

COMMISSIONI RIUNITE

VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1161 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada. Atto 278 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con osservazioni</i>)	28
ALLEGATO (<i>Parere approvato dalle Commissioni</i>)	30

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 6 ottobre 2021. — Presidenza della presidente della IX Commissione Raffaella PAITA. — Interviene la sottosegretaria di Stato per la transizione ecologica Ilaria Fontana.

La seduta comincia alle 16.05.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1161 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada.

Atto 278.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con osservazioni).

Le Commissioni proseguono l'esame dello schema di decreto in titolo, rinviato da ultimo il 5 ottobre scorso.

Raffaella PAITA, *presidente*, ricorda che in data 14 settembre è pervenuta la valu-

tazione favorevole con un rilievo della Commissione Bilancio.

Vincenza LABRIOLA (FI), *relatrice per la VIII Commissione*, ringraziando il Governo per il proficuo confronto, anche a nome del collega relatore Donina, presenta una proposta di parere favorevole con osservazioni (*vedi allegato*).

La sottosegretaria Ilaria FONTANA, ringraziando a sua volta la Commissione anche per l'attesa dovuta ad un ritardo dipendente da cause a lei non imputabili, concorda con la proposta di parere dei relatori.

Rachele SILVESTRI (FDI) dichiara il voto favorevole del proprio gruppo sulla proposta di parere dei relatori, di cui condivide soprattutto l'osservazione di cui alla lettera *a*). Si tratta di un tema di grande importanza per le amministrazioni, che non hanno avuto la possibilità di porre limiti minimi alle emissioni inquinanti dei veicoli, che a suo giudizio, ove possibile, dovrebbero finanche essere aumentati.

Alberto ZOLEZZI (M5S) dichiara il voto favorevole del proprio gruppo, essendo stata accolta la richiesta formulata dal Movimento 5 Stelle di introdurre, nelle osservazioni, uno specifico riferimento ai limiti emissivi. Tiene a sottolineare, tuttavia, di non condividere la promozione dell'utilizzo di motori endotermici, risultando a suo giudizio preferibile l'utilizzo della tecnologia elettrica, anche alla luce della valuta-

zione di impatto ambientale mediante l'adozione di principi del ciclo di vita completo.

Le Commissioni approvano la proposta di parere favorevole con osservazioni dei relatori (*vedi allegato*).

La seduta termina alle 16.10.

ALLEGATO

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1161 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (Atto n. 278).

PARERE APPROVATO DALLE COMMISSIONI

Le Commissioni VIII e IX,

esaminato lo schema di decreto legislativo in oggetto;

premesso che:

il termine per il recepimento della direttiva è scaduto, in quanto fissato al 2 agosto 2021;

la delega conferita dalla legge n. 53 del 2021 risulterebbe scaduta lo scorso 8 agosto ma, per effetto dello « scorrimento » di ulteriori tre mesi che si produce se lo schema di decreto è sottoposto all'esame parlamentare a ridosso della scadenza del suddetto termine, esso verrà adesso a scadenza il prossimo 8 novembre;

quanto al contenuto dello schema, in estrema sintesi, l'articolo 1 individua l'oggetto e le finalità, l'articolo 2 delinea l'ambito di applicazione, l'articolo 3 reca le definizioni, l'articolo 4 definisce gli obiettivi minimi di appalto, espressi come percentuali minime di veicoli puliti da acquisire sino al 31 dicembre 2025 per il primo periodo di riferimento, e tra il 1° gennaio 2026 e il 31 dicembre 2030, per il secondo periodo di riferimento, l'articolo 5 definisce gli obblighi informativi verso la Commissione europea, l'articolo 6 reca l'usuale clausola di invarianza finanziaria e l'articolo 7 dispone l'abrogazione dell'attuale normativa in materia;

rilevato che:

lo schema di decreto legislativo in esame imponendo per le pubbliche amministrazioni degli obblighi nell'acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada a

ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico, deve determinare le condizioni affinché gli appalti pubblici sia per i contratti di acquisto, di *leasing*, di locazione o di vendita a rate dei veicoli, sia per i contratti di servizio, siano efficaci e garantiscano la concorrenza;

nei prossimi anni per via degli obiettivi previsti dal Regolamento (UE) 2019/631 (del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011), che fissa stringenti obiettivi di contenimento delle emissioni di CO₂ in capo ai produttori *automotive*, continuerà a crescere l'offerta di autovetture e veicoli commerciali leggeri alimentati con energia elettrica e debutteranno quelli ad idrogeno. L'Italia ha una consolidata tradizione industriale in materia di autoveicoli, carburanti e infrastrutture alternative (v. GPL e metano), che di recente ha trovato nuovo slancio e maggior beneficio ambientale con il biometano e il GNL (anch'essi destinati a diventare sempre più bio, con il bioGNL come per il bioGPL), come pure dimostrano le esplicite previsioni e stanziamenti di incentivazioni previste nel PNRR, che si inseriscono appieno nell'efficace sistema di incentivazione previsto dal Decreto 2 marzo 2018 « *Promozione dell'uso del biometano e degli altri biocarburanti avanzati nel settore dei trasporti* », che potrà essere rinnovato e affinato nei prossimi anni, anche nell'ambito del recepimento della Direttiva 2018/2001, cosiddetta RED II;

la classificazione dei veicoli adibiti al trasporto su strada, in ordine all'impatto ambientale e al consumo energetico, basata sulle emissioni allo scarico dei gas climalteranti (CO₂ g/km) e all'emissioni di inquinanti, è da ritenersi sempre meno adeguata considerando la progressiva penetrazione delle auto elettrificate (e prossimamente di quelle a idrogeno) che non hanno motori a combustione interna, acquisiti i rilievi espressi dalla Commissione Bilancio in data 14 settembre 2021,

esprimono

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) di adoperarsi, anche in sede europea, affinché per un efficace svolgimento delle gare di appalti pubblici – e segnatamente per aumentare il numero delle possibili offerte, così da avere maggior concorrenza e, in ultima analisi, un miglior esito – oltre ad autovetture e veicoli commerciali leggeri alimentati con energia elettrica (e idrogeno) sia prevista e garantita la partecipazione di altri «veicoli puliti» che utilizzano combustibili alternativi *low carbon* come definiti dall'art. 2, comma 1, lettera a), del decreto legislativo n. 257/2016 (*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*), al di sotto di una soglia di emissioni inquinanti ritenuta adeguata ai fini degli obiettivi della direttiva;

b) di adoperarsi – anche in sede europea – per assicurare che la valutazione degli impatti energetico e ambientale dei veicoli adibiti al trasporto su strada possa essere certificata mediante l'adozione dei principi del *Life Cycle Assessment* (LCA) per la valutazione dell'impronta ambientale (emissioni di CO₂) in considerazione della necessità di valutare i reali impatti emissivi delle differenti alimentazioni delle auto, non solo con riferimento all'uso del veicolo, ma anche al suo processo di fabbricazione e alla cosiddetta «fine vita»

(produzione e smantellamento del veicolo e della batteria e riciclaggio dei materiali);

c) di valutare di escludere dal presente decreto, ovvero di rivedere al ribasso, gli obiettivi minimi degli appalti pubblici per quei veicoli leggeri e pesanti conformi alla tabella 2 destinati a missioni particolarmente gravose (p.e. fuori strada) esclusivamente per le necessità di comuni montani;

d) in accordo con quanto previsto dalla direttiva 2019/1161/UE, dovrebbe valutarsi l'opportunità di estendere l'ambito di applicazione dello schema di decreto legislativo ai seguenti contratti: contratti di acquisto, di *leasing*, di locazione o di vendita a rate di veicoli adibiti al trasporto su strada per i quali le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatari hanno l'obbligo di applicare il codice dei contratti pubblici (decreto legislativo n. 50 del 2016);

e) dovrebbe valutarsi l'opportunità di adeguare la normativa di settore, in particolare quanto previsto dall'articolo 5 del decreto interministeriale n. 71 del 9 febbraio 2021 (Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile), prevedendo tra i veicoli di categoria M3 ivi oggetto di finanziamento anche quelli in locazione all'ente pubblico istituzionalmente competente per il servizio a cui sono destinati ovvero di un soggetto terzo con vincolo di reversibilità a favore del medesimo ente pubblico o dei successivi soggetti affidatari del servizio;

f) al fine di assicurare una migliore tutela ambientale e la riduzione del consumo di risorse naturali, in materia di trasporto pubblico locale per l'acquisto di mezzi *green* ad alimentazione elettrica, ad idrogeno ed a gas, dovrebbe valutarsi, anche alla luce dei principi eurounitari, l'opportunità di adeguare il codice dei contratti pubblici prevedendo che le stazioni appaltanti inseriscano nella documentazione progettuale e di gara un criterio di priorità per l'offerta del partecipante i cui siti di produzione si trovino più prossimi ai luoghi di utilizzo dei mezzi, così da assicurare una riduzione delle emissioni dovute al trasporto ed alla distanza, nel rispetto del principio dell'impronta ecologica.