La promozione dei **veicoli puliti** attraverso gli appalti pubblici fino ad oggi non ha portato i frutti sperati



A causa di regole troppo farraginose, la produzione di veicoli
puliti in Europa non è stata stimolata dal lato della domanda. L’accordo che il Parlamento e il Consiglio hanno raggiunto lo scorso 11 febbraio per modificare la direttiva 2009/33/CE (la cosiddetta “Clean Vehicle Directive”) contribuirà a
cambiare la situazione
odierna.

I co-legislatori hanno infatti lavorato sulla proposta della Commissione UE per introdurre regole di più **semplice applicazione** rispetto al passato per le autorità locali, regionali e nazionali negli Stati membri impegnate nell’acquisto di veicoli puliti e si sono accordati, in particolare, per

fissare obiettivi di acquisto vincolanti, che dovranno essere raggiunti entro il 2025 e il 2030.

Questi obiettivi riguardano i **veicoli leggeri e i veicoli pesanti** e sono fissati per ciascun paese dell'Unione in base alla popolazione e al PIL.

L'Italia dovrà dotarsi del 38,5% di veicoli leggeri puliti nel 2025 e nel 2030. Nel primo periodo (tra l'entrata in vigore della direttiva modificata e il 2025) saranno considerati come veicoli leggeri puliti le auto e i furgoni con **emissioni di CO2 tra 0 e 50 gm/Km** e con emissioni di inquinanti atmosferici per l'80% al di sotto delle soglie stabilite in condizioni reali di guida (test RDE).

Invece nel secondo periodo, vale a dire tra il 2026 e il 2030, per realizzare gli obiettivi di acquisti varranno solamente le auto e i furgoni a **zero emissioni**. Per quanto riguarda i veicoli pesanti, invece, il nostro Paese dovrà dotarsi sia di camion sia di autobus puliti.

Per quanto riguarda i **camion**, quelli puliti dovranno rappresentare rispettivamente il 10% e il 15% di quelli acquistati dalla pubblica amministrazione nel 2025 e nel 2030. Gli autobus puliti, invece, dovranno essere il 45% nel 2025 e il 65% nel 2030.

Purtroppo sugli autobus puliti l'accordo ha diminuito il livello di ambizione complessivo della proposta iniziale. Tuttavia, l'inclusione di un chiaro sotto-obiettivo per l'acquisto di **autobus urbani a zero emissioni**
, che dovranno essere almeno la metà di tutti gli autobus puliti acquistati nel 2025 e nel 2030 è sicuramente un segnale importantissimo per il mercato, perché dà una direzione ben precisa agli operatori che dovrebbero contribuire
allo sviluppo degli autobus elettrici, in Europa e in Italia, dove auspichiamo possano sempre di più diminuire le importazioni di autobus ibridi ed
elettrici made in China, anche grazie
alle numerose iniziative su cui sta lavorando il Governo del Cambiamento, come il rilancio di Industria Italiana Autobus e i nuovi piani per il clima e l'energia, da un lato, e per la mobilità sostenibile, dall'altro.

Per il Movimento 5 Stelle, inoltre, questo sotto-obiettivo rappresenta una buonissima notizia sul versante della **lotta all’inquinamento** atmosferico, soprattutto per le zone per la qualità dell’aria investite dalle procedure di infrazione sul PM10 e l’NO2.

Bene anche che la nuova Clean Vehicle Directive escluderà dalla definizione di veicolo pesante “pulito” quelli alimentati dall’olio di palma e da altri biocarburanti insostenibili (perché ottenuti da colture “ad alto rischio di cambiamento indiretto della destinazione d’uso dei suoli”).

Infine, a nostro avviso, un elemento dell’accordo finale che ha migliorato notevolmente il testo votato dalla plenaria lo scorso novembre è stata l’introduzione di norme chiare per **incentivare il retrofitting**
.

Infatti, la nuova direttiva prevede che anche i veicoli adeguati allo standard di veicolo pulito e/o “a zero emissioni”, se acquistati dalla PA, potranno essere conteggiati per il raggiungimento degli obiettivi fissati dalla direttiva.

E questa è sicuramente una buona notizia per le tante piccole e medie imprese italiane che lavorano nell’ambito dell’**elettrificazione dei trasporti**.

Articolo dell'On. Eleonora Evi tratto dal TN 2/2019 anno XXI

© TN Trasportonotizie - Riproduzione riservata

2019 21 Marzo

