



## Posizione sulla revisione della normativa sui distributori self service di metano

NGV Italy, NGVA Europe, Snam, Anigas, Anfia, FCA, Iveco e Volkswagen

### Le fonti

La direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, recepita in Italia con il Decreto legislativo 16 dicembre 2016 n. 257, ha inteso stabilire dei requisiti per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (ivi compreso il gas naturale compresso e liquefatto), al fine di ridurre la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale nel settore dei trasporti.

Allo scopo di sviluppare la modalità self service per gli impianti di distribuzione del GNC, la normativa prevede l'emanazione di un decreto del Dicastero dell'Interno, di concerto con quello dello Sviluppo economico, per aggiornare la normativa tecnica di cui al DM del Ministro dell'Interno del 24 maggio 2002 e successive modificazioni, tenendo conto degli standard di sicurezza utilizzati in ambito europeo.

### Il contesto europeo

In assenza di norme europee di regolamentazione del settore, allo stato attuale quello del self service a livello comunitario è un mercato sostanzialmente libero. All'interno dei vari Paesi europei, il self service è consentito in modo pieno, quasi sempre 24 ore su 24.

Si riportano, a titolo di esempio, i casi di Germania, Svizzera e Svezia, dove il rifornimento in self service è consentito senza limitazioni di sorta, o quello della Francia, dove le uniche restrizioni imposte dalla normativa sono di fatto già vigenti nell'ordinamento italiano.

In questo scenario, i firmatari del presente paper ritengono che una normativa più restrittiva di quella già presente in altre nazioni porrebbe l'Italia in una posizione di svantaggio rispetto agli altri Paesi europei, creando, di fatto, una disuguaglianza competitiva che andrebbe a discapito dei cittadini italiani e di quelli stranieri presenti sul nostro territorio.

### Il contesto italiano attuale

A partire da giugno 2017 è stato costituito un gruppo di lavoro informale che, presieduto dai Vigili del Fuoco, ha visto la partecipazione di Assogasliquidi, Assogasmetano, Assopetroli, Federmetano, NGV Italia, Snam Spa e Unione Petrolifera. Intervenuto anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha avuto il ruolo di esporre alle parti lo stato di avanzamento del cd. Targa System, nell'ottica di un suo possibile sviluppo con l'integrazione dei dati raccolti presso le stazioni di rifornimento per identificare eventuali veicoli dotati di bombole che abbiano superato la scadenza del collaudo.

Fine ultimo del tavolo è stato appunto quello di elaborare una proposta di aggiornamento della normativa, con riferimento agli impianti di distribuzione self service di metano.

La discussione, protratta per i mesi seguenti, ha fatto emergere posizioni diverse tra i Vigili del Fuoco e le organizzazioni su alcuni aspetti della regolamentazione. Le organizzazioni sedute al tavolo sono state costantemente impegnate nella valutazione di soluzioni che potessero garantire il giusto equilibrio tra massimi standard di sicurezza degli impianti e corretto sviluppo della rete dei carburanti alternativi – condizioni peraltro non alternative, assolutamente complementari e in linea con i principi stabiliti a livello comunitario. I Vigili del Fuoco, nonostante non abbiano commissionato alcuno studio dei rischi del rifornimento in self service alla luce delle avanzate tecnologie oggi disponibili, hanno proposto l'inserimento di prescrizioni e vincoli (obblighi di



addestramento; obblighi di identificazione dei conducenti e di registrazioni di dati che comporterebbero modifiche del software di gestione delle stazioni; obblighi per i gestori quali la messa a disposizione, per l'addestramento degli utenti, di un addetto con un certificato livello di competenza etc) non presenti a livello europeo, che di fatto non trovano ragion d'essere e penalizzerebbero l'Italia, i suoi cittadini, gli utenti stranieri presenti sul nostro territorio e l'intero settore del metano.

## Le proposte

Convinti dell'importanza di assicurare il giusto temperamento tra le esigenze dei diversi attori (cittadini, Amministrazioni, imprese della filiera), i firmatari di questo paper intendono fare il possibile per contribuire all'elaborazione di una normativa che, in linea con quanto già in essere a livello comunitario, possa garantire la massima sicurezza degli impianti, degli utenti e del processo di rifornimento.

I firmatari pertanto, pur apprezzando il lavoro di coordinamento svolto dai Vigili del Fuoco e nella piena consapevolezza della difficoltà di far convergere le posizioni dei vari stakeholder presenti al tavolo, vogliono affermare con fermezza la non condivisione di alcuni principi, fortemente voluti dai VVF, che sono stati inseriti nella proposta normativa.

Riconoscimento del conducente e verifica dell'avvenuta informazione. I firmatari, pur non ritenendolo un elemento indispensabile, concordano sulla possibilità di identificare il conducente. Non concordano, al contrario, sull'implementazione del sistema proposto dai Vigili del Fuoco, che prevede l'utilizzo di un codice identificativo rilasciato a seguito dell'avvenuto addestramento e della conseguente registrazione nella banca dati. Per i firmatari il riconoscimento dell'utente – se necessario – potrebbe avvenire solamente tramite i dati recuperabili dai seguenti strumenti, tra loro alternativi: documenti di identità elettronici, strumenti di pagamento elettronici o altri sistemi equivalenti. Le parti sarebbero d'accordo nel prevedere una possibile verifica successiva sull'avvenuta informazione del conducente, qualora questa fosse ritenuta necessaria. Vale la pena ribadire come per i firmatari qualsiasi metodo identificativo non possa essere di tipo abilitativo: non si possa pertanto, come prevede il testo proposto dai Vigili del Fuoco, impedire la possibilità di effettuare il rifornimento in caso di mancata informazione.

Informazione del conducente. I firmatari possono concordare sull'opportunità di informare gli utenti sulle modalità di utilizzo dei distributori self service di metano. Ritengono al contrario di non poter accettare l'obbligo di addestramento pratico dei conducenti. Un'eventualità di questo tipo infonderebbe peraltro nei cittadini convinzioni altamente scorrette sul metano, che sarebbe ritenuto più pericoloso di altri carburanti. A parere delle organizzazioni, idonea segnaletica disponibile presso la stazione di rifornimento sarebbe appropriata e sufficiente a garantire la corretta informazione dei conducenti. Pur non ritenendo quindi necessarie ulteriori azioni, i firmatari sarebbero favorevoli a prevedere per i conducenti la libera scelta tra un'informazione online tramite tutorial predisposti in conformità alla norma ISO1623 (EN-ISO16923-2) e un addestramento pratico svolto da parte di soggetti abilitati che verranno individuati dall'Autorità competente. In ognuno dei due casi, al termine dell'informazione/addestramento, si concorda sull'opportunità che venga rilasciato un opuscolo informativo in formato cartaceo o digitale. Snam Spa conferma la propria disponibilità a gestire – tramite una app o un portale web - le informazioni relative all'avvenuta informazione.

Utenti di nazionalità estera. La normativa proposta dai Vigili del Fuoco prevede una regolamentazione diversa per gli utenti di nazionalità estera presenti sul nostro territorio – meno stringente ma comunque più restrittiva di quella che potrebbero avere nella nazione di provenienza - e i cittadini italiani. E' indispensabile, per non dare luogo ad asimmetrie tra i vari Paesi e disparità di trattamento tra i relativi cittadini, uniformare il trattamento riservato ai diversi soggetti. In particolare, si ritiene fondamentale predisporre un sistema semplice ed universale, che possa trovare applicazione sia per gli utenti italiani che per quelli stranieri senza dare luogo a disuguaglianze.



Sistema alternativo. Il sistema che prevede l'attivazione di apposita scheda a riconoscimento elettronico con indicazione del nominativo dell'utente legata alla validità delle bombole del veicolo non rappresenta infine una soluzione alternativa possibile, in considerazione dei considerevoli tempi e costi di attuazione, cui non corrisponderebbe una maggiore sicurezza dell'utente all'atto del rifornimento in modalità self service.

### **Conclusioni**

I firmatari, aperti al dialogo e al confronto, sono convinti dell'importanza di trovare soluzioni in grado di bilanciare le esigenze di sicurezza, fruibilità del servizio e sviluppo della rete dei carburanti alternativi. Ritengono tuttavia imprescindibile rispettare i principi sopra esposti e sono fortemente contrari a misure restrittive - peraltro non supportate da recenti studi sugli effettivi rischi dei rifornimenti di metano in modalità self service - che porterebbero a distorsioni nel mercato unico europeo.