

## 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>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i> ) .....	9
---	---

#### ATTI DEL GOVERNO

*Giovedì 9 settembre 2021. — Presidenza della presidente della IX Commissione Raffaella PAITA.*

#### La seduta comincia alle 14.45.

**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.**

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

Le Commissioni iniziano l'esame dello schema di decreto in titolo.

Raffaella PAITA, *presidente*, ricorda che l'atto in esame è stato assegnato lo scorso 5 agosto, in quanto era imminente la scadenza della delega conferita con la legge di delegazione europea 2019-2020 che, come noto, prevede uno « scorrimento » di tre mesi del termine finale di esercizio delle deleghe ove necessario per consentire alle

Commissioni parlamentari di esprimersi. Queste ultime hanno 40 giorni di tempo che, nel caso di specie, scadrebbe il prossimo 14 settembre.

Avverte che, in data 11 agosto 2021, sulla base delle determinazioni dell'ufficio di presidenza della Commissione trasporti, ha richiesto al Ministro per i rapporti con il Parlamento di disporre di tempi congrui per l'esame di sette schemi di decreto legislativo assegnati nelle sedute del 5 e del 9 agosto, tra cui lo schema di decreto in esame. Ciò in considerazione della consolidata prassi parlamentare secondo la quale gli schemi di decreto trasmessi in prossimità o in pendenza della sospensione dei lavori parlamentari sono assegnati alle Commissioni alla ripresa dei lavori, al fine di consentire alle stesse di fruire integralmente dei termini previsti dalla legge o dal regolamento. Tale prassi nel caso di specie non ha infatti potuto trovare applicazione in quanto gli atti sono stati trasmessi al Parlamento, come già ricordato, nell'imminenza della scadenza dei termini di delega (termini peraltro prorogati di tre mesi proprio a seguito dell'assegnazione).

Analogamente, l'ufficio di presidenza della Commissione ambiente nella riunione dello scorso 7 settembre ha convenuto sulla necessità di richiedere al Governo di poter

disporre di tempi congrui per l'esame dei pareri, al fine di consentire che le Commissioni si possano esprimere entro la prima metà del mese di ottobre su questo atto e sugli altri schemi di decreto pendenti.

Il Ministro D'Incà, con lettera in data odierna, ha fatto presente che i termini per l'espressione dei pareri potranno essere concordati, in relazione ai singoli atti, con i rappresentanti del Governo presenti in seduta, al fine di tenere conto delle esigenze della Commissione e della necessità di adottare entro i termini previsti i decreti legislativi.

Constatata l'assenza del rappresentante del Governo, invita i deputati Donina e Labriola a svolgere la relazione introduttiva.

Giuseppe Cesare DONINA (LEGA), *relatore per la IX Commissione*, osserva che le Commissioni riunite VIII (Ambiente) e IX (Trasporti) avviano nella seduta odierna l'esame dello schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1161, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (A.G. 278).

La delega per il recepimento in questione è recata dalla legge di delegazione europea 2019-2020 (legge 22 aprile 2021, n. 53), che nell'allegato A include appunto la citata direttiva.

La direttiva (UE) 2019/1161 promuove soluzioni per la mobilità pulita negli appalti pubblici, offrendo una base per stimolare la domanda e l'ulteriore diffusione di soluzioni in questo settore ed apporta pertanto una serie di modifiche alla precedente direttiva 2009/33/CE, recepita in Italia con il decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 24.

Ricorda preliminarmente che il termine per il recepimento della direttiva risulta scaduto, in quanto fissato al 2 agosto 2021. In applicazione del meccanismo di scorrimento dei termini di delega previsto, in via generale, dall'articolo 31, commi 1 e 3, della legge n. 234 del 2012, la scadenza della delega è invece fissata all'8 novembre 2021.

Venendo all'articolato, lo schema di decreto legislativo si compone di 7 articoli, oltre all'Allegato (munito di tre tabelle).

L'articolo 1 individua l'oggetto e le finalità dello schema di decreto imponendo l'obbligo per le amministrazioni aggiudicatrici e per gli enti aggiudicatori di tenere conto, nell'acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale, tra cui il consumo energetico e le emissioni di CO<sub>2</sub> e di talune sostanze inquinanti, nell'intero arco di tutta la loro vita, al fine di promuovere e di stimolare il mercato dei veicoli a ridotto impatto ambientale e a basso consumo energetico e di potenziare il contributo del settore dei trasporti alle politiche dell'UE in materia di ambiente, clima ed energia.

L'articolo 2 delinea l'ambito di applicazione dello schema di decreto, stabilendo (al comma 1) che esso si applichi 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 aggiudicatori hanno l'obbligo di applicare il codice dei contratti pubblici; contratti di servizio pubblico aventi per oggetto la prestazione di servizi di trasporto di passeggeri su strada che risultino « sopra soglia » sulla base della normativa europea; contratti di servizio definiti nella tabella 1 per i quali le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori hanno l'obbligo di applicare il Codice dei contratti pubblici (si tratta di servizi di trasporto pubblico terrestre; servizi speciali di trasporto passeggeri su strada; servizi di trasporto non regolare di passeggeri; servizi di raccolta di rifiuti; trasporti postali su strada; servizi di trasporto colli; servizi di consegna postale; servizi di consegna colli).

In base al comma 2, poi, il presente decreto si applica unicamente alle procedure contrattuali avviate dopo la data della sua entrata in vigore. Il comma 3, infine, esclude dall'ambito di applicazione dello schema di decreto alcuni veicoli, individuati sulla base di specifici richiami normativi. Sulla base della relazione illustrativa, si tratta dei seguenti veicoli: veicoli

blindati, ambulanze, carri funebri, veicoli della categoria M1 con accesso per sedie a rotelle, gru mobili, veicoli progettati e costruiti per essere essenzialmente utilizzati in cantieri edili, cave, infrastrutture portuali o aeroportuali, nonché veicoli specificamente progettati e costruiti o adattati per essere utilizzati dalle forze armate, dalla protezione civile, dai servizi antincendio e dalle forze di polizia.

L'articolo 3 riproduce fedelmente le definizioni previste dalla direttiva. In particolare vengono introdotte nell'ordinamento nazionale le nuove definizioni (non presenti nel testo vigente del decreto legislativo n. 24/2011) di «veicolo pulito» e di «veicolo pesante a emissioni zero».

Cede a questo punto la parola alla collega Labriola, relatrice dell'VIII Commissione, che illustrerà i rimanenti contenuti dello schema di decreto legislativo.

Vincenza LABRIOLA (FI), *relatrice per la VIII Commissione*, annuncia che integrerà la relazione del collega Donina, con riguardo agli ulteriori contenuti dello schema di decreto legislativo in argomento.

L'articolo 4 definisce gli obiettivi minimi di appalto, espressi come percentuali minime di veicoli puliti rispetto al numero complessivo di veicoli adibiti al trasporto su strada contemplati dai contratti, aggiudicati 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.

Le percentuali di obiettivi minimi di appalto previste nella tabella 3 allegata allo schema in esame devono essere rispettate nei contratti pubblici relativi ai veicoli e ai servizi per i veicoli leggeri e pesanti puliti. Nel dettaglio, le percentuali di veicoli puliti (leggeri e pesanti) rispetto al numero totale di veicoli contemplati dai contratti sono: veicoli leggeri puliti, 38,5 per cento al 2025

e al 2030; veicoli pesanti puliti, 10 per cento (autocarri) e 45 per cento (autobus) al 2025; 15 per cento (autocarri) e 65 per cento (autobus) al 2030. Si fa notare che l'articolo in esame e la tabella 3 recepiscono fedelmente le disposizioni e gli obiettivi recati dalla direttiva fissati per l'Italia.

L'articolo 5 definisce gli obblighi informativi verso la Commissione europea. Al riguardo le amministrazioni aggiudicatrici e gli enti aggiudicatari trasmettono annualmente al MiTE, entro il 31 gennaio, il numero totale dei veicoli oggetto di ciascun contratto di cui all'articolo 2, comma 1, lettere *a*), *b*) e *c*), aggiudicato entro il 31 dicembre dell'anno precedente, indicando, altresì, il numero dei veicoli rispetto al totale qualificabili come veicoli leggeri puliti e come veicoli pesanti puliti, nonché il numero dei veicoli rispetto al totale qualificabili come veicoli pesanti a emissioni zero.

Entro il 2 agosto 2022, il MiTE informa la Commissione europea sulle misure adottate e da adottare ai fini dell'attuazione del presente decreto, inclusa la relativa tempistica, nonché su qualsiasi altra informazione ritenuta pertinente e presenta una relazione sull'attuazione del presente decreto, per la prima volta entro il 18 aprile 2026 e successivamente ogni tre anni (comma 3).

L'articolo 6 reca l'usuale clausola di invarianza finanziaria.

L'articolo 7 dispone l'abrogazione del decreto legislativo n. 24 del 2011, che recepiva la precedente direttiva in materia 2009/33/UE.

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

**La seduta termina alle 14.50.**