



LEGAMBIENTE

Senato della Repubblica, Commissioni 8ª e 10ª

Audizione in merito allo:

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.

18 Ottobre 2016

Premessa

I combustibili alternativi svolgono un ruolo strategico nella riduzione dell'impatto ambientale dei trasporti, come alternativa con ridotte emissioni di CO₂ e inquinanti rispetto alla benzina e al diesel, e nell'ambito di un miglioramento generale dell'efficienza dei veicoli. Il Decreto Legislativo in discussione è di particolare rilevanza proprio perché ha come obiettivo di rafforzare le infrastrutture per combustibili alternativi (DAFI, Directive on alternative fuels infrastructure) nell'Unione, proprio con l'obiettivo di andare nella direzione di una decarbonizzazione del settore dei trasporti. Le osservazioni e le proposte di emendamento di Legambiente vanno nella direzione di risolvere alcuni problemi presenti nel Decreto, che avrebbero come conseguenze di rallentare lo sviluppo di una mobilità a ridotto impatto in atmosfera.

La prima questione riguarda le scelte del Decreto per lo sviluppo delle infrastrutture, che risultano inadeguate perché rinviando troppo avanti nel tempo gli obblighi e li prevedono di portata assai limitata. Una politica che voglia sul serio spingere i combustibili alternativi fa precedere la realizzazione della rete e delle colonnine di ricarica e non aspettare la diffusione delle auto, altrimenti cittadini e imprese non sono sicuri di poterle alimentare. L'esperienza dell'Olanda e della Norvegia è da questo punto di vista esemplare e di successo, e motiva l'esigenza di una diffusa rete di punti di ricarica come condizione per lo sviluppo dei veicoli elettrici.

Per questo motivo Legambiente chiede di anticipare gli obiettivi previsti al 2020 per lo sviluppo delle centraline e di aumentarne la diffusione in particolare in autostrada, nelle città e nei nuovi edifici. L'associazione ambientalista porta come esempio della scarsa efficacia e ambizione del Decreto il fatto che su 24mila distributori di carburante, esistenti in Italia, non più di un centinaio sarebbero obbligati ad avere le colonnine elettriche, ma anche distributori di metano, nel 2019, con il rischio di rendere assai difficile il rifornimento in autostrada e scoraggiando di fatto queste tecnologie. Per queste ragioni Legambiente chiede di anticipare di due anni gli obiettivi per le ricariche e di ampliare la platea dei distributori di carburanti dove prevedere ricariche di elettricità e gas. Anche perché non sarebbe comprensibile addurre scuse legate ai costi dal momento che sono interventi da realizzare su infrastrutture pubbliche in aree in regime di concessione, rispetto

alle quali da un lato si interviene aprendo a una prospettiva strategica di mobilità, e dall'altro proprio il salto di scala negli investimenti e nella diffusione di queste infrastrutture può portare a una riduzione dei costi di intervento, anche attraverso il coinvolgimento delle imprese di settore. Inoltre, il Decreto prevede un obbligo di presenza di ricariche elettriche negli edifici di nuova costruzione incredibilmente alto (più di 50 unità abitative), anche in questo caso ostacolando di fatto la diffusione delle auto elettriche. Oltretutto non si comprende la ragione di limitare queste previsioni a veri e propri nuovi mega condomini, quando le politiche europee spingono e spingeranno sempre di più la presenza di ricariche in tutti i nuovi edifici e anche nella ristrutturazione di interi edifici, come previsto da una Direttiva in corso di discussione.

La seconda questione riguarda il ruolo marginale previsto per il biometano nell'ambito della strategia che riguarda i combustibili alternativi. Legambiente sottolinea una preoccupazione di carattere generale che riguarda la strategia del Governo nel campo dei combustibili alternativi, legata al ritardo nella emanazione dei decreti che dovrebbero aprire finalmente al biometano in Italia. Questi ennesimi ritardi sembrano confermare l'idea che il Governo guardi con qualche attenzione solo verso il gas naturale come combustibile alternativo, quando da un punto di vista ambientale dovrebbe venire come priorità solo dopo la mobilità elettrica e il biometano.

Infine una considerazione di carattere generale: non ha senso promuovere carburanti alternativi con vantaggi ambientali ormai molto contenuti, sia per l'inquinamento atmosferico che per la riduzione delle emissioni di CO₂. Se si vuole essere davvero coerenti con la Direttiva 2014/94 ci si dovrebbe orientare verso "carburanti" o "vettori" energetici che consentano davvero di raggiungere le migliori prestazioni ambientali: elettrico (solo transitorio da fossile), biometano (solo transitorio da metano), idrogeno (da fonte rinnovabile). Al contrario le disposizioni contenute nel provvedimento in esame, sembrano puntare a spingere nel nostro Paese in particolare una specifica tecnologia (GNL- GNC) - per la quale sono previste diverse semplificazioni procedurali per la realizzazione di infrastrutture - rispetto alle altre, per le quali al contrario non si prevedono analoghe scelte strategiche, andando così in una direzione contraria rispetto alla strategia europea delineata dal Libro Bianco dei Trasporti. Tanto che non si comprende come, in una prospettiva di questo tipo, sia possibile raggiungere gli obiettivi nazionali indicati nel Quadro Strategico Nazionale per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti e la realizzazione della relativa infrastruttura, che dovrà essere notificato a Bruxelles nelle prossime settimane.

Legambiente chiede pertanto alle Commissioni 8^a e 10^a del Senato di chiedere al Governo una modifica al Decreto nella direzione di una incisiva spinta ai combustibili alternativi, indispensabile non solo alla decarbonizzazione dei trasporti ma anche a ridurre l'inquinamento atmosferico delle città italiane. Di seguito le proposte di emendamento di Legambiente al Decreto per renderlo davvero utile nello sviluppo dei combustibili alternativi. In parallelo, e di conseguenza, occorre che il Governo rimetta mano al "Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica" (pubblicato in G.U. del 30 giugno 2016) per adeguare gli obiettivi a una reale ambizione di sviluppo dei veicoli elettrici e a biometano.

Proposte di emendamento:

Articolo 4, comma 1:

Sostituire "Entro il 31 Dicembre 2020" con "Entro il 31 Dicembre 2018", per anticipare e non seguire la diffusione della motorizzazione elettrica.

Articolo 6, comma 11 aggiuntivo:

"Entro il 31 Dicembre 2018, sono individuati gli obiettivi di sviluppo progressivo del biometano nella distribuzione per l'autotrazione, sia attraverso reti in condotta, che serbatoi e carri bombola".

Articolo 15, comma 1:

Sostituire "nonché per gli edifici residenziali di nuova costruzione con almeno 50 unità abitative e per i relativi interventi di ristrutturazione edilizia di primo livello" con "nonché per gli edifici residenziali di nuova costruzione con almeno 5 unità abitative e per i relativi interventi di ristrutturazione edilizia di primo livello".

Articolo 18, sostituire il titolo con:

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

Articolo 18, comma 3:

Sostituire con "Per tutti gli impianti di distribuzione di 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" con "Per tutti gli impianti di distribuzione di carburanti stradali già esistenti al 31 dicembre 2015, che hanno erogato nel corso del 2015 un quantitativo di benzina e gasolio superiore a 5 milioni di litri".

Articolo 18, comma 3:

Aggiungere: "Le infrastrutture di ricarica elettrica possono svilupparsi anche per iniziativa di altre utenze commerciali presenti nelle aree di servizio (ristorazione, commerciali, parcheggio...)."

Articolo 18, comma 4

Cancellare

Allegati 1, Specifiche tecniche

Aggiunta subito dopo il titolo: "Specifiche tecniche dei punti di ricarica: i punti di ricarica accessibili al pubblico, sia su suolo pubblico che privato, devono garantire l'interoperabilità e il roaming tra gestori del servizio elettrico."