

REPUBBLICA ITALIANA



Regione Siciliana
Presidenza

Dipartimento degli Affari Extraregionali

Servizio 2

Relazioni con gli organi e le istituzioni dello Stato

Prot. n° 12377

Roma 24/10/2016

All'Assessore Infrastrutture Mobilità e Governo
Giovanni Pistorio

Al Dirigente Generale Fulvio Bellomo

Ai Dirigenti Tecnici Referenti

Loro Sedi

Oggetto: Report della riunione del Coordinamento Tecnico Interregionale della Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del territorio del 19/10/2016, ore 10,30, presso la Regione Veneto, in via del Tritone 46 – Roma.

Presenti alla riunione :

Coordinatore Giuseppe D'Angelo e Rando Maria Grazia (Regione Campania), Vecchio Emanuela e Caterina Zannella (Regione Lazio), Fedele Giuseppina (Regione Calabria Ufficio di Roma), Silvia Russo (Regione Basilicata), Ludovica Diliberto (Regione Sardegna ufficio di Roma), Ivan Beltramba e Maurizio Tubertini (Regione Emilia Romagna), Terzini Riccardo

...seguito lettera

(Regione Abruzzo), Arnaldo Marini e Saverio Montella (Regione Toscana), e per la Regione Siciliana, Dipartimento degli affari extraregionali, Servizio di Roma, Marco Montoneri, referente della Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del territorio.

Il Coordinatore D'Angelo apre la discussione sui seguenti punti all'ordine del giorno:

- 1. Audizione ANFS. Provvedimenti urgenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario sulle reti regionali di cui al DM 5 agosto 2016 del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti "individuazione delle reti ferroviari rientranti nell'ambito di applicazioni del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 per le quali sono attribuite alle Regioni le funzioni e i compiti in programmazione e di amministrazione".**

Il decreto legislativo 15 luglio 2015, n.112 ha provveduto a dare attuazione alla Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, che istituisce uno spazio ferroviario europeo, disciplinando in primo luogo le regole relative all'utilizzo e alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi ferroviari nazionali e internazionali e alle attività di trasporto per ferrovie svolte dalle imprese ferroviarie operanti in Italia. L'articolo 1, comma 4 del decreto legislativo citato stabilisce che le reti ferroviarie rientranti nel suo ambito di applicazione e per le quali sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione, sono regolate, con particolare riferimento a quanto attiene all'utilizzo e alla gestione delle infrastrutture, all'attività di trasporto per ferrovia, al diritto di accesso all'infrastruttura e alle attività di ripartizione e di assegnazione della capacità di infrastruttura, sulla base dei principi indicati nella direttiva 2012/34/UE. Per l'esatta individuazione delle reti ferroviarie cui si applicano i principi della direttiva 2012/34/UE, il comma 6 dello stesso articolo 1, rinvia ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sul quale deve essere acquisita l'intesa della Conferenza.

L'entrata in vigore del provvedimento è differita di un termine di centottanta giorni, per consentire una serie di adeguamenti nella struttura societaria ed organizzativa dei soggetti attualmente operanti sulle stesse.

Lo schema riporta, nella Tabella allegata, l'elenco delle reti ferroviarie che rientrano nel campo di applicazione del provvedimento e devono adeguare la propria struttura societaria ed organizzativa alle disposizioni di cui al decreto legislativo n.112/2015.

Tale Tabella è considerata definitiva a seguito della trasmissione delle Delibere da parte dell'organo di governo delle regioni interessate.

2.Canoni RFI. Valutazione degli effetti economici sui contratti di servizio vigenti e in via di sottoscrizione derivanti dall'applicazione della delibera n. 96/2015 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti che definisce i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria

3.DPCM TPL. Stato del lavoro sulle proposte di revisione del DPCM 11 marzo 2013

Dopo ampia discussione in ordine al tema della sicurezza ferroviaria, sulla presenza del secondo macchinista a bordo, sul numero dei passaggi a livello non custoditi, sul personale di volontariato, e sui criteri di riparto dei previsti 300 milioni di euro che lo Stato ha messo a disposizione per il trasporto ferroviario, si conviene, considerata l'ipotesi di modifica al testo del provvedimento, sulla necessità di richiedere un incontro con ANSF e RFI, finalizzato anche all'eventuale attivazione di un tavolo di lavoro.

Viene concordato inoltre di stilare un documento contenente l'elenco delle criticità da sottoporre alla valutazione degli assessori, nella riunione prevista nel pomeriggio.

4.Regolamento Edilizio Tipo. “Accordo concernente l'adozione del regolamento edilizio tipo di cui all'articolo 4, comma 1sexies, del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380”,

Il coordinatore D'Angelo comunica che la Regione Puglia ha presentato ricorso alla Corte Costituzionale avverso la norma contenuta nell'articolo 4, comma 1 sexies del D.P.R. n. 380/2001, per violazione degli articoli 117 e 118, e che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha comunicato di lasciare alle Regioni e all'ANCI la scelta di pervenire alla definizione di un accordo, ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n.281, ovvero ad un'intesa, ai sensi dell'art. 8, comma 6 della legge n.131/2003. Le Regioni sono favorevoli all'accordo, nonostante sul provvedimento sia necessario svolgere un'ulteriore lavoro istruttorio.

5.Fascicolo del Fabbricato. Proposta di lavoro del gruppo tecnico per l'introduzione del fascicolo del fabbricato.

La proposta viene rimessa alla valutazione politica degli Assessori

6. Infrastrutture Combustibili Alternativi. Parere sullo schema di decreto legislativo recante “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”.

Lo schema di decreto legislativo è finalizzato a dare attuazione alla Direttiva 2014/94/UE del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi, quali l'elettricità, l'idrogeno, i biocarburanti, i combustibili sintetici e paraffinici, il gas naturale, 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 o ossidazione. Lo schema stabilisce i requisiti minimi per la costruzione di infrastrutture per questo tipo di fonti, inclusi i punti di ricarica per i veicoli elettrici e i punti di rifornimento di gas naturale liquefatto e compresso, idrogeno e gas di petrolio liquefatto, da attuarsi mediante un Quadro Strategico Nazionale, contenuto nell'Allegato III dello schema.

La delega al Governo per il recepimento della Direttiva è scaduta il 18 settembre 2016.

Viene concordata l'espressione del parere favorevole, subordinato all'accettazione dei seguenti emendamenti e alla conferma degli emendamenti già condivisi nel confronto tecnico in sede di Conferenza Unificata e subito dopo riportati, rimettendo le definitive determinazioni alla Commissione che si riunirà nel pomeriggio.

Emendamento 1.

Al comma 3 dell'Art. 18 dopo le parole “...entro il 31 dicembre 2018” trasformare il seguito in 2 punti specifici:

A) un progetto al fine di dotarsi di un impianto di distribuzione di GNC o GNL, da realizzare nei successivi ventiquattro mesi dalla data di presentazione del progetto, “*se hanno erogato nel corso del 2015 un quantitativo di benzina e gasolio superiore a 10 milioni di litri,*

B) *un progetto al fine di dotarsi di infrastrutture per la ricarica elettrica di cui all'articolo 1, lettera e), punti 1 o 2, previste nell'ambito del PNire, da realizzare nei successivi ventiquattro mesi dalla data di presentazione del progetto, se hanno erogato nel corso del 2015 un quantitativo di benzina e gasolio superiore a 5 milioni di litri.*”

Aggiungere, alla fine del comma il seguente testo:

Viene demandato alle Regioni, nell'ambito dell'aggiornamento dei propri Piani Energetici o negli strumenti di programmazione che riterranno opportuni, l'esercizio della facoltà di modificare questi parametri al fine di aumentare l'efficacia dell'attuazione della Direttiva europea per la più ampia diffusione della mobilità sostenibile.

Motivazione

La modifica appare coerente con il livello delle emissioni dei combustibili alternativi, con il costo contenuto dell'infrastruttura di ricarica elettrica e con la necessità di assicurare autonomia di carburante per gli spostamenti dei veicoli.

I veicoli elettrici, infatti, hanno autonomia ridotta rispetto a quelli a metano, quindi necessitano del doppio dei distributori per garantirne la diffusione e di conseguenza l'abbassamento dei prezzi per economia di scala. Inoltre ci permetterebbe di raggiungere gli obiettivi della Legge 134/12 e del PNIRE.

Raccomandazione

Si ritiene indispensabile introdurre meccanismi sanzionatori per l'inosservanza della presente norma.

Emendamento 2.

Al comma 4 dell'Art. 18 dopo le parole "...entro il 31 dicembre 2020" trasformare il seguito in 2 punti specifici:

a) un progetto al fine di dotarsi di un impianto di distribuzione di GNC o GNL, da realizzare nei successivi ventiquattro mesi dalla data di presentazione del progetto "se hanno erogato nel corso del 2017 un quantitativo di benzina e gasolio superiore a 5 milioni di litri,

b) un progetto al fine di dotarsi di infrastrutture per la ricarica elettrica di cui all'articolo 1, lettera e), punti 1 o 2, previste nell'ambito del PNire, da realizzare nei successivi ventiquattro mesi dalla data di presentazione del progetto, se hanno erogato nel corso del 2017 un quantitativo di benzina e gasolio superiore a 2 milioni di litri."

Aggiungere, alla fine del comma il seguente testo:

Viene demandato alle Regioni, nell'ambito dell'aggiornamento dei propri Piani Energetici o negli strumenti di programmazione che riterranno opportuni, l'esercizio della facoltà di modificare questi parametri al fine di aumentare l'efficacia dell'attuazione della Direttiva europea per la più ampia diffusione della mobilità sostenibile.

Motivazione

La modifica appare coerente con il livello delle emissioni dei combustibili alternativi, con il costo contenuto dell'infrastruttura di ricarica elettrica e con la necessità di assicurare autonomia di carburante per gli spostamenti dei veicoli.

I veicoli elettrici, infatti, hanno autonomia ridotta rispetto a quelli a metano, quindi necessitano del doppio dei distributori per garantirne la diffusione e di conseguenza l'abbassamento dei prezzi per economia di scala. Inoltre ci permetterebbe di raggiungere gli obiettivi della Legge 134/12 e del PNIRE.

Raccomandazione

Si ritiene indispensabile introdurre meccanismi sanzionatori per l'inosservanza della presente norma.

Emendamento 3.

Al comma 11 dell'Art. 18, dopo le parole "...o di ricarica elettrica" aggiungere le seguenti parole "con infrastruttura di ricarica di cui all'articolo 1, lettera e) punti 1 o 2, previste nell'ambito del PNire"...

Motivazione

La proposta vuole che si installi infrastruttura adeguata ad un'area di servizio permettendo una ricarica dell'80% di autonomia in 15 minuti.

ALTRI EMENDAMENTI GIÀ CONDIVISI

Emendamento 4.

All'Articolo 2, comma 1, punto f) dopo le seguenti parole “...con la rete di trasmissione” si aggiunge la parola “elettrica”, dopo le parole “... a gas naturale liquefatto – GNL” si aggiunge “o idrogeno (in coerenza con il Piano di sviluppo nazionale idrogeno);”

Motivazione

L'elemento serve per 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 punto 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.

Emendamento 5.

Al comma 2 dell'Art. 5 aggiungere dopo le parole “...veicoli a motore” le seguenti “di cui al precedente comma, ”

Motivazione

Ai fini di una univoca e corretta interpretazione del comma 2, si ritiene necessario ribadire che il motore a idrogeno comprende anche quello che utilizza celle a combustibile, come già specificato al comma 1 dello stesso articolo.

Emendamento 6.

Al comma 4 dell'Art. 15 aggiungere il seguente comma:

“5. All'articolo 4 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, come modificato dall'articolo 17- quinquies del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, è aggiunto il seguente comma 1-septies:

“Le Regioni, ai fini del conseguimento del titolo abilitativo edilizio per gli edifici di nuova costruzione ad uso diverso da quello residenziale e per gli edifici residenziali di nuova costruzione nonché per i relativi interventi di ristrutturazione edilizia di primo livello di cui all'allegato 1, punto 1.4.1 del decreto del Ministero dello sviluppo economico 26 giugno 2015, prevedono specifiche disposizioni ai fini dell'adeguamento dei regolamenti edilizi comunali in merito all'installazione di infrastrutture di ricarica elettrica, in relazione alle caratteristiche territoriali”.

Motivazione

L'aggiunta del nuovo comma appare opportuna per il riconoscimento, nel rispetto delle disposizioni nazionali in materia, di eventuali nuove norme regionali complementari di carattere specifico/locale in materia di infrastrutturazione elettrica.

Emendamento 7.

Nella definizione dell'art. 18 c. 1) dopo le parole “... dell'elettricità” aggiungere “e idrogeno”.

Al comma 1 aggiungere dopo le parole “... prevedono l'obbligo di dotarsi di infrastrutture di ricarica elettrica” le seguenti parole “di cui all'articolo 1, lettera e), punti 1 o 2, previste nell'ambito del PNire, di idrogeno in coerenza con il piano di sviluppo nazionale”.

Motivazione

Tale aggiunta appare opportuna per sostenere l'installazione di infrastruttura adeguata ad un'area di servizio necessaria per la ricarica veloce.

Come convenuto in sede tecnica della conferenza unificata (4 ottobre) si propone di estendere le disposizioni capo II - articolo 18, anche all'idrogeno, in coerenza con le previsioni di sviluppo previsti dal Piano Nazionale Idrogeno.

Emendamento 8.

Nella declaratoria dell'art. 18 c. 6) sostituire le parole “ e dell'elettricità” con le parole “, dell'elettricità e dell'idrogeno”.

Motivazione

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

Al comma 6 dell'art. 18 aggiungere le seguenti parole: “di nuove infrastrutture di ricarica elettrica di cui all'articolo 1, lettera e) punti 1 o 2, previste nell'ambito del PNire, e non ché di idrogeno”.

Motivazione

La proposta vuole proporre che si installi infrastruttura adeguata ad un'area di servizio permettendo una ricarica dell'80% di autonomia in 15 minuti.

Nella definizione dell'art. 18 c. 9) dopo le parole “...al momento della sostituzione del rispettivo parco autovetture, autobus” aggiungere le parole “ mezzi di servizio ivi compresi quelli per la raccolta dei rifiuti” e, dopo le parole “...GNC, GNL e veicoli elettrici” aggiungere “e hanno la facoltà di prevedere che una frazione di tale 25% possa essere dedicato a veicoli a idrogeno e celle a combustibile”.

Motivazione

La proposta intende in questo modo incentivare il passaggio all'elettrico di tutti i NEV e non solo dei mezzi per la raccolta dei rifiuti.

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

Si osserva, infatti, che 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.

Roma, 24/10/2016

Il referente

Marco Montoneri

Visto

Il dirigente dell'U.O.

Dott.ssa Margherita Cappelletti