

D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257 recante: “Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi”.

(1) Pubblicato nella Gazz. Uff. 13 gennaio 2017, n. 10, S.O.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

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;

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, punto 48);

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, recante nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;

Vista la legge 23 dicembre 1992, n. 498, e successive modificazioni, recante interventi urgenti in materia di finanza pubblica;

Vista la legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, recante il riordino della legislazione in materia portuale;

Vista la legge 5 giugno 2003, n. 131, recante disposizioni per l'adeguamento dell'ordinamento della Repubblica alla legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3;

Vista la legge 23 agosto 2004, n. 239, e successive modificazioni, recante il riordino del settore energetico, nonché delega al Governo per il riassetto delle disposizioni vigenti in materia di energia;

Vista la legge 7 agosto 2015, n. 124, recante le deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche;

Visto il decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, e successive modificazioni, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, recante interventi urgenti in materia economico-finanziaria, per lo sviluppo e l'equità sociale;

Visto il decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, e successive modificazioni, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, e, in particolare, gli articoli 17-quinquies e 17-septies, recante le misure urgenti per la crescita del Paese;

Visto il decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145, e successive modificazioni, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2014, n. 9, e successive modificazioni, recante gli interventi urgenti di avvio del piano «Destinazione Italia», per il contenimento delle tariffe elettriche e del gas, per l'internazionalizzazione, lo sviluppo e la digitalizzazione delle imprese, nonché misure per la realizzazione di opere pubbliche ed EXPO 2015;

Visto il decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116, e successive modificazioni, recante le disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea;

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

Visto il decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, e successive modificazioni, relativo al testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative;

Visto il decreto legislativo 11 febbraio 1998, n. 32, e successive modificazioni, concernente la razionalizzazione del sistema di distribuzione dei carburanti, a norma dell'articolo 4, comma 4, lettera c), della legge 15 marzo 1997, n. 59;

Visto il *decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164*, e successive modificazioni, concernente l'attuazione della *direttiva 98/30/CE* recante norme comuni per il mercato interno del gas naturale, a norma dell'articolo 41 della *legge 17 maggio 1999, n. 144*;

Visto il *decreto legislativo 8 marzo 2006, n. 139*, e successive modificazioni, recante il riassetto delle disposizioni relative alle funzioni ed ai compiti del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, a norma dell'articolo 11 della *legge 29 luglio 2003, n. 229*;

Visto il *decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*, e successive modificazioni, recante norme in materia ambientale;

Visto il *decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155*, e successive modificazioni, recante attuazione della *direttiva 2008/50/CE* relativa alla qualità dell'aria e per un'aria più pulita in Europa;

Visto il *decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28*, e successive modificazioni, recante l'attuazione della *direttiva 2009/28/CE* sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE;

Visto il *decreto legislativo 31 marzo 2011, n. 55*, e successive modificazioni, recante l'attuazione della *direttiva 2009/30/CE*, che modifica la *direttiva 98/70/CE*, per quanto riguarda le specifiche relative a benzina, combustibile diesel e gasolio, nonché l'introduzione di un meccanismo inteso a controllare e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, modifica la *direttiva 1999/32/CE* per quanto concerne le specifiche relative al combustibile utilizzato dalle navi adibite alla navigazione interna e abroga la *direttiva 93/12/CEE*;

Visto il *decreto legislativo 1° giugno 2011, n. 93*, e successive modificazioni, recante l'attuazione delle direttive 2009/72/CE, 2009/73/CE e 2008/92/CE relative a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica, del gas naturale e ad una procedura comunitaria sulla trasparenza dei prezzi al consumatore finale industriale di gas e di energia elettrica, nonché abrogazione delle direttive 2003/54/CE e 2003/55/CE;

Visto il *decreto legislativo 4 luglio 2014, n. 102*, e successive modificazioni, recante l'attuazione della *direttiva 2012/27/UE* sull'efficienza energetica, che modifica le direttive 2009/125/CE e 2010/30/UE e abroga le direttive 2004/8/CE e 2006/32/CE;

Visto il *decreto legislativo 26 giugno 2015, n. 105*, recante l'attuazione della *direttiva 2012/18/UE* relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose;

Visto il *decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327*, e successive modificazioni, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità (Testo A);

Visto il *decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380*, e successive modificazioni, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia (Testo A);

Visto il *decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n. 151*, e successive modificazioni, relativo al regolamento recante semplificazione della disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione degli incendi, a norma dell'articolo 49, comma 4-quater, del *decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78*, convertito, con modificazioni, dalla *legge 30 luglio 2010, n. 122*;

Visto il *decreto del Ministro dell'interno 24 maggio 2002*, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 131 del 6 giugno 2002, recante norme di prevenzione incendi per la progettazione, costruzione ed esercizio degli impianti di distribuzione stradale di gas naturale per autotrazione;

Visto il *decreto del Ministro dell'interno 31 agosto 2006*, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 213 del 13 settembre 2006, recante l'approvazione della regola tecnica di prevenzione incendi per la progettazione, costruzione ed esercizio degli impianti di distribuzione di idrogeno per autotrazione;

Visto il *decreto del Ministro dei trasporti 28 aprile 2008*, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2008, relativo al recepimento della *direttiva 2007/46/CE* del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 settembre 2007, relativa all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli;

Acquisito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del *decreto delegato 28 agosto 1997, n. 281*, espresso nella seduta del 10 novembre 2016;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 15 settembre 2016;

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 14 dicembre 2016;

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;

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 elettrica o con generatore elettrico isolato alimentato a gas naturale liquefatto - GNL o idrogeno;

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 accessibile al pubblico, anche mediante autorizzazione e 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;

h) punto di ricarica non 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;

i) 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;

l) 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, di cui all'allegato III, 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;

b) gli obiettivi nazionali per la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, nel rispetto dei requisiti minimi 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 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. Con il presente decreto è adottato il Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III, 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. La sezione di cui al comma 2, lettera 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, previsto dall'articolo 17-septies, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134. La seconda sottosezione è costituita dalla valutazione della necessità di fornitura di elettricità alle infrastrutture di ormeggio nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna e valutazione della necessità di installare sistemi di fornitura di elettricità negli aeroporti per l'utilizzo da parte degli aerei in stazionamento.

4. La sezione di cui al comma 2, lettera c) del Quadro Strategico Nazionale, di cui allegato III, 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.

5. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta 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 e con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del *decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281*, è aggiornato il Quadro Strategico Nazionale di cui all'allegato III, ovvero sue singole sezioni e sottosezioni, secondo quanto stabilito dalle disposizioni di cui agli articoli 4, 5, 6 e 7 del presente decreto, con cadenza triennale. Lo stesso è aggiornato con la medesima procedura anche in caso di significativi sviluppi tecnologici, di mutate condizioni di mercato anche con riferimento al contesto internazionale, o di sopravvenute esigenze di ordine economico, sociale e ambientale, tenendo anche conto delle singole componenti di fornitura. L'aggiornamento del Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III, tiene conto anche degli sviluppi tecnologici relativi alla fornitura di idrogeno per il trasporto.

6. E' fatta salva la procedura prevista dall'articolo 17-septies, del *decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83*, convertito dalla *legge 7 agosto 2012, n. 134* per l'approvazione dell'aggiornamento del Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica - PNire - di cui alla sezione a), prima sottosezione, del Quadro Strategico Nazionale. Restano fermi gli obiettivi e le priorità di cui al capo IV-bis del *decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83*, convertito dalla *legge 7 agosto 2012, n. 134*, e, in particolare, l'*articolo 17-bis*, commi 3 e 4.

7. A sostegno della realizzazione degli obiettivi del Quadro Strategico Nazionale nelle sue varie articolazioni, sono adottate le seguenti misure:

a) per la semplificazione delle procedure amministrative, come previste nel Titolo IV;
b) per promuovere la diffusione dei combustibili alternativi, come previste nel Titolo V;
c) che possono promuovere la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi nei servizi di trasporto pubblico. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere della Conferenza unificata, sono adottate le linee guida per la redazione dei piani urbani per la mobilità sostenibile - PUMS - tenendo conto dei principi previsti nel presente decreto. ⁽²⁾

8. Il Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III, 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.

9. Il Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III, tiene 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.

10. Per quanto riguarda il piano di sviluppo e le normative di sostegno per l'impiego dei biocarburanti, si fa riferimento alle disposizioni dell'articolo 1, comma 15, del *decreto-legge 23 dicembre 2013, n. 145*, convertito dalla *legge 21 febbraio 2014, n. 9*, e alle disposizioni dell'articolo 30-sexies, comma 1, del *decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91*, convertito dalla *legge 11 agosto 2014, n. 116*, per l'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.

(2) Per le linee guida previste dal presente comma vedi il D.M. 4 agosto 2017.

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 realizzato un numero adeguato di punti di ricarica accessibili al pubblico per garantire l'interoperabilità tra punti già presenti e da installare, e, a seconda delle esigenze del mercato, che i veicoli elettrici circolino almeno negli agglomerati urbani e suburbani, in altre zone densamente popolate e nelle altre reti e secondo i seguenti ambiti individuati progressivamente:

a) città metropolitane - poli e cintura - e altre aree urbane che hanno registrato nell'ultimo triennio lo sfioramento dei limiti delle concentrazioni inquinanti, come previsto dal *decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155*;
b) aree urbane non rientranti nella lettera a);
c) strade extraurbane, statali e autostrade.

2. In conformità al comma 1, sono designati gli agglomerati urbani e suburbani, delle altre zone densamente popolate e delle reti, che, a seconda delle esigenze del mercato, sono dotati di punti di ricarica accessibili al pubblico.
 3. 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.
 4. La sezione a) del Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III, può essere integrata con misure volte a incoraggiare e agevolare la realizzazione di punti di ricarica non accessibili al pubblico.
 5. 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, si conformano 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, si conformano almeno alle specifiche tecniche di cui all'allegato I, punto 1.2.
 6. Fermo quanto disposto al comma 5 e fatto salvo l'obbligo di rispondere ai requisiti di sicurezza, per i punti di ricarica non accessibili al pubblico è facoltà di adottare standard diversi, ove siano di potenza superiore a quella standard.
 7. Una valutazione della necessità di fornitura di elettricità alle infrastrutture di ormeggio nei porti marittimi e nei porti della navigazione interna è inserita nella sezione a) del Quadro Strategico Nazionale, di cui all'allegato III. Tale 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, si conformano almeno alle specifiche tecniche di cui all'allegato I, punto 1.7.
 8. 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 2, lettera pp) del *decreto legislativo 4 luglio 2014, n. 102*, e sono conformi ai requisiti di cui all'articolo 9, comma 3 del medesimo decreto legislativo, nonché 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. I misuratori intelligenti sono posizionati in ogni stazione di ricarica per ciascun operatore nel punto di connessione con la rete di distribuzione. Per i singoli punti di ricarica, è sufficiente che ciascuno di essi sia dotato di un contabilizzatore azzerabile con il quale l'operatore possa rendere visibili agli utilizzatori di veicoli elettrici le informazioni relative ad ogni singolo servizio di ricarica erogato.
 9. Gli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico 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 accessibili al pubblico 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 accessibili al pubblico 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.
 10. 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.
 11. 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.
 12. Gli operatori dei sistemi di distribuzione cooperano su base non discriminatoria con qualsiasi persona che apre o gestisce punti di ricarica accessibili al pubblico.
 13. 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.
-

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 realizzato 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 di cui al comma 1, introdotti o rinnovati a decorrere dal 18 novembre 2017 si conformano alle specifiche tecniche di cui all'allegato I, punto 2.

3. Con decreto del Ministro dell'interno, da adottarsi entro il 31 marzo 2017, di concerto con 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*, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 13 settembre 2006, n. 213.

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 realizzato 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 realizzato 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 realizzato 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*, 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 con decreto del Ministero dell'interno, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

7. Secondo le modalità di cui all'articolo 18, entro il 31 dicembre 2020, sono realizzati 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 e secondo i seguenti ambiti individuati progressivamente:

a) 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 concentrazioni di PM10 per almeno 2 anni su 6 negli anni dal 2009 al 2014;

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

8. In conformità al comma 7, sono designati gli agglomerati urbani e suburbani, delle altre zone densamente popolate e delle reti, che, a seconda delle esigenze del mercato, sono dotati di punti di rifornimento per il GNC.

9. Secondo le modalità di cui all'articolo 18, 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.

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

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

Modalità 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 di cui alle norme tecniche di unificazione. 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 quattro 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 i, 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, storico-artistica, archeologica e paesaggistica, 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 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, compreso il nulla osta di fattibilità di cui all'articolo 17, comma 2, del decreto legislativo

26 giugno 2015, n. 105, e i provvedimenti, ove richiesti, di cui alla parte II del *decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*, è rilasciata l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio delle infrastrutture e degli insediamenti strategici di cui al comma 3.

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, di fiumi, di torrenti, di canali, di miniere e di foreste demaniali, di strade pubbliche, di aeroporti, di ferrovie, di funicolari, di teleferiche, e di impianti simili, di linee di telecomunicazione di pubblico servizio, di 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 di cui al comma 4.

7. La costruzione e l'esercizio di terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto restano soggetti alla procedura autorizzativa di cui all'*articolo 46 del decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159*, convertito dalla *legge 29 novembre 2007, n. 222*.

8. 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*. La valutazione della strategicità delle infrastrutture è preceduta da una analisi costi/benefici, sentita l'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico, per gli aspetti regolatori, al fine di valutare la complessiva sostenibilità economica, ambientale e sociale di tali interventi.

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 e 8 e all'articolo 23 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 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 per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico determina le regole di separazione contabile, anche rispetto a dette attività, non regolate, al fine di evitare oneri al sistema regolato.

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 gli impianti e le infrastrutture di cui al comma 4 sono fatte salve le vigenti disposizioni di cui al *decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n. 151*, e al *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.

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, nel rispetto delle normative vigenti in materia ambientale, sanitaria, fiscale e di sicurezza, 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 non procede ai sensi del periodo precedente, 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*. 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 territorialmente competente, che attesta la conformità dell'opera al progetto presentato con la dichiarazione, nonché rilascia la dichiarazione 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 che provvede ad identificarli univocamente attraverso un sistema di codifica da stabilire con determinazione della medesima Agenzia delle dogane e dei monopoli.

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 di sistema portuale, l'autorizzazione unica di cui agli articoli 9 e 10, previa acquisizione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 5, comma 3, della *legge 28 gennaio 1994, n. 84*, sui profili di compatibilità del progetto con la pianificazione portuale, costituisce anche approvazione di variante al piano regolatore di sistema portuale. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici si esprime

entro quarantacinque giorni dal ricevimento della richiesta di parere. Decorso inutilmente tale termine, 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 del 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 dell'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, nei limiti di cui all'articolo 32 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.

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 ai progetti di riconversione delle infrastrutture e siti energetici esistenti alle attività di stoccaggio e successivo scarico su navi e autobotti di GNL.

6. All'allegato II, Parte II, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, al punto 8), dopo le parole: «gas di petrolio liquefatto», sono aggiunte le seguenti: «e di gas naturale liquefatto». Sono fatte salve le autorizzazioni già rilasciate o in fase di istruttoria alla data di entrata in vigore del presente decreto.

7. All'allegato III, Parte II, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, dopo la lettera h), è inserita la seguente: «h-bis) Stoccaggio di gas naturale liquefatto, con capacità complessiva superiore a 20000 metri cubi». Sono fatte salve le autorizzazioni già rilasciate o in fase di istruttoria alla data di entrata in vigore del presente decreto.

Art. 14. Reti isolate di GNL

1. L'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico oltre a provvedere, in linea con quanto già previsto dalla regolazione 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, di misura e, limitatamente per i clienti vulnerabili, di 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 dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, il comma 1-ter è sostituito dal seguente:

«1-ter. Entro il 31 dicembre 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 10 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 10 unità abitative, per un numero di spazi a parcheggio e box auto non inferiore al 20 per cento di quelli totali».

2. All'articolo 17-*quinqüies*, comma 2, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, le parole: «secondo comma del codice civile» sono sostituite dalle parole: «primo, secondo e terzo comma del codice civile».

3. All'articolo 17-*terdecies* del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, è aggiunto il seguente comma: «2. sino all'adozione dei decreti di cui al comma 1, si applicano i medesimi sistemi, componenti identità tecniche, nonché le idonee procedure per la loro installazione quali elementi di sostituzione o di integrazione di parti dei veicoli, su tipi di autovetture e motocicli nuovi in circolazione».

4. All'articolo 23 del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito dalla legge 4 aprile 2012, n. 35, è aggiunto il seguente comma: «2-ter. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, da emanarsi entro trenta giorni, sono individuate le dichiarazioni, attestazioni, asseverazioni, nonché gli elaborati tecnici da presentare a corredo della segnalazione certificata di inizio attività di cui al comma 2-bis».

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, 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, 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 e di rifornimento a servizio dei veicoli alimentati ad energia elettrica e ad altri combustibili alternativi.

Capo II

Misure per il gas naturale e l'elettricità per il trasporto

Art. 18. *Misure per la diffusione dell'utilizzo del GNC, del GNL e dell'elettricità nel trasporto stradale*

1. Fermo restando quanto previsto dagli articoli 4, comma 1, e 6, comma 8, 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 ricarica elettrica di potenza elevata almeno veloce di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), numero 1, nonché di rifornimento di GNC o 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. Ove ricorrono contemporaneamente le impossibilità tecniche di cui al comma

6, lettere a), b) e c), le regioni con densità superficiale di numero di impianti di distribuzione di GPL al di sotto della media nazionale, indicata in prima applicazione nella tabella III della sezione D dell'allegato III, prevedono l'obbligo di impianti di distribuzione del GPL.

2. 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 6 giugno 2002, n. 131, e successive modificazioni, in materia di sicurezza, tenendo conto degli standard di sicurezza utilizzati in ambito europeo.

3. 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 e che si trovano nel territorio di una delle province i cui capoluoghi hanno superato il limite delle concentrazioni di PM10 per almeno 2 anni su 6 negli anni dal 2009 al 2014 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 ricarica elettrica nonché di distribuzione di GNC o GNL, da realizzare nei successivi ventiquattro mesi dalla data di presentazione del progetto.

4. 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 concentrazioni di PM10 per almeno 2 anni su 6 negli anni dal 2009 al 2014 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 ricarica elettrica nonché di distribuzione di GNC o GNL, da realizzare nei successivi ventiquattro mesi dalla data di presentazione del progetto.

5. In ambito autostradale gli obblighi di cui ai commi 3 e 4 del presente articolo e al comma 1, lettera c), dell'articolo 4, sono assolti dai concessionari autostradali, i quali entro il 31 dicembre 2018 presentano al concedente un piano di diffusione dei servizi di ricarica elettrica, di GNC e GNL garantendo un numero adeguato di punti di ricarica e di rifornimento lungo la rete autostradale e la tutela del principio di neutralità tecnologica degli impianti. I suddetti concessionari sono impegnati, in caso di affidamento a terzi del servizio di ricarica, al rispetto delle procedure competitive di cui all'articolo 11, comma 5-ter, della *legge 23 dicembre 1992, n. 498*.

6. Gli obblighi di cui ai commi 1, 3 e 4 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 lunghezza delle tubazioni per l'allacciamento superiore a 1000 metri tra la rete del gas naturale e il punto di stoccaggio del GNC e 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. ⁽⁴⁾

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, nonché di nuovi punti di ricarica di potenza elevata almeno veloce di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), numero 1.

8. L'Autorità per l'energia elettrica, il gas e 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. ⁽³⁾

9. Al fine di incentivare la realizzazione di impianti di distribuzione di gas naturale per autotrazione, anche in aree autostradali, 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, ai sensi del *decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327*.

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 per le attività svolte nelle province ad alto inquinamento di particolato PM10 di cui all'allegato IV, al momento della sostituzione del rispettivo parco autoveicoli, autobus e mezzi di servizio di pubblica utilità, ivi compresi quelli per la raccolta dei rifiuti urbani, sono obbligati all'acquisto di almeno il 25 per cento di veicoli a GNC, GNL e veicoli elettrici e veicoli a funzionamento ibrido bimodale e a funzionamento ibrido multimodale entrambi con ricarica esterna, nonché ibridi nel caso degli autobus. Nel caso di rinnovo dei parchi utilizzati per il trasporto pubblico locale tale vincolo è riferito solo ai servizi urbani. La percentuale è calcolata sugli acquisti programmati su base triennale a partire dalla data di entrata in vigore del presente decreto. 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, nonché, nelle more

della realizzazione delle relative infrastrutture di supporto, le gare bandite entro e non oltre il 30 giugno 2018, effettuate anche con modalità sperimentali centralizzate. In sede di aggiornamento del quadro strategico, di cui all'allegato III, la percentuale del 25 per cento potrà essere aumentata e potrà comprendere anche l'acquisto di veicoli a idrogeno.

11. Per le finalità di cui ai commi 3 e 4, 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 3 e 4, le regioni possono prevedere che l'obbligo sia comunque assolto dal titolare dell'impianto di distribuzione carburanti, dotando del prodotto GNC o GNL e di ricarica elettrica di potenza elevata almeno veloce di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), numero 1 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.

(3) In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi la Deliberazione 28 giugno 2017, n. 487/2017/R/gas.

(4) Vedi, anche, il D.M. 5 marzo 2018.

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 dei veicoli a funzionamento ibrido bimodale e a funzionamento ibrido multimodale e, subordinatamente a opportune condizioni inerenti la protezione ambientale, escludono i predetti veicoli dai blocchi anche temporanei della circolazione.

2. Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Governo, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, promuove la stipulazione di un'intesa in sede di conferenza Stato-città ed autonomie locali per assicurare una regolamentazione omogenea all'accesso alle aree a traffico limitato di veicoli alimentati a combustibili alternativi di cui al presente decreto e per la loro esclusione, subordinatamente al rispetto dei vincoli di protezione ambientale, dai blocchi anche temporanei alla circolazione stradale.

Titolo VI

Attività 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. Tale relazione comprende le informazioni elencate nell'allegato II e, se del caso, include una giustificazione pertinente sul livello di conseguimento degli obiettivi nazionali di cui all'articolo 3 del presente decreto.

Titolo VII

Disposizioni finali

Art. 21. *Abrogazioni*

1. L'articolo 17-septies, comma 2, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, è abrogato.

Art. 22. Coordinamento con normativa fiscale

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

Art. 23. Disposizioni tariffarie

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le spese per le attività di cui all'articolo 9 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.

2. Fermo restando quanto stabilito dal comma 1, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le spese svolte dalla Direzione generale per la sicurezza dell'approvvigionamento e per le infrastrutture energetiche del Ministero dello sviluppo economico per le attività di cui all'articolo 9 relative alla realizzazione e alla verifica di impianti e di infrastrutture energetiche il cui valore è di entità inferiore a 5 milioni di euro, 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 dei soggetti richiedenti, secondo tariffe determinate sulla base del costo effettivo del servizio reso.

3. Con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, si provvede, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, alla determinazione delle tariffe spettanti al Ministero dello sviluppo economico per le attività di cui al comma 2. ⁽⁵⁾

4. Le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe di cui al comma 3 affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ad appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività di cui al comma 2.

5. A decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le spese per le attività svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dagli Uffici marittimi di cui al codice della navigazione quali autorizzazioni, permessi o concessioni, volte alla realizzazione e alla verifica di impianti e di infrastrutture energetiche, per le relative istruttorie tecniche e amministrative e per le conseguenti necessità logistiche e operative, comprese quelle relative al rilascio di concessioni demaniali marittime o per altre attività previste dal codice della navigazione e dal relativo regolamento di esecuzione, sono poste a carico dei soggetti richiedenti, ai sensi dell'articolo 11 del regolamento al codice della navigazione e altre disposizioni in materia secondo tariffe determinate sulla base del costo effettivo del servizio reso.

6. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, si provvede, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, alla determinazione delle tariffe spettanti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per le attività di cui al comma 5.

7. Le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe di cui al comma 5 affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ad appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della copertura delle spese sostenute per le attività di cui al comma 5.

(5) In attuazione di quanto disposto dal presente comma vedi il D.M. 23 marzo 2017.

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'art. 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 agevolare 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 III

Scarica il file

Allegato IV - previsto dall'art. 18

Elenco delle province i cui capoluoghi hanno superato il limite delle concentrazioni del particolato PM₁₀ per almeno 2 anni su 6 negli anni dal 2009 al 2014

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 concentrazioni del particolato PM₁₀ per almeno 2 anni su 6 nel periodo 2009-2014 risulta superato nei seguenti capoluoghi di provincia:

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

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

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

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

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