su 6: Catania, Genova, Messina, Perugia, Pesaro, Pisa, Taranto