

La corsa alla lotta alle emissioni inquinanti dei mezzi di trasporto spinge l'Unione Europea a varare **nuove disposizioni** che permettano una più rapida diffusione dei veicoli più puliti, a basso consumo.



Sono trascorsi dodici anni da quando, nel 2009, la Commissione europea emanò la Direttiva 33 che, però, non è stata in grado di dare quell'impulso sperato alla diffusione dei cosiddetti **“veicoli puliti**

” sul mercato dell'Unione. L'impatto molto limitato di queste politiche sulla riduzione di emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti atmosferici causata dal sistema dei trasporti ha portato l'Unione europea ad emanare una nuova direttiva nel 2019, la 1161, che il Governo italiano si accinge ora a recepire con il Decreto Legislativo frutto della Legge di Delegazione europea 2019-2020, approvato dal Parlamento lo scorso aprile.

L'Ue ha messo in campo una serie di **iniziative strategiche**, tra cui misure che promuovono un

trasferimento modale verso il trasporto pubblico e l'uso degli appalti pubblici per promuovere i veicoli puliti.

Vediamo, dunque, come l'Italia intende recepire questo pacchetto di misure. Innanzitutto, viene chiarito e ribadito l'oggetto e le finalità della norma che impone l'obbligo per le amministrazioni e per gli enti aggiudicatori di tenere conto, nell'acquisizione di veicoli adibiti al trasporto su strada, degli impatti energetico e ambientale.

Tra questi, il consumo energetico e le **emissioni di CO2** e di talune sostanze inquinanti, nell'intero arco di tutta la loro vita, con l'obiettivo di promuovere e 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 comunitarie in materia di ambiente, clima ed energia.

Ciò troverà applicazione nei contratti di acquisto, di leasing, di locazione o di vendita a rate di veicoli adibiti al trasporto su strada nonché ai contratti di servizio pubblico per le prestazioni di servizi di trasporto di passeggeri su strada, il cui avviso di gara sia stato pubblicato dopo il 2 agosto 2021.

Diverse le **categorie di veicoli** necessariamente esclusi affinché si eviti di imporre un onere sproporzionato alle autorità pubbliche e agli operatori: quelli agricoli e forestali; i veicoli a motore a due o tre ruote ed i quadricicli; i cingolati e delle forze armate; i veicoli progettati e costruiti per essere essenzialmente utilizzati in cantieri edili, cave, infrastrutture portuali o aeroportuali; mezzi della protezione civile, servizi antincendio e dei servizi responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico nonché tutti quei veicoli atti ad eseguire lavori che, per le loro caratteristiche costruttive, non sono idonei al trasporto passeggeri come i blindati, le autofunebri, i veicoli con accesso per sedie a rotelle e gru mobili.

Il Decreto legislativo, poi, introduce nell'ordinamento italiano le definizioni di "veicolo pulito" e di "veicolo pesante a **emissioni zero**". Nelle aggiudicazioni future, si dovrà raggiungere il 38,5% entro il 2025 di veicoli leggeri puliti e, per quanto concerne i veicoli pesanti puliti, il 10% di autocarri e 45% di autobus entro il 2025; percentuali che salgono rispettivamente al 15% e al 65% entro il 2030. L'andamento effettivo delle disposizioni che, ci auguriamo riescano finalmente ad avere un effettivo impatto sul sistema dei trasporti nazionale, verrà annualmente monitorato, verificato e reso noto dal Ministero della Transizione Ecologica.

La Direttiva si inserisce nel solco delle iniziative che, con gli ultimi governi nazionali, stiamo portando avanti per sostenere un radicale **cambiamento della mobilità** e per sostenere l'effettiva transizione ecologica anche nel settore dei trasporti senza, per questo, far gravare i costi del minor impatto ambientale sui consumatori e sulle imprese. In questa strategia, grande supporto verrà dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che dedica alle fonti energetiche alternative diversi capitoli con ingenti risorse.

Articolo dell'On. Emanuele Scagliusi tratto dal TN 5/2021 anno XXIII

© TN Trasportnotizie - Riproduzione riservata

