

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.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

VISTI gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

VISTO il decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134 e, in particolare, gli articolo 17- *quinquies* e 17-*septies*;

VISTA la legge 9 luglio 2015, n. 114, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - legge di delegazione europea 2014, ed in particolare l'Allegato B;

VISTO il decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, recante nuovo codice della strada e, in particolare, l'articolo 158, comma 1;

VISTO il testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380;

VISTA la direttiva 2014/94/UE, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi;

ACQUISITO il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto delegato 28 agosto 1997, 281, espresso nella seduta del... ;

VISTA la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del... ;

ACQUISITI i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

VISTA la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del...;

SULLA PROPOSTA del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro dell'interno, il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale e il Ministro della giustizia

EMANA
il seguente decreto legislativo:

TITOLO I
FINALITÀ E OBIETTIVI

ART. 1

(Finalità e campo di applicazione)

(Attuazione dell'articolo 1 della direttiva 2014/94/UE)

1. Al fine di ridurre la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti, il presente decreto stabilisce requisiti minimi per la costruzione di infrastrutture per i combustibili alternativi, 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 il quadro strategico nazionale di cui all'articolo 3, nonché le specifiche tecniche comuni per i punti di ricarica e di rifornimento, e requisiti concernenti le informazioni agli utenti.

ART. 2.

Definizioni

(Attuazione dell'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 2014/94/UE)

1. Ai fini del presente decreto, si intende per:

- a) combustibili alternativi: combustibili o fonti di energia che fungono, almeno in parte, da sostituti delle fonti fossili di petrolio nella fornitura di energia per il trasporto e che possono contribuire alla sua decarbonizzazione e migliorare le prestazioni ambientali del settore trasporti. I combustibili alternativi comprendono anche:
- 1) elettricità;
 - 2) idrogeno;
 - 3) biocarburanti, quali definiti all'articolo 2, comma 1, lettera i) del decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28;
 - 4) combustibili sintetici e paraffinici;
 - 5) gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa, denominato gas naturale compresso, di seguito GNC, e liquefatta, denominato gas naturale liquefatto, di seguito GNL;
 - 6) gas di petrolio liquefatto, di seguito denominato GPL;
- b) veicolo elettrico: un veicolo a motore dotato di un gruppo propulsore contenente almeno una macchina elettrica non periferica come convertitore di energia con sistema di accumulo di energia ricaricabile, che può essere ricaricato esternamente. A tal fine, si intendono i veicoli di cui all'articolo 17- bis, comma 2, lettera d) e punti 2 e 3 della lettera e) del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134;
- c) punto di ricarica: un'interfaccia in grado di caricare un veicolo elettrico alla volta o sostituire la batteria di un veicolo elettrico alla volta;
- d) punto di ricarica di potenza standard: un punto di ricarica, che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico di potenza pari o inferiore a 22 kW, esclusi i dispositivi di potenza pari o inferiore a 3,7 kW, che sono installati in abitazioni private o il cui scopo principale non è ricaricare veicoli elettrici, e che non sono accessibili al pubblico. Il punto di ricarica di potenza standard è dettagliato nelle seguenti tipologie:
- 1) lenta = pari o inferiore a 7,4 kW;
 - 2) accelerata = superiore a 7,4 kW e pari o inferiore a 22 kW;

e) punto di ricarica di potenza elevata: un punto di ricarica che consente il trasferimento di elettricità a un veicolo elettrico di potenza superiore a 22 kW. Il punto di ricarica di potenza elevata è dettagliato nelle seguenti tipologie:

- 1) veloce: superiore a 22 kW e pari o inferiore a 50 kW;
- 2) ultra-veloce: superiore a 50 kW;

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;

g) punto di ricarica o di rifornimento accessibile al pubblico: un punto di ricarica o di rifornimento per la fornitura di combustibile alternativo che garantisce un accesso non discriminatorio a tutti gli utenti. L'accesso non discriminatorio può comprendere condizioni diverse di autenticazione, uso e pagamento. A tal fine, si considera punto di ricarica aperto al pubblico:

- 1) un punto di ricarica la cui area di stazionamento è fisicamente accessibile al pubblico, anche a seguito di autorizzazione e del pagamento di un diritto di accesso;
- 2) un punto di ricarica collegato a un sistema di autovetture condivise e accessibile a terzi, anche a seguito del pagamento del servizio di ricarica.

Non si considera punto di ricarica accessibile al pubblico:

- 1) un punto di ricarica installato in un edificio residenziale privato o in una pertinenza di un edificio residenziale privato, riservato esclusivamente ai residenti;
- 2) un punto di ricarica destinato esclusivamente alla ricarica di veicoli in servizio all'interno di una stessa entità, installato all'interno di una recinzione dipendente da tale entità;
- 3) un punto di ricarica installato in un'officina di manutenzione o di riparazione, non accessibile al pubblico;

h) punto di rifornimento: un impianto di rifornimento per la fornitura di qualsiasi combustibile alternativo, ad eccezione del gas naturale liquefatto-GNL, mediante un'installazione fissa o mobile;

i) punto di rifornimento per il gas naturale liquefatto-GNL: un impianto di rifornimento per la fornitura di gas naturale liquefatto-GNL, consistente in un impianto fisso o mobile, un impianto offshore o un altro sistema.

TITOLO II
QUADRO STRATEGICO NAZIONALE

CAPO I
Disciplina generale

ART. 3.

(Disciplina del quadro strategico nazionale)

(Attuazione dell'articolo 3, paragrafi 1, 2, 3, 5 e 6 della direttiva 2014/94/UE)

1. Il quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti e la realizzazione della relativa infrastruttura prevede i seguenti elementi:

a) una valutazione dello stato attuale e degli sviluppi futuri del mercato dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti, anche alla luce del loro possibile utilizzo simultaneo e combinato, e dello sviluppo dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, considerando eventualmente la continuità transfrontaliera e tenendo conto delle necessità dei differenti modi di trasporto esistenti, inclusi quelli per i quali sono disponibili alternative limitate ai combustibili fossili e, ove opportuno, degli interessi delle autorità regionali e locali, nonché di quelli delle parti interessate;

b) gli obiettivi nazionali per la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, nel rispetto dei requisiti 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 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 sono stabiliti e 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;

c) la valutazione della necessità di installare punti di rifornimento per il gas naturale liquefatto-GNL nei porti all'esterno della rete centrale della TEN-T;

d) la valutazione della necessità di installare sistemi di fornitura di elettricità negli aeroporti per l'utilizzo da parte degli aerei in stazionamento.

2. Il quadro strategico nazionale, di cui all'allegato III, è articolato nelle seguenti sezioni:

- 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.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, è aggiornato il quadro strategico nazionale, ovvero le sue singole sezioni, in caso di significativi sviluppi tecnologici, di mutate condizioni di mercato anche con riferimento al contesto internazionale, o di sopravvenute esigenze di ordine economico e sociale e ambientale. È fatta salva la procedura prevista dall'articolo 17-*septies*, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134 per l'approvazione del Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica – Pnire - di cui alla sezione a) del quadro strategico nazionale.

4. A sostegno della realizzazione degli obiettivi del quadro strategico nazionale nelle sue varie articolazioni, sono adottate le seguenti misure:

- a) misure per la semplificazione delle procedure amministrative, come previste nel Titolo IV;
- b) misure per promuovere la diffusione dei combustibili alternativi, come previste nel Titolo V;
- c) misure che possono promuovere la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi nei servizi di trasporto pubblico. A tal fine, nell'ambito delle linee guida per la redazione dei piani urbani per la mobilità sostenibile – PUMS - da adottati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in attuazione dell'articolo 19 della legge 7 agosto 2015, n. 124, si tiene conto dei principi previsti nel presente decreto.

5. Il quadro strategico nazionale rispetta la vigente normativa dell'Unione europea in materia di protezione dell'ambiente e del clima. Le misure di sostegno all'infrastruttura per i combustibili alternativi, di cui al Titolo V, sono applicate nel rispetto delle norme sugli aiuti di Stato contenute nel Trattato sul funzionamento dell'Unione europea

6. Per quanto riguarda il piano di sviluppo e le normative di sostegno per l'impiego dei biocarburanti, si fa riferimento a quanto previsto dal decreto del Ministro dello sviluppo economico del 10 ottobre 2014, recante aggiornamento delle condizioni, dei criteri e delle modalità di attuazione dell'obbligo di immissione in consumo di biocarburanti compresi quelli avanzati nonché ai provvedimenti attuativi dell'articolo 21, comma 2, del decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28 in materia di incentivazione del biometano immesso nella rete del gas naturale.

ART. 4.

(Disposizioni specifiche per la fornitura di elettricità per il trasporto. Sezione a) del quadro strategico nazionale)

(Attuazione dell'articolo 4, paragrafi 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 e 12 della direttiva 2014/94/UE)

1. 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.

2. Il numero dei punti di ricarica è fissato tenendo conto anche del numero stimato di veicoli elettrici che sono immatricolati entro la fine del 2020, che sono indicati successivamente nella sezione a) del quadro strategico nazionale, delle migliori prassi e raccomandazioni a livello europeo, nonché delle esigenze particolari connesse all'installazione di punti di ricarica accessibili al pubblico nelle stazioni di trasporto pubblico.

3. Misure volte a incoraggiare e agevolare la realizzazione di punti di ricarica non accessibili al pubblico possono essere previste nella sezione a) del quadro strategico nazionale.

4. I punti di ricarica di potenza standard per i veicoli elettrici, escluse le unità senza fili o a

induzione, introdotti o rinnovati a decorrere dal 18 novembre 2017, sono conformi almeno alle specifiche tecniche di cui all'allegato I, punto 1.1, e ai requisiti specifici di sicurezza in vigore a livello nazionale. I punti di ricarica di potenza elevata per i veicoli elettrici, escluse le unità senza fili o a induzione, introdotti o rinnovati a decorrere dal 18 novembre 2017, devono essere almeno conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato I, punto 1.2.

5. Una valutazione della necessità di fornitura di elettricità alle infrastrutture di ormeggio a servizio delle navi adibite alla navigazione interna e delle navi adibite alla navigazione marittima nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna è inserita nella sezione a) del quadro strategico nazionale. Questa fornitura di elettricità lungo le coste è installata, entro il 31 dicembre 2025, come priorità nei porti della rete centrale della TEN-T, e negli altri porti, tranne i casi in cui non vi è alcuna domanda e i costi sono sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici ambientali. Le installazioni per la fornitura di elettricità per il trasporto marittimo ubicate lungo le coste, introdotte o rinnovate a decorrere dal 18 novembre 2017, sono conformi almeno alle specifiche tecniche di cui all'allegato I, punto 1.7.

6. La ricarica dei veicoli elettrici nei punti di ricarica accessibili al pubblico, ove tecnicamente possibile ed economicamente ragionevole, si avvale di sistemi di misurazione intelligenti, quali definiti all'articolo 2, comma 1, lettera *pp)* del decreto legislativo 4 luglio 2014, n. 102 ed è conforme ai requisiti di cui all'articolo 9, comma 3 del medesimo decreto legislativo. I sistemi di misurazione intelligenti sono in grado di fornire informazioni dettagliate necessarie anche in tempo reale per contribuire alla stabilità della rete elettrica, ricaricando le batterie in periodi di domanda generale di elettricità ridotta, e consentire una gestione sicura e flessibile dei dati.

7. Gli operatori dei punti di ricarica sono considerati, ai fini dell'applicazione del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, consumatori finali dell'energia elettrica utilizzata per la ricarica degli accumulatori dei veicoli a trazione elettrica presso infrastrutture pubbliche, aperte al pubblico ovvero di pertinenza di enti o di aziende per i propri dipendenti. Gli operatori dei punti di ricarica possono acquistare energia elettrica da qualsiasi fornitore dell'Unione europea, fermo restando quanto previsto dall'articolo 53, comma 3, del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504. Gli operatori dei punti di ricarica sono autorizzati a fornire ai clienti servizi di ricarica per veicoli elettrici su base contrattuale, anche a nome e per conto di altri fornitori di servizi.

8. Tutti i punti di ricarica accessibili al pubblico prevedono anche modalità di ricarica specifiche per gli utilizzatori di veicoli elettrici, senza la necessità di dover concludere contratti con i fornitori di energia elettrica o gli operatori interessati. Per i punti di ricarica accessibili al pubblico sono abilitate modalità di pagamento, che permettono a tutti gli utilizzatori di veicoli elettrici di usufruire del servizio di ricarica.

9. I prezzi praticati dagli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico sono ragionevoli, facilmente e chiaramente comparabili, trasparenti e non discriminatori. A tal fine, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sono definiti i criteri per la comparabilità dei prezzi.

10. Gli operatori dei sistemi di distribuzione cooperano su base non discriminatoria con qualsiasi persona che apre o gestisce punti di ricarica accessibili al pubblico.

11. La fornitura di energia elettrica a un punto di ricarica deve poter essere oggetto di un contratto con fornitori diversi rispetto all'entità fornitrice dell'abitazione o della sede in cui sono ubicati i detti punti di ricarica.

12. La sezione a) del quadro strategico nazionale di cui all'allegato III, si compone di due sottosezioni. La prima sottosezione è costituita dal piano nazionale infrastrutturale per la ricarica

dei veicoli alimentati ad energia elettrica - PNire, di cui all'articolo 17-*septies* della legge 7 agosto 2012, n. 134. La seconda sottosezione è costituita dalla valutazione della necessità di fornitura di elettricità alle infrastrutture di ormeggio a servizio delle navi adibite alla navigazione interna e delle navi adibite alla navigazione marittima nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna, di cui al comma 5 del presente articolo, nonché dalla valutazione della necessità di installare sistemi di fornitura di elettricità negli aeroporti per l'utilizzo da parte degli aerei in stazionamento, di cui all'articolo 3, comma 1, lettera d), del presente decreto. Le valutazioni ricomprese nella seconda sottosezione sono inserite nell'aggiornamento del PNire successivo all'entrata in vigore del presente decreto, secondo le procedure approvative indicate all'articolo 17- *septies*, comma 1, della legge 7 agosto 2012, n. 134.

ART. 5

(Disposizioni specifiche per la fornitura di idrogeno per il trasporto stradale. Sezione b) del quadro strategico nazionale)

(Attuazione dell'articolo 5, paragrafi 1 e 2 della direttiva 2014/94/UE)

1. Entro il 31 dicembre 2025, è prevista la creazione di un numero adeguato di punti di rifornimento per l'idrogeno accessibili al pubblico, da sviluppare gradualmente, tenendo conto della domanda attuale e del suo sviluppo a breve termine, per consentire la circolazione di veicoli a motore alimentati a idrogeno, compresi i veicoli che utilizzano celle a combustibile, nelle reti da individuarsi nella sezione b) del quadro strategico nazionale, inclusi eventuali collegamenti transfrontalieri.
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 sono conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato I, punto 2.
3. Con decreto del Ministro dell'interno, da adottarsi entro il 18 novembre 2017, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono dettate le disposizioni per l'aggiornamento della regola tecnica di prevenzione incendi per la progettazione, costruzione ed esercizio degli impianti di distribuzione di idrogeno per autotrazione di cui al decreto del Ministro dell'interno 31 agosto 2006, n. 213, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana 13 settembre 2006.

ART. 6

(Disposizioni specifiche per la fornitura di gas naturale per il trasporto. Sezione c) del quadro strategico nazionale)

(Attuazione dell'articolo 6, paragrafi 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 e 9 della direttiva 2014/94/UE)

1. Entro il 31 dicembre 2025, nei porti marittimi è prevista la creazione di un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL per consentire la navigazione di navi adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima alimentate a GNL nella rete centrale della TEN-T. Possono essere previste forme di cooperazione con gli Stati membri confinanti per assicurare l'adeguata copertura della rete centrale della TEN-T.
2. Entro il 31 dicembre 2030, nei porti della navigazione interna è prevista la creazione di un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL per consentire la navigazione di navi adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima alimentate a GNL nella rete centrale della TEN-T. Possono essere previste forme di cooperazione con gli Stati membri confinanti per assicurare l'adeguata copertura della rete centrale della TEN-T.
3. Nell'ambito della sezione c) del quadro strategico nazionale sono indicati i porti marittimi e i porti della navigazione interna che garantiscono, con sviluppo graduale, l'accesso ai punti di rifornimento per il GNL di cui ai commi 1 e 2, tenendo conto anche delle reali necessità del mercato e avuto riguardo alla domanda attuale e al suo sviluppo a breve termine.
4. Entro il 31 dicembre 2025, è prevista la creazione di un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL, anche abbinati a punti di rifornimento di GNC, accessibili al pubblico almeno lungo le tratte italiane della rete centrale della TEN-T per assicurare la circolazione in connessione con la rete dell'Unione europea dei veicoli pesanti alimentati a GNL, con sviluppo graduale avuto riguardo alla domanda attuale e al suo sviluppo a breve termine, tranne nel caso in cui i costi non siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici per l'ambiente.
5. Al fine di rifornire i punti di rifornimento di cui ai commi 1, 2 e 4 di cui al presente articolo., nell'ambito della sezione c) del quadro strategico nazionale di cui all'allegato III del presente decreto è previsto un sistema di distribuzione adeguato per la fornitura di GNL nel territorio nazionale, comprese le strutture di carico per i veicoli cisterna di GNL, nonché per la dotazione di infrastrutture di rifornimento lungo la rete autostradale e negli interporti. Al fine di assicurare quanto disposto dal presente comma possono essere previste forme di cooperazione in raggruppamento con gli Stati membri confinanti, che sono soggette agli obblighi di cui all'articolo 20 del presente decreto.
6. Ai sensi dell'articolo 15 del decreto legislativo 8 marzo 2006, n. 139, con decreto del Ministero dell'interno, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, è adottata la norma tecnica di prevenzione incendi relativa agli impianti fissi di distribuzione carburante per autotrazione, alimentati da serbatoi fissi di gas naturale liquefatto.
7. Entro il 31 dicembre 2020, è prevista la creazione di ulteriori punti di rifornimento per il GNC accessibili al pubblico, al fine garantire, secondo le esigenze del mercato, la circolazione dei veicoli alimentati a GNC su tutto il territorio nazionale, in particolare nelle aree dove le infrastrutture risultano carenti, negli agglomerati urbani e suburbani, in altre zone densamente popolate, nonché nelle reti ed ambiti individuati progressivamente, secondo i seguenti criteri:
 - d) aree urbane e città metropolitane - poli e cintura – con priorità nelle aree urbane che ricadono nelle città metropolitane, in particolare nelle aree provinciali che hanno superato il limite delle emissioni di PM10 per almeno 3 anni su 7 negli anni dal 2009 al 2015;

- a) città metropolitane, aree periferiche e altre aree urbane non rientranti nelle città metropolitane, strade extraurbane e statali;
- b) autostrade.

8. Entro il 31 dicembre 2025, è prevista la creazione di un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNC accessibili al pubblico almeno lungo le tratte italiane della rete centrale esistente della TEN-T, al fine di assicurare la circolazione in connessione con la rete dell'Unione europea dei veicoli alimentati a GNC. I punti di rifornimento di cui al presente comma devono essere programmati tenendo conto dell'autonomia minima dei veicoli a motore alimentati a GNC e comunque a una distanza non superiore a 150 km. La qualità del gas naturale e biometano compresso per l'uso nei veicoli alimentati a GNC deve garantire l'interoperabilità delle infrastrutture sul territorio nazionale e nelle reti esistenti TEN-T.

9. I punti di rifornimento per il GNC per i veicoli a motore introdotti o rinnovati dal 18 novembre 2017 sono conformi alle specifiche tecniche di cui all'allegato I, punto 3.4.

10. La sezione c) del quadro strategico nazionale contenuta nell'allegato III al presente decreto, si compone di due sottosezioni. La prima sottosezione riguarda lo sviluppo del GNL per la navigazione marittima e interna, nonché per il trasporto stradale e per altri usi. La seconda sottosezione riguarda lo sviluppo del GNC per il trasporto stradale.

ART. 7

(Disposizioni specifiche per la fornitura di gas di petrolio liquefatto per il trasporto. Sezione d) del quadro strategico nazionale)

(Riferimento al considerando 7 della direttiva 2014/94/UE)

1. Al fine di promuovere la diffusione omogenea su tutto il territorio nazionale degli impianti di distribuzione di gas di petrolio liquefatto per il trasporto stradale, nella sezione d) del quadro strategico nazionale sono individuati i criteri indicativi per favorire l'uniformità della penetrazione delle infrastrutture di distribuzione.

2. Al fine di promuovere la diffusione del gas di petrolio liquefatto per la propulsione delle unità da diporto, nella sezione d) del quadro strategico nazionale sono individuati i requisiti minimi per la realizzazione delle infrastrutture di distribuzione.

TITOLO III

INFORMAZIONI PER GLI UTENTI

Capo I

MODALITA' DI COMUNICAZIONE AGLI UTENTI

ART. 8

(Informazioni per gli utenti)

(Attuazione dell'articolo 7, paragrafi 1, 2, 3, 5 e 7 della direttiva 2014/94/UE)

1. Fatto salvo quanto previsto dal decreto legislativo 31 marzo 2011, n. 55, sono rese disponibili informazioni chiare, coerenti e pertinenti riguardo ai veicoli a motore che possono utilizzare regolarmente determinati combustibili immessi sul mercato o essere ricaricati tramite punti di ricarica, conformemente a quanto disposto dall'articolo 37 del decreto del Ministro dei trasporti 28 aprile 2008, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana 12 luglio 2008, n. 162. Tali informazioni sono rese disponibili nei manuali dei veicoli a motore, nei punti di rifornimento e ricarica, sui veicoli a motore e presso i concessionari di veicoli a motore ubicati sul territorio nazionale. La presente disposizione si applica a tutti i veicoli a motore, e ai loro manuali, immessi sul mercato dopo il 18 novembre 2016.

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 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.

3. Nel caso in cui le disposizioni in materia di etichettatura delle rispettive norme degli organismi europei di normazione sono aggiornate o sono adottati atti delegati da parte della Commissione europea riguardo all'etichettatura o sono elaborate nuove norme dagli organismi europei di normazione per i combustibili alternativi, i corrispondenti requisiti in materia di etichettatura si applicano a tutti i punti di rifornimento e ricarica e a tutti i veicoli a motore immatricolati nel territorio nazionale decorsi ventiquattro mesi dal rispettivo aggiornamento o dalla rispettiva adozione.

4. Al fine di contribuire alla consapevolezza dei consumatori e alla trasparenza dei prezzi, a scopo divulgativo sul sito dell'Osservatorio prezzi carburanti del Ministero dello sviluppo economico sono fornite informazioni sui fattori di equivalenza dei combustibili alternativi e sono pubblicati in formato aperto i raffronti tra i prezzi unitari medi dei diversi carburanti.

5. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono rese disponibili, sul sito dell'Osservatorio prezzi carburanti del Ministero dello sviluppo economico, la mappa nazionale dei punti di rifornimento accessibili al pubblico di combustibili alternativi GNC, GNL e GPL per il trasporto stradale e, sul sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la mappa nazionale dei punti di ricarica o di rifornimento accessibili

al pubblico di combustibili alternativi elettricità e idrogeno per il trasporto stradale. Per la predisposizione di tale mappa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attraverso la Piattaforma Unica Nazionale, di seguito PUN, prevista nell'ambito del PNire, raccoglie le informazioni relative ai punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico, quali la localizzazione, la tecnologia della presa, la potenza massima erogabile, la tecnologia utilizzata per l'accesso alla ricarica, la disponibilità di accesso, l'identificativo infrastruttura, il proprietario dell'infrastruttura.

6. Entro cinque anni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, in linea con lo sviluppo dei carburanti alternativi per la navigazione, con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono previste le modalità di comunicazione agli utenti dei prezzi e delle mappe nazionali dei punti di rifornimento accessibili al pubblico di combustibili alternativi GNC, GNL e GPL per la navigazione.

7. Per le autovetture, la guida al risparmio di carburanti e alle emissioni di Co2, redatta ai sensi dell'articolo 4 della direttiva 1999/94/UE, del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 dicembre 1999 contiene anche informazioni circa i benefici economici, energetici e ambientali dei combustibili alternativi rispetto ai tradizionali, mediante casi-tipo.

TITOLO IV

MISURE PER LA SEMPLIFICAZIONE DELLE PROCEDURE AMMINISTRATIVE

(Attuazione dell'articolo 3, paragrafo 1, terzo trattino della direttiva 2014/94/UE)

Capo I

DISPOSIZIONI PER LE INFRASTRUTTURE DI GNL

ART. 9

(Disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di interesse nazionale)

1. Al fine di perseguire gli obiettivi di cui alla sezione c) dell'allegato III del presente decreto, il contenimento dei costi nonché la sicurezza degli approvvigionamenti, in coerenza con gli obiettivi generali di politica energetica nazionale, le infrastrutture di stoccaggio di GNL, connesse o funzionali all'allacciamento e alla realizzazione della rete nazionale di trasporto del gas naturale, o di parti isolate della stessa, sono considerate quali infrastrutture e insediamenti strategici ai sensi, dell'articolo 1, comma 7, lettera i), della legge 23 agosto 2004, n. 239. Tali infrastrutture e insediamenti sono di pubblica utilità, nonché indifferibili e urgenti, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327.

2. I gestori degli impianti e delle infrastrutture di cui al comma 1 sono soggetti agli obblighi di servizio pubblico di cui al decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164 e al decreto legislativo del 1 giugno 2011, n. 93, definiti e regolamentati dall'Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico. Gli stessi gestori possono svolgere anche le attività di cui all'articolo 10 del presente decreto, nel rispetto delle previsioni di cui al comma 3 del medesimo articolo.

3. Fatte salve le competenze delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano e le normative in materia ambientale, fiscale e di sicurezza, le autorizzazioni per le infrastrutture e gli insediamenti strategici di cui al comma 1 del presente articolo, nonché per le opere e le attività necessarie al trasporto, allo stoccaggio, al trasferimento del GNL alla rete nazionale di trasporto, ai terminali e ai depositi costieri e alle infrastrutture portuali strumentali all'utilizzo del GNL, nonché per le opere accessorie, sono rilasciate dal Ministero dello sviluppo

economico di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con le Regioni interessate.

4. Al termine del procedimento unico, svolto entro il termine di centottanta giorni ai sensi degli articoli 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241, in cui sono acquisiti i pareri delle Amministrazioni competenti in materia ambientale, fiscale e di sicurezza nonché delle altre Amministrazioni titolari degli interessi coinvolti dalla realizzazione dell'opera è rilasciata l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio di cui al comma. I procedimenti di cui alla parte II del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e il procedimento per il rilascio del nulla osta di fattibilità di cui all'articolo 17, comma 2, del decreto legislativo 26 giugno 2015, n. 105 sono coordinati con il termine di centottanta giorni per la definizione del procedimento unico. A tal fine, il Ministero dello sviluppo economico può convocare una conferenza dei servizi preliminare, di cui all'articolo 14, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241, dove sono definiti i termini e le condizioni per ottenere, sul progetto definitivo, le intese, i pareri, le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i nulla osta e gli assensi, comunque denominati, richiesti dalla normativa vigente.

5. Le concessioni demaniali rilasciate nell'ambito delle autorizzazioni per gli impianti e le infrastrutture ricadenti in aree costiere e delle opere necessarie per l'approvvigionamento degli stessi hanno durata almeno decennale.

6. I soggetti titolari o gestori di beni demaniali e patrimoniali, di aree demaniali marittime e lacuali, fiumi, torrenti, canali, miniere e foreste demaniali, strade pubbliche, aeroporti, ferrovie, funicolari, teleferiche, e impianti simili, linee di telecomunicazione di pubblico servizio, linee elettriche, che sono interessati dalla realizzazione delle infrastrutture di cui al comma 1, partecipano al procedimento di autorizzazione e in tale ambito sono tenuti ad indicare le modalità di attraversamento degli impianti ed aree interferenti. Nel caso in cui tali modalità non sono indicate entro i termini di conclusione del procedimento, il soggetto richiedente l'autorizzazione entro i successivi trenta giorni propone direttamente ai soggetti sopra indicati le modalità di attraversamento, che, trascorsi ulteriori trenta giorni senza osservazioni, si intendono comunque assentite definitivamente e sono indicate nel decreto di autorizzazione.

7. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le spese per le attività di cui al presente articolo svolte dalla Direzione generale per la sicurezza dell'approvvigionamento e per le infrastrutture energetiche del Ministero dello sviluppo economico, nonché le spese per le relative istruttorie tecniche e amministrative e per le conseguenti necessità logistiche e operative, anche finalizzate alle attività di dismissione, sono poste a carico del soggetto richiedente tramite il versamento del contributo di cui all'articolo 1, comma 110, della legge 23 agosto 2004, n. 239. Alla data di entrata in vigore del presente decreto, le spese per le attività di cui al presente articolo svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dalle Autorità marittime, relativamente alle istruttorie tecniche ed amministrative per il rilascio di concessioni demaniali marittime o per altre attività previste dal codice della navigazione e dal relativo regolamento di esecuzione, sono poste a carico del richiedente, ai sensi dell'articolo 11 del regolamento al codice della navigazione e altre disposizioni in materia.

8. La costruzione e l'esercizio di impianti di rigassificazione e stoccaggio di gas naturale liquefatto restano soggetti alla procedura autorizzativa di cui all'articolo 46 del decreto legge 1 ottobre 2007, n. 159, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 novembre 2007, n. 222.

9. Ai fini dell'avvio dei procedimenti autorizzativi per la costruzione delle infrastrutture di cui ai commi precedenti, il promotore del progetto deve aver avviato presso gli enti competenti l'attività di consultazione pubblica prevista dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e al decreto legislativo 26 giugno 2015, n. 105

ART. 10

(Disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL non destinate all'alimentazione di reti di trasporto di gas naturale)

1. Le opere per la realizzazione di infrastrutture di stoccaggio di GNL di capacità uguale o superiore alle 200 tonnellate, nonché le opere connesse e le infrastrutture indispensabili alla costruzione e all'esercizio degli stessi impianti, sono strategiche ai fini degli obiettivi di cui alla sezione c) dell'allegato III e sono soggetti ad una autorizzazione unica, rilasciata dal Ministero dello sviluppo economico, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e d'intesa con le Regioni interessate, nel rispetto dei principi di semplificazione di cui alla legge 7 agosto 1990, n. 241 e secondo le modalità di cui all'articolo 9, commi 4, 6, 7 e 9 del presente decreto.

2. I titolari delle autorizzazioni relative a terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto di cui all'articolo 46 del decreto legge 1 ottobre 2007, n. 159, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, possono chiedere l'autorizzazione a realizzare le modifiche impiantistiche finalizzate al carico, allo stoccaggio e al successivo scarico su navi o autobotti di parte di GNL non destinato alla rete nazionale di trasporto di gas naturale, nelle modalità di cui al comma 1.

3. L'attività di cui al comma 2 non rientra tra le attività regolate ed è svolta in regime di separazione contabile, fermo restando quanto stabilito all'articolo 21 del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164 e dall'articolo 25 del decreto legislativo 1 giugno 2011, n. 93. L'Autorità dell'energia elettrica del gas e del sistema idrico determina le modalità per lo svolgimento delle attività di cui al periodo precedente, al fine di evitare oneri al sistema regolato da esse derivanti.

4. Le opere per la realizzazione di impianti di stoccaggio di GNL di capacità inferiori alle 200 tonnellate e superiori o uguali a 50 tonnellate, nonché le opere connesse e le infrastrutture indispensabili alla costruzione e all'esercizio degli stessi impianti, cui non si applicano le disposizioni dell'articolo 9 del presente decreto, sono soggetti ad una autorizzazione unica, rilasciata dalla regione o dall'ente delegato dalla regione, nel rispetto dei principi di semplificazione di cui alla legge 7 agosto 1990, n. 241.

5. Per le infrastrutture del presente articolo sono fatte salve le vigenti disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 1 agosto 2011, n. 151 e al del decreto legislativo 26 giugno 2015, n. 105.

6. Al termine del procedimento unico, ai sensi degli articoli 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241, in cui sono acquisiti i pareri delle Amministrazioni competenti in materia ambientale, fiscale e di sicurezza nonché delle altre Amministrazioni titolari degli interessi coinvolti dalla realizzazione dell'opera è rilasciata l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio di cui al comma 4. Fatti salvi i procedimenti di cui alla parte II del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modificazioni, il termine massimo per la conclusione del procedimento unico non può essere superiore a novanta giorni.

7. Le concessioni demaniali rilasciate nell'ambito delle autorizzazioni per gli impianti e le infrastrutture ricadenti in aree costiere e delle opere necessarie per l'approvvigionamento degli stessi hanno durata almeno decennale.

ART. 11

(Disposizioni per le infrastrutture di stoccaggio e trasporto del GNL di piccole dimensioni)

1. Le opere per la realizzazione di impianti di liquefazione di gas naturale e impianti di stoccaggio di GNL purché di capacità inferiori a 50 tonnellate, nonché le opere connesse e le infrastrutture indispensabili alla costruzione e all'esercizio degli stessi impianti, sono eseguite a conclusione di una procedura amministrativa semplificata, nel rispetto delle normative vigenti in materia ambientale, sanitaria, fiscale e di sicurezza.

2. Fatte salve specifiche disposizioni regionali, il soggetto interessato presenta al Comune, mediante mezzo cartaceo o in via telematica, almeno trenta giorni prima dell'effettivo inizio dei lavori, una dichiarazione accompagnata da una dettagliata relazione a firma di un progettista abilitato e dagli opportuni elaborati progettuali, che attesta il rispetto delle norme in materia ambientale, sanitaria e di sicurezza. Alla predetta dichiarazione è allegato il parere dell'Ufficio delle dogane competente per territorio relativo all'idoneità del progetto al rispetto delle normative vigenti in materia di accisa, rilasciato entro trenta giorni dalla richiesta.

3. Le Regioni e le Province autonome possono aumentare la soglia di 50 tonnellate per l'applicazione della procedura di cui al comma 1, definendo i casi in cui, non essendo previste autorizzazioni ambientali o paesaggistiche di competenza di amministrazioni diverse da quella di cui al comma 2, la realizzazione e l'esercizio dell'impianto e delle opere connesse sono assoggettate a procedura amministrativa semplificata.

4. L'amministrazione comunale, ove è riscontrata, entro il termine indicato al comma 2, l'assenza di una o più delle condizioni stabilite al medesimo comma, notifica all'interessato l'ordine motivato di non effettuare il previsto intervento. E' fatta salva la facoltà da parte del soggetto interessato di ripresentare la dichiarazione di cui al comma 2, con le modifiche o le integrazioni necessarie per rendere il progetto conforme alla normativa in materia ambientale, sanitaria, fiscale e di sicurezza. Nel caso in cui l'amministrazione comunale l'ordine motivato, decorso il termine di trenta giorni dalla data di ricezione della dichiarazione, l'attività di costruzione è assentita.

5. Nel caso in cui sono necessari atti di assenso, che rientrano nella competenza comunale e non sono allegati alla dichiarazione, il Comune provvede a rilasciarli tempestivamente e, in ogni caso, entro il termine per la conclusione del relativo procedimento fissato ai sensi dell'articolo 2 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni. Nel caso in cui l'attività di costruzione e di esercizio degli impianti di cui al comma 1 è sottoposta ad atti di assenso di competenza di amministrazioni diverse da quella di cui al comma 2, e tali atti non sono allegati alla dichiarazione, il Comune provvede ai sensi degli articoli 14 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241.

6. Ultimato l'intervento, il progettista o un tecnico abilitato rilascia un certificato di collaudo finale, trasmesso a cura del soggetto interessato all'amministrazione comunale e all'ufficio delle dogane competente, che attesta la conformità dell'opera al progetto presentato con la dichiarazione, nonché rilascia la ricevuta dell'avvenuta presentazione della variazione catastale, conseguente all'opera realizzata, ovvero rilascia una dichiarazione che l'opera non ha comportato modificazioni del classamento catastale.

7. Per gli impianti di distribuzione di GNL per autotrazione, si applicano le procedure autorizzative previste per gli impianti di distribuzione di gas naturale compresso, nel rispetto delle normative nazionali e regionali vigenti in materia fiscale e di sicurezza.

ART. 12

(Disposizioni per i serbatoi criogenici di stoccaggio di GNL)

1. I serbatoi criogenici di stoccaggio di GNL installati presso i punti di rifornimento per il GNL o per il GNC sono dichiarati all'Agenzia delle dogane e dei monopoli. Con determinazione dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli sono identificati univocamente i serbatoi criogenici attraverso un sistema di codifica .

ART. 13

(Ulteriori disposizioni per i procedimenti amministrativi relativi al GNL)

1. Nel caso in cui gli impianti e le infrastrutture di cui agli articoli 9 e 10 del presente decreto sono ubicati in area portuale o in area terrestre ad essa contigua e la loro realizzazione comporta modifiche sostanziali del piano regolatore portuale, il procedimento unico di autorizzazione considera contestualmente il progetto di variante del piano regolatore portuale e il susseguente provvedimento autorizzativo è reso, alla scadenza del termine di cui al comma 2, lettera c), dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, in mancanza del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici di cui all'articolo 5, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84. Negli stessi casi, l'autorizzazione unica di cui agli articoli 9 e 10 costituisce anche approvazione della variante del piano regolatore portuale. In assenza del piano regolatore portuale, il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici di cui all'articolo 5, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è reso entro quarantacinque giorni, trascorsi i quali si applica l'articolo 14-bis, comma 4, della legge 7 agosto 1990, n. 241.

2. Le disposizioni di cui agli articoli 9, 10 e 11 del presente decreto si applicano, su richiesta del proponente, anche ai procedimenti amministrativi in corso alla data di entrata in vigore della presente decreto, previo adeguamento, ove necessario, alle disposizioni dello stesso.

3. All'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 1 giugno 2011, n. 93, dopo le parole prodotti petroliferi, sono inserite le seguenti: “ e di gas naturale liquefatto”.

4. I soggetti che effettuano attività di vendita di gas naturale, anche sotto forma di GNL o GNC, a clienti finali, in assenza di autorizzazione e di iscrizione nell'elenco dei soggetti abilitati alla vendita di gas naturale a clienti finali, ai sensi all'articolo 30, comma 2, del decreto legislativo 1 giugno 2011, n. 93, e i soggetti che effettuano l'attività di importazione pluriennale di gas naturale in assenza di autorizzazione del Ministero dello sviluppo economico o di comunicazione al medesimo ministero ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164, sono soggetti alle sanzioni di cui all'articolo 45 del medesimo decreto legislativo.

5. Le disposizioni di cui al presente decreto, fermo restando il rispetto delle norme in materia ambientale, paesaggistica, di salute pubblica, di sicurezza, e di pubblica incolumità, si applicano, ove economicamente sostenibili, ai progetti di riconversione delle infrastrutture e siti energetici esistenti alle attività di stoccaggio e successivo scarico su navi e autobotti di GNL.

ART. 14

(Reti isolate di GNL)

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 calcolo per la remunerazione del servizio di distribuzione, misura e vendita di gas naturale anche derivante da GNL attraverso le stesse reti.

Capo II
DISPOSIZIONI PER LE INFRASTRUTTURE DI RICARICA

Art. 15

(Misure per agevolare la realizzazione di punti di ricarica)

1. 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”.

Capo III

DISPOSIZIONI AUTORIZZATIVE PER LE INFRASTRUTTURE DI IDROGENO

Art. 16

(Procedure per gli impianti di distribuzione di idrogeno per il trasporto)

1. Per gli impianti di distribuzione di idrogeno per il trasporto si applicano le procedure autorizzative previste, ai sensi del decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32 e successive modificazioni, per gli impianti di distribuzione carburanti, nel rispetto delle normative nazionali e regionali vigenti in materia di sicurezza.

TITOLO V

MISURE PER PROMUOVERE LA DIFFUSIONE DEI COMBUSTIBILI ALTERNATIVI

(Attuazione dell'articolo 3, paragrafo 1, terzo trattino della direttiva 2014/94/UE)

Capo I

MISURE PER LE INFRASTRUTTURE DI RICARICA

ART. 17

(Misure per promuovere la realizzazione di punti di ricarica accessibili al pubblico)

1. All'articolo 158, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 recante nuovo codice della strada, e successive modificazioni, dopo la lettera h), è inserita la seguente: "h-bis) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici in ricarica".

2. Entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Governo, per il tramite del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, promuove la stipulazione di un'intesa ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, per assicurare la realizzazione di posizioni unitarie in termini di regolazione della sosta, accesso ad aree interne delle città, misure di incentivazione e l'armonizzazione degli interventi e degli obiettivi comuni nel territorio nazionale in materia di reti infrastrutturali di ricarica a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica.

Capo II

MISURE PER IL GAS NATURALE PER IL TRASPORTO

Art. 18

(Misure per la diffusione dell'utilizzo del GNL e del GNC nel trasporto stradale)

1. Le Regioni, al fine di incentivare l'utilizzo del GNC, incluso il biometano, e l'utilizzo del gas naturale liquefatto - GNL nell'autotrazione, possono prevedere l'esenzione dal pagamento della tassa automobilistica all'atto dell'immatricolazione dei veicoli con alimentazione a GNC, a doppia alimentazione GNC e benzina, a GNL e a doppia alimentazione GNL e gasolio. Nel caso di trasformazione a GNC o GNL di veicoli con motorizzazione inferiore ad euro 5, le Regioni possono prevedere l'esenzione del pagamento della tassa automobilistica a decorrere dall'anno successivo alla trasformazione.
2. 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 rifornimento di GNC e 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 entro tre mesi dall'entrata in vigore del presente decreto .
3. Al fine di sviluppare la modalità self service per gli impianti di distribuzione del GNC, entro dodici mesi dall'entrata in vigore del presente decreto, con decreto del Ministero dell'interno, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico, è aggiornata la normativa tecnica di cui al decreto del Ministro dell'interno del 24 maggio 2002, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 131 del 6 giugno 2002, e successive modificazioni, in materia di sicurezza, tenendo conto degli standard di sicurezza utilizzati in ambito europeo.
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.

6. Gli obblighi di cui ai commi 2, 4 e 5 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:
 - 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 distanza superiore a 1000 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;
 - c) distanza dal più vicino deposito di approvvigionamento del GNL via terra superiore a 1000 chilometri.
7. Al fine di promuovere l'uso di carburanti a basso impatto ambientale nel settore dei trasporti, è consentita l'apertura di nuovi impianti di distribuzione mono prodotto, ad uso pubblico, che erogano gas naturale, compreso il biometano, sia in forma compressa – GNC, sia in forma liquida -GNL.
8. L'Autorità per l'energia elettrica e il gas ed il sistema idrico, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, adotta misure finalizzate all'eliminazione delle penali di supero di capacità giornaliera ai punti di riconsegna delle reti di trasporto e di distribuzione direttamente connessi agli impianti di distribuzione di gas naturale per autotrazione, per prelievi superiori fino al 50 per cento della capacità del punto di riconsegna, per un periodo complessivo, anche non continuativo, non superiore a novanta giorni all'anno.
9. Al fine di incentivare la realizzazione di impianti di distribuzione di gas naturale per autotrazione, le condotte di allacciamento che li collegano alle esistenti reti del gas naturale sono dichiarate di pubblica utilità e rivestono carattere di indifferibilità e di urgenza.
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.
11. Per le finalità di cui ai commi 4 e 5 del presente articolo, l'Agenzia delle dogane e dei monopoli comunica i dati in proprio possesso relativi agli impianti di distribuzione carburanti di ciascuna Regione, comprensivi degli erogati per tipologia di carburante, relativamente agli anni 2015 e 2017, entro il 31 dicembre dell'anno successivo a ciascuno dei predetti anni, al Ministero dello sviluppo economico, che li trasmette alle Regioni in relazione agli impianti di rispettiva

competenza.

12. Fermi restando i termini di cui al presente articolo, per ottemperare agli obblighi di cui ai commi 4 e 5 del presente articolo, le Regioni possono prevedere che l'obbligo sia comunque assolto dal titolare dell'impianto di distribuzione carburanti, dotando del prodotto GNC o GNL un altro impianto nuovo o già nella sua titolarità, ma non soggetto ad obbligo, purché sito nell'ambito territoriale della stessa Provincia e in coerenza con le disposizioni della programmazione regionale.

Capo III

MISURE PER LA DIFFUSIONE DEI VEICOLI ALIMENTATI A COMBUSTIBILI ALTERNATIVI

Art. 19

(Circolazione dei veicoli nelle aree urbane)

1. Gli Enti territoriali, con propri provvedimenti, consentono nelle aree a traffico limitato la circolazione dei veicoli alimentati a combustibili alternativi elettricità, idrogeno, gas naturale liquefatto-GNL, gas naturale compresso - GNC e gas di petrolio liquefatto - GPL, oppure una loro combinazione e, subordinatamente a opportune condizioni inerenti la protezione ambientale, escludono i predetti veicoli dai blocchi anche temporanei della circolazione.

TITOLO VI

ATTIVITA' DI MONITORAGGIO E INFORMAZIONE

Art. 20

(Relazione alla Commissione europea)

(Attuazione dell'articolo 10, paragrafo 1 della direttiva 2014/94/UE)

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico e con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, entro il 18 novembre 2019 e, successivamente con cadenza triennale, trasmette alla Commissione europea una relazione sull'attuazione del quadro strategico nazionale, tenendo conto delle informazioni elencate nell'allegato II.

TITOLO VII

DISPOSIZIONI FINALI

ART. 21

(Aggiornamenti)

(Attuazione dell'articolo 4, paragrafo 14, dell'articolo 5, paragrafo 3 e dell'articolo 6, paragrafo 11 della direttiva 2014/94/UE)

1. A seguito dell'adozione di atti delegati da parte della Commissione europea, si provvede con decreto dei Ministri competenti ai conseguenti aggiornamenti delle disposizioni del presente decreto.

ART. 22

(Abrogazioni)

1. L'articolo 17- *septies*, comma 2, della legge 7 agosto 2012, n. 134 è abrogato.

ART. 23

(Coordinamento con normativa fiscale)

1. Le disposizioni tributarie vigenti in materia di accisa sono fatte salve.

ART. 24

(Copertura finanziaria ed entrata in vigore)

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le Amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

2. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

ALLEGATO I
(allegato II della direttiva 2014/94/UE)
previsto dagli articoli 4, 5 e 6

SPECIFICHE TECNICHE

1. Specifiche tecniche per i punti di ricarica

1.1. Punti di ricarica di potenza *standard* per veicoli a motore

I punti di ricarica di potenza *standard* a corrente alternata (AC) per veicoli elettrici sono muniti, a fini di interoperabilità, almeno di prese fisse o connettori per veicoli del tipo 2, quali descritti nella norma EN62196-2. Mantenendo la compatibilità del tipo 2, tali prese fisse possono essere munite di dispositivi quali otturatori meccanici.

1.2. Punti di ricarica di potenza elevata per veicoli a motore

I punti di ricarica di potenza elevata a corrente alternata (AC) per veicoli elettrici sono muniti, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del tipo 2, quali descritti nella norma EN62196-2.

I punti di ricarica di potenza elevata a corrente continua (DC) per veicoli elettrici sono muniti, a fini di interoperabilità, almeno di connettori del sistema di ricarica combinato «Combo 2», quali descritti nella norma EN62196-3.

1.3. Punti di ricarica senza fili per veicoli a motore

1.4. Sostituzione di batterie per veicoli a motore

1.5. Punti di ricarica per veicoli a motore della categoria L

1.6. Punti di ricarica per autobus elettrici

1.7. Fornitura di elettricità lungo le coste destinata a navi adibite alla navigazione marittima

Fornitura di elettricità lungo le coste destinata a navi adibite alla navigazione marittima, nonché la progettazione, il montaggio e le prove dei sistemi, sono conformi alle specifiche tecniche della norma IEC/ISO/IEEE 80005-1.

1.8. Fornitura di elettricità lungo le coste destinata a navi adibite alla navigazione interna.

2. Specifiche tecniche dei punti di rifornimento di idrogeno per veicoli a motore

2.1. I punti di rifornimento di idrogeno in zone aperte che forniscono idrogeno allo stato gassoso usato come carburante nei veicoli a motore sono conformi alle specifiche tecniche della norma ISO/TS 20100 relativa all'idrogeno allo stato gassoso utilizzato come combustibile, e successive modifiche.

2.2. La purezza dell'idrogeno fornito nei punti di rifornimento è conforme alle specifiche tecniche della norma ISO 14687-2.

2.3. I punti di rifornimento di idrogeno utilizzano algoritmi per i carburanti e apparecchiature conformi alla norma ISO/TS 20100 relativa all'idrogeno allo stato gassoso utilizzato come combustibile.

2.4. I connettori per veicoli a motore per l'alimentazione con idrogeno allo stato gassoso sono conformi alla norma ISO 17268 relativa ai connettori per il rifornimento dei veicoli a motore alimentati con idrogeno allo stato gassoso.

3. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di gas naturale

3.1. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di GNL per navi adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima

3.2. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di GNL per veicoli a motore

3.3. Specifiche tecniche per i connettori/serbatoi per GNC

I connettori/serbatoi per GNC devono essere conformi al regolamento n. 110 dell'UNECE (che fa riferimento alle parti I e II della norma ISO 14469).

3.4. Specifiche tecniche per i punti di rifornimento di GNC per veicoli a motore adottate con atti delegati.

ALLEGATO II

*(allegato I della direttiva 2014/94/UE)
previsto dall'articolo 20*

RELAZIONE

La relazione contiene la descrizione delle misure adottate nell'ambito del quadro strategico nazionale a sostegno della creazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. La relazione include almeno gli elementi seguenti:

1. Misure giuridiche

Le informazioni sulle misure giuridiche, che possono consistere in misure legislative, regolamentari o amministrative a sostegno della realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, quali licenze edilizie, licenze per la costruzione di parcheggi, certificazione ambientale delle imprese e concessioni per le stazioni di rifornimento.

2. Misure strategiche a supporto dell'attuazione del piano strategico nazionale

Le informazioni su tali misure includono i seguenti elementi:

- incentivi diretti per l'acquisto di mezzi di trasporto alimentati con combustibili alternativi, o per la costruzione dell'infrastruttura,

- disponibilità di incentivi fiscali per promuovere i mezzi di trasporto alimentati con combustibili alternativi e l'infrastruttura pertinente,

- uso di appalti pubblici a sostegno dei combustibili alternativi, compresi gli appalti congiunti,

- incentivi non finanziari sul versante della domanda: ad esempio, accesso preferenziale ad aree a circolazione limitata, politica dei parcheggi, corsie dedicate,

- valutazione della necessità di punti di rifornimento di *jet fuel* rinnovabile negli aeroporti della rete centrale della TEN-T,

- procedure tecniche e amministrative e normativa in relazione all'autorizzazione della fornitura di combustibili alternativi al fine di agevolarne il processo autorizzativo.

3. Misure a sostegno della realizzazione e della produzione

Stanzamenti nei bilanci pubblici annuali destinati alla realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, ripartiti per combustibile alternativo e per modo di trasporto (strada, ferrovia, vie navigabili e trasporto aereo).

Stanzamenti nei bilanci pubblici annuali destinati al sostegno degli impianti di produzione delle tecnologie per i combustibili alternativi, ripartiti per combustibile alternativo e per modo di trasporto.

Valutazione di eventuali esigenze particolari durante la fase iniziale della realizzazione delle infrastrutture per i combustibili alternativi.

4. Ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione

Stanzamenti nei bilanci pubblici annuali destinati al sostegno di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione sui combustibili alternativi, ripartiti per combustibile e per modo di trasporto.

5. Obiettivi

- stima del numero di veicoli che utilizzano combustibili alternativi previsti entro il 2020, 2025 e 2030,

- livello di conseguimento degli obiettivi nazionali per la diffusione dei combustibili alternativi nei differenti modi di trasporto (strada, ferrovia, vie navigabili e trasporto aereo),
- livello di conseguimento degli obiettivi nazionali, anno per anno, per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nei differenti modi di trasporto,
- informazione sulla metodologia applicata per tener conto dell'efficienza di ricarica dei punti di ricarica di potenza elevata.

6. Sviluppi delle infrastrutture per i combustibili alternativi

Evoluzione della domanda (capacità effettivamente utilizzata) e dell'offerta (capacità supplementare dell'infrastruttura).

ALLEGATO IV *previsto dall'articolo 18*

Elenco delle Province i cui Capoluoghi hanno superato il limite delle emissioni del particolato PM₁₀ per almeno 3 anni su 7 negli anni dal 2009 al 2015

Il decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155 prevede che non deve essere superato con almeno una centralina urbana la soglia limite di polveri sottili per un numero massimo di 35 giorni/anno con concentrazioni superiori a 50 µg/m³.

Il limite delle emissioni del particolato PM₁₀ per almeno 3 anni su 7 nel periodo 2009-2015 risulta superato nei seguenti Capoluoghi di Provincia:

7 anni su 7: Alessandria, Asti, Benevento, Bergamo, Brescia, Cremona, Frosinone, Lodi, Mantova, Milano, Modena, Monza, Napoli, Padova, Parma, Pavia, Pescara, Piacenza, Reggio Emilia, Rimini, Roma, Rovigo, Torino, Treviso, Venezia, Verona, Vicenza.

6 anni su 7: Avellino, Biella, Bologna, Como, Ferrara, Novara, Palermo, Prato, Ravenna, Terni, Varese, Vercelli.

5 anni su 7: Cagliari, Firenze, Forlì, Lucca,

4 anni su 7: Ancona, Pordenone, Sondrio, Trieste.

3 anni su 7: Caserta, Cuneo, Lecco, Macerata, Perugia, Pesaro, Salerno.

