



GREENPEACE



TRANSPORT &
ENVIRONMENT

Osservazioni Atto Governo 278

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

Art. 4 - Obiettivi minimi e tabella 3 dell'Allegato

Si invita il governo, accanto agli obiettivi minimi, ad indicare valori obiettivo più ambiziosi al 2030: per i veicoli leggeri 100% al 2030 e per i veicoli pesanti il 50% dei camion e 100% degli autobus al 2030.

In accordo con quanto previsto dalla direttiva 2019/1161/UE si ritiene che gli obiettivi minimi individuati siano da considerarsi **come percentuali già minime e che quindi non possano e non debbano essere rivisti al ribasso**, nemmeno per quei veicoli leggeri e pesanti conformi alla tabella 2 destinati a missioni particolarmente gravose o per le necessità di comuni montani, come richiesto dal parere approvato dall' 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni). E' molto probabile infatti che il **phase out** reale dei **veicoli leggeri** a combustione avvenga, anche in Italia, ben prima di quanto annunciato ora dalla Commissione Europea (2035): probabilmente **tra il 2028 e 2030**, stando agli annunci volontari della gran parte delle case automobilistiche europee (Stellantis inclusa).

Nel caso dei **veicoli pesanti** (camion ed autobus), si fa notare che **Milano, Torino, Cagliari, Bergamo e Pavia** hanno già pianificato l'**elettificazione totale del proprio TPL urbano entro il 2030**. Che la città di **Bolzano** ha concluso proprio studio sperimentale sulle prime linee autobus sia elettriche che idrogeno, dimostrando la totale compatibilità di entrambe le motorizzazioni zero emissioni per le proprie linee urbane ed interurbane: la mobilità a zero emissioni è totalmente compatibile con le Dolomiti e quindi **qualsiasi territorio montano**.

I **camion** in uso alla pubblica amministrazione sono quasi tutti locali. I più pesanti sono probabilmente i **compattatori per raccolta rifiuti**: a Parigi la metà sono elettrici dall'inizio del secolo scorso sino agli anni '90 e alcuni in servizio sino ad oggi.

Art. 4 - Obiettivi minimi e tabella 3 dell'Allegato (seconda oss.)

Si invita il governo a confermare i limiti emissivi, le definizioni e le modalità di valutazione (lungo l'intero ciclo di vita) delle fonti energetiche a basse emissioni.

Si ritiene indispensabile che le definizioni e la classificazione di veicoli puliti e a zero emissioni rimanga solo ed esclusivamente quella definiti dall'articolo 2, comma 1, lettera a), del decreto legislativo n. 257 del 2016, esclusi i combustibili prodotti da biomassa a elevato rischio di cambiamento indiretto della destinazione d'uso dei terreni, a discapito di foreste e torbiere ad elevata biodiversità (ad esempio biodiesel attuale, derivato da olio di palma e soia). Questo sia per rendere realmente confrontabili il raggiungimento degli obiettivi con gli altri paesi UE sia perché frutto di discussioni già svoltesi fra i vari Stati dell'Unione ed esclusi al 2025 e 2030 dalle nuove direttive sulle rinnovabili. Non sono quindi da considerarsi "veicoli puliti" quelli che utilizzano



LEGAMBIENTE

GREENPEACE



Kyoto Club



WWF

**TRANSPORT &
ENVIRONMENT**

combustibili alternativi low carbon, come richiesto dal parere approvato dall' 8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni).

Art. 2 - Ambito di applicazione

Si invita il governo a includere esplicitamente la possibilità di impiego dei fondi statali (ad esempio Piano Nazionale Trasporti Sostenibili) anche a leasing, noleggio, per l'acquisizione di veicoli di servizio e trasporto pubblico come autobus elettrici.

La misura proposta, pur uscendo dall'ambito di applicazione della direttiva 2019/1161/UE, è in totale accordo con quanto previsto l'ambito di applicazione dello schema di decreto legislativo, in quanto si applica ai seguenti 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 d.lgs. 50/2016 (Codice dei contratti pubblici). In particolare, l'opzione di locazione rappresenta uno strumento necessario e indispensabile al raggiungimento degli obiettivi minimi previsti entro il 31-12-2025 e dal 01-01-2026 al 31-12-2030. Per raggiungere tali obiettivi, appare quindi opportuno adeguare la normativa di settore, in particolare quanto previsto dall'articolo 5 del Decreto Interministeriale n. 71 del 9 febbraio 2021 (Piano strategico nazionale 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.

Si fa notare infine che, anche solo **per il ricambio degli autobus TPL urbano (circa 50.000 autobus con età media 12 anni)**, gli investimenti pubblici oggi previsti sono largamente insufficienti persino a garantire il non innalzamento dell'età media del circolante, neppure con l'incremento previsto degli stanziamenti grazie al PNRR.