



ANALISI DI ADICONSUM DELLA BOZZA DI DECRETO DI RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA EUROPEA 2014/94/UE DEL 28 OTTOBRE 2014 (DAFI)

Dal confronto con la Direttiva europea, abbiamo rilevato nella bozza di decreto di recepimento l'inserimento di alcune norme non contemplate nel DAFI. Ci riferiamo, in particolare:

- al TITOLO IV, Capo I, con gli artt. 9, 10, 11, 12, 13 e 14 *dedicato alla semplificazione delle procedure amministrative solo per GNL (e non per gli altri combustibili)*
- al Capo II, art. 18 del TITOLO V *dedicato alle misure per la diffusione del gas naturale liquefatto (GNL) e del gas naturale compresso (GNC).*

OSSERVAZIONI DI ADICONSUM

A nostro avviso, la loro aggiunta snatura lo spirito della direttiva, non osservando la neutralità tra i vari combustibili alternativi che essa sancisce.

Dalla nostra analisi, ci sono altre norme che ci preoccupano.

Per comodità, le riportiamo integralmente di seguito:

Titolo V – Capo II – Art. 18 (commi 4, 5 e 10)

4. Per tutti gli impianti di distribuzione carburanti stradali già esistenti al 31 dicembre 2015, che hanno erogato nel corso del 2015 un quantitativo di benzina e gasolio superiore a 10 milioni di litri e che si trovano nel territorio di una delle province i cui capoluoghi hanno superato il limite delle emissioni di PM10 per almeno 3 anni su 7 negli anni dal 2009 al 2015 di cui all'allegato IV, le Regioni prevedono l'obbligo di presentare entro il 31 dicembre 2018 un progetto, al fine di dotarsi di infrastrutture di distribuzione di GNC e GNL, da realizzare nei successivi ventiquattro mesi dalla data di presentazione del

progetto

5. Per tutti gli impianti di distribuzione carburanti stradali esistenti al 31 dicembre 2017, che erogano nel corso del 2017 un quantitativo di benzina e gasolio superiore a 5 milioni di litri e che si trovano nel territorio di una delle province i cui capoluoghi hanno superato il limite delle emissioni di PM10 per almeno 3 anni su 7 negli anni dal 2009 al 2015 di cui all'allegato IV, le Regioni prevedono l'obbligo di presentare entro il 31 dicembre 2020 un progetto, al fine di dotarsi di infrastrutture di distribuzione di GNC e GNL, da realizzare nei successivi ventiquattro mesi dalla data di presentazione del progetto

10. Le pubbliche amministrazioni, gli enti e le istituzioni da esse dipendenti o controllate, le regioni, gli enti locali 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 autoveicoli, autobus e mezzi della raccolta dei rifiuti urbani sono obbligati all'acquisto di almeno il 25 per cento di veicoli a GNC e GNL. 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.

OSSERVAZIONI DI ADICONSUM

In merito ai commi 4, 5 e 10 dell'art. 18, Capo II, Titolo V, ci chiediamo perché tali "giuste" norme che creano la nascita di nuovi impianti per combustibili alternativi, lì dove è accertato maggior inquinamento, debbano valere solo per il gas naturale e non per la ricarica della auto elettriche. E ancora: perché non si obbligano gli impianti stradali di distribuzione dei carburanti situati nelle aree inquinate ad installare anche infrastrutture di ricarica elettrica veloce? Perché non si obbliga la pubblica amministrazione all'acquisto anche di veicoli elettrici?

Vogliamo ricordare che l'Italia è il fanalino di coda in Europa per la crescita delle auto elettriche, e che questo provoca molti problemi di rifornimento agli utenti che hanno già scelto di utilizzare l'auto elettrica come loro mezzo di trasporto. Inoltre, la mobilità elettrica garantisce zero emissioni di CO2 e particolato, se la produzione dell'energia elettrica proviene da fonti rinnovabili. Adiconsum non è contraria allo sviluppo del gas naturale, soprattutto per il trasporto merci e navale, ma non vuole che venga eliminato lo spirito di neutralità della direttiva europea. Semmai quindi sia proprio necessario incentivare un combustibile alternativo, ritiene che per le sue caratteristiche di basso impatto ambientale debba essere l'elettricità ad essere incentivata.

E ancora:

Titolo II – Capo I – Art. 4

Entro il 31 dicembre 2020 è prevista la creazione di un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico per garantire, a seconda delle esigenze del mercato, che i veicoli elettrici circolano almeno negli agglomerati urbani e suburbani, in altre zone densamente popolate e nelle altre reti ed ambiti individuati progressivamente, secondo i seguenti criteri:

- a) aree urbane e città metropolitane -poli e cintura- con priorità nelle aree urbane che ricadono nelle città metropolitane;
- b) città metropolitane, aree periferiche e altre aree urbane non rientranti nelle città metropolitane, strade extraurbane e statali;
- c) strade extraurbane, statali e autostrade.

OSSERVAZIONI DI ADICONSUM

Il testo riportato è identico a quanto presente nella direttiva europea ma nel recepimento è stato aggiunto "a seconda delle esigenze del mercato". Si ritiene che tale frase limiti la creazione di nuove stazioni di ricarica perché legare il loro sviluppo alle esigenze del mercato è assurdo visto che attualmente il mercato dell'auto elettrica è limitato proprio perché non ci sono sufficienti stazioni di ricarica e gli automobilisti sono meno propensi a sostituire la propria auto tradizionale con una elettrica.

Titolo IV - Capo II - Art. 15

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, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, il comma 1-ter è sostituito dal seguente:

"1-ter. Entro il 1 giugno 2017, i Comuni adeguano il regolamento di cui al comma 1 prevedendo, con decorrenza dalla medesima data, che ai fini del conseguimento del titolo abilitativo edilizio sia obbligatoriamente prevista, per gli edifici di nuova costruzione ad uso diverso da quello residenziale con superficie utile superiore a 500 metri quadrati e 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, nonché per gli edifici residenziali di nuova costruzione con almeno 50 unità abitative e 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, la predisposizione all'allaccio per la possibile installazione di infrastrutture elettriche per la ricarica dei veicoli idonee a permettere la connessione di una vettura da ciascuno spazio a parcheggio coperto o scoperto e da ciascun box per auto, siano essi pertinenziali o no, in conformità alle disposizioni edilizie di dettaglio fissate nel regolamento stesso e, relativamente ai soli edifici residenziali di nuova costruzione con almeno 50 unità abitative, per un numero di spazi a parcheggio e box auto non inferiore al 20 per cento di quelli totali".

OSSERVAZIONI DI ADICONSUM

Limitare gli obblighi per l'adeguamento edilizio di nuovi fabbricati per predisporre l'allaccio per stazioni di ricarica residenziali ai solo palazzi con più di 50 unità abitative è riduttivo perché anche in fabbricati di minore grandezza deve essere offerta la possibilità di dotarsi di una propria struttura di ricarica.