



*Avvocatura Distrettuale dello Stato
Via Mariano Stabile, 182 - Palermo*

Affare legale 2206/25

(da indicare nella successiva corrispondenza)

Avv. Giacomo Ciani

Protocolli interni da inoltrare:

Assessorato delle Attività Produttive
della Regione Siciliana

Dipartimento Reg. Attività Produttive

Serv. 1.S – Commercio, ZES ed altri interventi
agevolativi

c.a. Dirigente Generale Dario Cartabellotta

PALERMO

(Rif.: nota prot. n. 11122 del 19.3.2025)

Oggetto Applicazione Regolamento Europep 2023/1804 del 13.9.2023 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi che abroga la direttiva 2014/94/UE - Parere.

I.- Codesta Amministrazione, con nota prot. n. 11122 del 9.3.2025, premesso che il Regolamento UE del 13.9.2023 n. 2023/1824 (in vigore dal 12.10.2023) ha abrogato la Direttiva 2014/94/UE (Direttiva D.A.F.I.) sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, sottopone alla scrivente Avvocatura il seguente quesito:

“se l’obbligo di installazione delle infrastrutture per il rifornimento del Metano GNC nel caso di rilascio di nuove autorizzazioni di impianti di distribuzione carburanti o nel caso di ristrutturazione di impianti di distribuzione carburanti esistenti, previsto dall’art. 9 del D.A. 1947/2016, scaturito dalla Direttiva D.A.F.I., [sia] da ritenersi, ai fini della sua applicazione o disapplicazione, norma in contrasto con quanto previsto dal Regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 13 settembre 2023 sulla realizzazione di un’infrastruttura per i combustibili alternativi”.

Risulta, al riguardo, che la questione è stata sottoposta pure all’Ufficio Legislativo e Legale della Regione Siciliana, il quale, con parere prot. n. 15795/066.11.24 dell’11.10.2024, delineato il quadro normativo di riferimento, ha rilevato che *“l’articolo 8 del nuovo Regolamento, corrispondente, secondo la (...) tavola di concordanza, all’articolo 6 della Direttiva DAFI, prescrive un numero adeguato di punti di rifornimento di gas naturale liquido (GNL), accessibili al pubblico almeno lungo la rete centrale TEN-T, al fine di consentire la circolazione di veicoli pesanti alimentati a metano liquefatto in tutta l’Unione, a condizione che esista una domanda e a meno che i costi non siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici per l’ambiente, senza alcuna menzione dell’obbligo di*



*Avvocatura Distrettuale dello Stato
Via Mariano Stabile, 182 - Palermo*

dotazione di infrastrutture dedicate al rifornimento di GNC [gas naturale compresso], che sembrerebbe superato”, ritenendo “auspicabile (...) che alle previsioni regolatorie regionali, assunte con decreto assessoriale [del 29.6.2016 n. 1947/8], vengano opportunamente apportate modifiche, al fine di depurarle da eventuali incompatibilità o disarmonie con le prevalenti norme comunitarie e renderle in linea con la normativa regolamentare europea sopravvenuta”.

Ciò posto, quest'Avvocatura, ferme restando la ricostruzione del quadro normativo e le (condivisibili) considerazioni già svolte dall'Ufficio Legislativo e Legale della Regione con il parere suindicato – e ciò anche al fine di evitare una duplicazione (inutile) di attività consultiva –, ravvisa l'opportunità di richiamare l'attenzione di codesta Amministrazione su alcuni aspetti rilevanti nella prospettiva di prevenire il contenzioso con le società richiedenti l'autorizzazione per la realizzazione di impianti per la distribuzione dei carburanti.

II.- Il dato normativo, che assume carattere significativo, attiene al fatto che l'art. 6 dell'abrogata Direttiva 2014/94/UE (D.A.F.I.), al comma 8, prevedeva l'obbligo degli Stati membri di assicurare *“la realizzazione, entro il 31 dicembre 2025, di un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNC accessibili al pubblico almeno lungo la rete centrale esistente della TEN-T per assicurare la circolazione in tutta l'Unione dei veicoli alimentati a GNC”*.

Per converso, il Regolamento UE n. 2023/1824, che abroga espressamente la Direttiva D.A.F.I., stabilisce testualmente all'art. 8:

“Entro il 31 dicembre 2024 gli Stati membri provvedono affinché sia installato un numero adeguato di punti rifornimento di metano liquefatto accessibili al pubblico almeno lungo la rete centrale TEN-T, al fine di consentire la circolazione di veicoli pesanti alimentati a metano liquefatto in tutta l'Unione, a condizione che esista una domanda e a meno che i costi non siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici per l'ambiente”.

Balza evidente, quindi, che il Regolamento UE n. 2023/1824 non obbliga più gli Stati membri ad assicurare la realizzazione di un numero adeguato di punti di rifornimento per il gas naturale compresso (GNC), obbligandoli, invece, ad assicurare un numero adeguato di punti rifornimento di *“metano liquefatto”* (inteso, in base al Considerando n. 44, come *“Gnl, biogas liquefatto o metano liquefatto sintetico, comprese le miscele di tali combustibili”*) per la circolazione di veicoli pesanti in tutta l'Unione.

Sul piano ermeneutico, poi, giova evidenziare la volontà del legislatore unionale, quale si ricava dal Considerando n. 8 del Reg. n. 2023/1824, che si riporta di seguito:

“Nel settore dei trasporti pesanti su strada, le tecnologie per gli autocarri alimentati con metano liquefatto hanno raggiunto la piena maturità. Gli scenari comuni su cui si basano la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente e la comunicazione della Commissione



*Avvocatura Distrettuale dello Stato
Via Mariano Stabile, 182 - Palermo*

del 17 settembre 2020 dal titolo “*Un traguardo climatico 2030 più ambizioso per l’Europa – Investire in un futuro a impatto climatico zero nell’interesse dei cittadini*” (“*piano per l’obiettivo climatico*”), come pure gli scenari di modellizzazione riveduti del pacchetto “*Pronti per il 55%*”, suggeriscono un ruolo limitato per i combustibili gassosi che saranno sempre più decarbonizzati nel trasporto pesante su strada e in particolare nel segmento a lungo raggio. Inoltre, i veicoli alimentati a gas di petrolio liquefatto (Gpl) e a gas naturale compresso (Gnc), per i quali esiste già una rete di infrastrutture sufficiente in tutta l’Unione, dovrebbero essere gradualmente sostituiti da sistemi di gruppi propulsori a zero emissioni. Al fine di colmare le lacune ancora esistenti nelle reti principali è pertanto considerata necessaria unicamente una politica mirata, limitata alla realizzazione di un’infrastruttura per il metano liquefatto che consenta anche la fornitura di combustibili decarbonizzati”. Così stando le cose, sembrerebbe più prudente, ad avviso della scrivente Avvocatura, disapplicare, per intanto, il riferimento solo al gas naturale compresso (GNC), di cui all’art. 9, co. 1, lett. b), del D.A. 29.6.2016 n. 1947/8, allo scopo di evitare un contenzioso (peraltro, già preannunciato) su tale punto, restando immutato, invece, il riferimento al gas naturale liquido (GNL), e ciò in applicazione (ed entro i limiti) dell’art. 8 del Reg. UE n. 2023/1824, nelle more di un adeguamento della disciplina regionale alle innovazioni e/o modifiche apportate da detto Regolamento nel settore delle infrastrutture per i combustibili alternativi. A favore di tale opzione esegetica, depone il disposto dell’art. 14, co. 24-bis e 24-ter, della L. 28.11.2005 n. 246, per cui, nel recepimento (ma il principio vale anche per l’attuazione) della normativa eurounitaria, non si possono introdurre o mantenere “*livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti*”, ovvero che comportino “*oneri non strettamente necessari*” per l’attuazione del diritto UE.

*** * * * *

Reso il parere in risposta al quesito sottoposto a quest’Avvocatura, si archivia l’affare.

L’INCARICATO

Giacomo Ciani
Avvocato dello Stato

L’AVVOCATO DISTRETTUALE DELLO STATO
Giuseppina Tutino