

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)

(All. 2 alla Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 16 Febbraio 2018)

Provvedimento: 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”

Amministrazione competente: Ministero della transizione ecologica

Referente dell'amministrazione competente: Direzione Generale per l'economia circolare e Ufficio legislativo.

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

Il decreto in questione dà 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.

L'obiettivo principale della direttiva consiste nell'individuazione di misure volte a promuovere e stimolare la domanda di veicoli puliti, a sostegno di una transizione verso una mobilità a basse emissioni, nonché a potenziare il contributo del settore dei trasporti alle politiche dell'Unione europea in materia di ambiente, di clima e di energia. In particolare, la direttiva impone l'obbligo per le amministrazioni aggiudicatrici, per gli enti aggiudicatori, di tener conto, negli appalti pubblici di taluni veicoli adibiti al trasporto su strada, dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale, tra cui il consumo energetico e le emissioni di diossido di carbonio e di talune sostanze inquinanti, nell'intero arco di tutta la loro vita.

Tale intervento normativo consente di migliorare la qualità dell'aria nei comuni, anche attraverso la rinnovazione dei parchi veicoli attraverso la diffusione di veicoli puliti. L'intervento, peraltro, rientra nei principi dell'economia circolare che richiedono un'estensione della vita del prodotto. Peraltro, anche i veicoli che rispettano i requisiti sui veicoli puliti o a zero emissioni, in seguito ad adeguamento, dovranno essere considerati ai fini del conseguimento dei rispettivi obiettivi minimi di appalto.

Attualmente, a livello nazionale, i veicoli di categoria M1 acquistati dalla pubblica amministrazione per esigenze di servizio e di rappresentanza si stima possano essere circa 32.000, di cui circa l'82% costituito da autovetture di servizio¹.

In relazione agli autobus, si evidenzia che il parco autobus circolante per uso pubblico nell'anno 2017 era costituito da 59.743 mezzi². La suddivisione dei mezzi in base alla fonte di trazione è la seguente: 72% gasolio/diesel, 26% metano/GNC, 1% elettrico ed 1% ibrido³. Il parco autobus circolante nei centri urbani è pertanto prevalentemente ad alimentazione a gasolio. L'introduzione degli obblighi derivanti dal presente decreto porterà conseguentemente ad un significativo incremento della quota percentuale di veicoli pesanti puliti. L'analisi congiunturale 2016-2017-2018 evidenzia in generale come la percentuale dei mezzi a gasolio/diesel sia già in leggera diminuzione in molti casi e che i

¹ Proiezione in base ai dati di un monitoraggio del FORMEZ del 2010.

² Cfr. “Risultati indagine Asstra «Autobus 2016, 2017 e 2018 (I semestre)”, ASSTRA, 2018.

³ Cfr. “Risultati indagine Asstra «Autobus 2016, 2017 e 2018 (I semestre)” ASSTRA, 2018.

mezzi ad alimentazione tradizionale rottamati sono stati sostituiti con autobus alimentati a gas naturale compresso o con metano (che risultano in aumento nel triennio di riferimento 2016-2017-2018). Rimangono pressoché stabili gli autobus full electric.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici

L'obiettivo principale dell'intervento normativo è quello di dare attuazione alla direttiva (UE) 2019/1161 e, quindi, prevedere le misure che consentano di raggiungere gli obiettivi fissati a livello europeo e proseguire il percorso volto alla transizione verso un'economia circolare.

A tal fine, sono stati individuati obiettivi specifici, in coerenza con le disposizioni europee, che ne consentono il raggiungimento. Il decreto, in particolare, si applica agli appalti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e nello specifico: a) 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 decreto legislativo n. 50 del 2016; b) contratti di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 aventi per oggetto la prestazione di servizi di trasporto di passeggeri su strada contratti di servizio pubblico ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, aventi per oggetto la prestazione di servizi di trasporto di passeggeri su strada che superano la soglia di cui all'articolo 5, paragrafo 4, di detto regolamento; c) contratti di servizio come definiti nella tabella 1 dell'allegato del presente decreto per i quali le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori hanno l'obbligo di applicare il decreto legislativo n. 50 del 2016.

2.2 Indicatori e valori di riferimento

Il presente decreto detta il rispetto degli obiettivi minimi di appalto nell'acquisito di veicolo puliti leggeri e pesanti.

Al fine di verificare l'idoneità del decreto a perseguire gli obiettivi europei, gli indicatori che verranno analizzati attengono all'analisi dei dati che – entro il 31 gennaio di ogni anno – le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori devono trasmettere al Ministero della transizione ecologica. Nello specifico, dovranno essere trasmessi i dati relativi al numero totale dei veicoli oggetto di ciascun contratto di appalto aggiudicato entro il 31 dicembre dell'anno precedente indicando, altresì, il numero dei veicoli (rispetto al totale) qualificabili come veicoli puliti e il numero dei veicoli (rispetto al totale) qualificabili come veicoli pesanti a emissioni zero.

Il monitoraggio di detti indicatori consentirà al Ministero della transizione ecologica di verificare la tipologia degli acquisti effettuati dalle amministrazioni aggiudicatrici, dagli enti aggiudicatori e dagli operatori di servizio pubblico, e se tali acquisti rispettano gli obiettivi minimi di appalto.

Il Ministero della transizione ecologica, peraltro, deve informare la Commissione europea sulle misure adottate e da adottare ai fini dell'attuazione del presente decreto, inclusi la relativa tempistica, nonché su qualsiasi altra informazione ritenuta pertinente. La prima relazione deve essere inviata entro il 18 aprile 2026 e successivamente ogni tre anni.

3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE

Non è possibile ravvisare opzioni alternative alla regolazione diretta, cioè al recepimento a livello legislativo di contenuti vincolanti della direttiva, nel rispetto dei principi e dei criteri contenuti nella legge delega. Infatti, nel caso di mancato recepimento di una direttiva comunitaria, l'Italia incorrerebbe nell'apertura di una procedura di infrazione.

4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI E MOTIVAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA

4.1 Impatti economici, sociali ed ambientali per categoria di destinatari

L'intervento proposto produce effetti sulle amministrazioni aggiudicatrici, sugli enti aggiudicatori che devono tener conto, negli appalti pubblici di taluni veicoli adibiti al trasporto su strada, dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale, tra cui il consumo energetico e le emissioni di diossido di carbonio e di talune sostanze inquinanti, nell'intero arco di tutta la loro vita.

Nel medio e lungo periodo, l'intervento consentirà ai suddetti soggetti di rispettare gli obiettivi minimi di appalto e contribuire a una transizione verso un'economia circolare, nonché ad una mobilità sostenibile a beneficio dei cittadini dell'ambiente.

Con il recepimento della direttiva, si stima, infatti, che il 38,5% di tale fabbisogno annuo dovrà essere costituito da veicoli con emissioni di diossido di carbonio minori o al massimo pari a 50 g CO₂ per Km per il quinquennio sino al 31 dicembre 2025 e nulle successivamente.

Considerando le emissioni medie di diossido di carbonio per i veicoli di rappresentanza e quelle relative ai veicoli di servizio e la relativa incidenza rispetto al fabbisogno annuo di veicoli, è stato stimato che, annualmente, già nel primo quinquennio sia possibile ridurre le emissioni di CO₂ di oltre il 27%.

Dall'applicazione della disciplina non devono derivare nuovi e/o maggiori oneri per lo Stato o per le Amministrazioni coinvolte.

4.2 Impatti specifici

A. Effetti sulle PMI

L'impatto sulle PMI potrà riguardare solo il vincolo per le amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori di acquistare veicoli puliti leggeri e pesanti a basse emissioni, nel rispetto delle definizioni contenute nel decreto in questione.

B. Effetti sulla concorrenza

La proposta normativa non prevede disposizioni in grado di alterare il tenore concorrenziale del mercato.

C. Oneri informativi

In merito alla stima degli oneri informativi a carico dei cittadini e delle imprese, la disciplina non prevede nulla al riguardo, in quanto definisce gli obblighi imposti alle amministrazioni aggiudicatrici, agli enti aggiudicatori nell'acquisto di veicoli.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

Considerato che l'intervento regolatorio si limita a dare attuazione alla direttiva comunitaria, è assicurato il rispetto dei livelli minimi di regolazione europea.

4.3 Motivazione dell'opzione preferita

L'opzione prescelta consente di recepire la direttiva (UE) 2019/1161, evitando, così l'apertura di una procedura d'infrazione nei confronti dell'Italia per mancato recepimento della direttiva in questione.

5. MODALITA' DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

5.1 Attuazione

Non si rinvencono condizioni determinanti l'efficacia dell'intervento, tali da incidere sull'attuazione delle nuove disposizioni. Si ritiene che le amministrazioni pubbliche siano in grado di garantirne l'implementazione senza particolari difficoltà.

5.2 Monitoraggio

Il Ministero della transizione ecologica, attraverso i dati che vengono trasmessi dalle amministrazioni aggiudicatrici, gli enti aggiudicatori, controlla e monitora la corretta applicazione del presente intervento regolatorio.

La VIR si concentrerà sulla valutazione dell'efficacia dell'intervento e sugli impatti prodotti attraverso il monitoraggio dei dati pervenuti.

CONSULTAZIONI SVOLTE NEL CORSO DELL'AIR

Le procedure di consultazione delle parti interessate sono state esperite a livello europeo.

L'Amministrazione non ha ritenuto di procedere ad ulteriori consultazioni a livello nazionale, in quanto l'intervento regolatorio è conforme ai criteri e ai principi della direttiva.

Sul decreto è prevista l'acquisizione del parere delle competenti Commissioni parlamentari.

PERCORSO DI VALUTAZIONE

L'intervento in esame è stato valutato dalla competente Direzione generale e dall'Ufficio legislativo del Ministero della transizione ecologica.