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 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico nel trasporto su strada. Atto n. 301 (*Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio*) 6

ATTI DEL GOVERNO

*Mercoledì 15 dicembre 2010. — Presidenza del vicepresidente Salvatore MAR-
GIOTTA.*

La seduta comincia alle 9.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico nel trasporto su strada.

Atto n. 301.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione inizia l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno.

Marco DESIDERATI (LNP), *relatore per la IX Commissione*, fa presente che lo schema di decreto in esame, predisposto ai sensi dell'articolo 1 della legge n. 96 del 2010 (legge comunitaria per il 2009), reca attuazione della direttiva 2009/33/CE. Tale direttiva si inserisce nel quadro delle iniziative comunitarie volte a ridurre i livelli di inquinamento derivante dalla circola-

zione dei veicoli stradali ed è finalizzata a stimolare e influenzare il mercato dei veicoli standard prodotti su larga scala come autovetture, autobus, pullman e autocarri, garantendo una domanda di veicoli adibiti al trasporto su strada puliti e a basso consumo energetico.

Ricorda che in questa materia sono state recentemente avviate alcune iniziative legislative; in particolare, presso la Commissione trasporti è in corso di esame la proposta di legge C. 2184, recante Misure per il sostegno dello sviluppo di sistemi di mobilità ad alta sostenibilità, mentre presso le Commissioni riunite attività produttive e trasporti sono in discussione le proposte C. 2844 e C. 3553, anch'esse volte a favorire lo sviluppo della mobilità mediante veicoli non inquinanti.

Passando ad una breve illustrazione degli articoli del provvedimento, fa presente che lo schema si compone di 7 articoli e di un allegato, che indica i dati per il calcolo dei costi di esercizio dei veicoli adibiti al trasporto su strada. L'articolo 1 dello schema individua le finalità del decreto nella promozione e stimolo del mercato dei veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico, e

nel potenziamento del contributo del settore dei trasporti alle politiche della Comunità in materia di ambiente, clima ed energia. L'articolo 2 precisa che il decreto si applica ai contratti di acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada stipulati da amministrazioni aggiudicatrici e operatori che assolvono obblighi di servizio nel quadro di un contratto di servizio pubblico, ai sensi del regolamento CE n. 1370/2007. L'articolo 3 definisce il significato delle espressioni utilizzate nel testo. In particolare, segnalo la lettera c), che reca la specificazione della categoria dei veicoli adibiti al trasporto su strada: – autovetture: veicoli progettati e costruiti per il trasporto di persone, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente; – veicoli commerciali leggeri: veicoli per il trasporto di merci, aventi massa massima non superiore a 3,5 tonnellate; – veicoli commerciali pesanti: veicoli per il trasporto di merci, aventi massa massima superiore a 3,5 tonnellate, ma non superiore a 12 tonnellate; – autobus: veicoli per il trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente. Per quanto riguarda l'articolo 4, che regola i criteri e le modalità cui devono attenersi le amministrazioni aggiudicatrici per privilegiare l'acquisizione di veicoli a ridotto impatto energetico e ambientale, faccio rinvio all'intervento che verrà svolto dal collega relatore per la VIII Commissione. L'articolo 5 reca una metodologia di calcolo dei costi di esercizio durante l'arco di vita del veicolo, suddivisi in costi connessi al consumo energetico, costi connessi alle emissioni di CO₂, e costi connessi alla emissione di sostanze inquinanti.

Segnalo da ultimo che, come indicato dall'articolo 7 dello schema ed illustrato dalla relazione tecnica allegata, dal provvedimento non deriveranno nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto le prescrizioni stabilite per le amministrazioni possono essere adempiute con le disponibilità finanziarie previste a legislazione vigente.

Tommaso FOTI (PdL), *relatore per la VIII Commissione*, per quanto riguarda, in particolare le competenze della VIII Commissione ambiente, fa presente che lo schema di decreto in esame reca disposizioni relativamente al campo di applicazione e alla definizione dei soggetti chiamati a dare applicazione alla nuova disciplina in materia di promozione di veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico nel trasporto su strada. In particolare osserva che, ai sensi dell'articolo 2, il campo di applicazione dello schema in esame riguarda i contratti di acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada stipulati dalle amministrazioni aggiudicatrici o dagli enti aggiudicatori come definiti dal Codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006, nei casi in cui sono assoggettati all'obbligo di applicare le procedure di appalto; dagli operatori di servizio pubblico, che assolvono obblighi di servizio pubblico, nel quadro di un contratto di importo superiore alle soglie definite all'articolo 28 del citato Codice dei contratti pubblici. Conseguentemente, l'articolo 3, nel definire il significato delle espressioni utilizzate nel testo, rinvia alle definizioni utilizzate nel Codice.

Osserva, inoltre, che, ai sensi del comma 2 dell'articolo 4, i soggetti sottoposti alle disposizioni del presente decreto, al momento dell'acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, debbano tener conto – tra l'altro – degli ulteriori impatti ambientali definiti ai sensi del decreto ministeriale 11 aprile 2008, n. 135, recante il Piano d'azione per la sostenibilità ambientale dei consumi nel settore della pubblica amministrazione, con particolare riferimento a specifici obiettivi di sostenibilità ambientale indicati come «criteri ambientali minimi» (CAM). Segnalo quindi che i successivi commi 3 e 4 del medesimo articolo 4 prevedono quindi l'applicazione, da parte dei soggetti interessati, di almeno una delle seguenti opzioni, sempre tenuto conto dei predetti criteri ambientali minimi: indicazione, nei documenti dell'appalto, di specifiche tecniche in materia di prestazioni energetiche

ed ambientali per ciascun tipo di impatto considerato, nonché per ogni altro eventuale tipo di impatto ambientale; inclusione degli impatti energetico-ambientali fra i criteri di aggiudicazione dell'appalto e utilizzo della metodologia di calcolo dei costi di esercizio prevista dall'articolo 5 qualora – nei casi in cui venga esperita una procedura di appalto con il criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa – tali impatti siano monetizzati, al fine di fondare la decisione di acquisizione anche sugli impatti energetico-ambientali. L'articolo 6 dispone, infine, che eventuali modifiche dell'allegato 1 necessarie al fine di dare attuazione a successive norme comunitarie non autonomamente applicabili saranno apportate, ai sensi dell'articolo 13 della legge n. 11 del 2005, con appositi decreti del Ministro dell'ambiente. In conclusione, nell'esprimere un giudizio positivo sul complesso

delle misure contenute in un provvedimento che mira a ridurre l'impatto energetico e ambientale di determinati veicoli a motore adibiti al trasporto su strada, conseguendo in tal modo una significativa riduzione delle emissioni inquinanti e importanti benefici in termini di tutela della salute dei cittadini e di miglioramento dell'ambiente nel suo complesso, preannuncia l'intenzione di predisporre, insieme al collega Desiderati, relatore per la Commissione trasporti, una proposta di parere che tenga conto delle considerazioni, dei suggerimenti e delle eventuali proposte migliorative del testo che dovessero emergere nel corso del dibattito.

Salvatore MARGIOTTA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 9.10.