COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 18.4.2013
COM(2013) 214 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI

sull'applicazione della direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI

sull'applicazione della direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada

INTRODUZIONE

Questa è la prima relazione sull'applicazione della direttiva 2009/33/CE, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada[1] ("direttiva sui veicoli puliti"), e sulle azioni di sostegno intraprese dagli Stati membri conformemente a quanto previsto dall'articolo 10 della direttiva.

La direttiva 2009/33/CE è in vigore solo da un breve periodo e in alcuni Stati membri la sua attuazione registra notevoli ritardi. Inoltre, l'assenza di obblighi in materia di presentazione di relazioni da parte degli Stati membri e le discrepanze fra i dati disponibili hanno reso l'analisi difficile. La presente relazione può pertanto fornire solo un'analisi qualitativa limitata e che si basa principalmente su studi di casi. Materiali dettagliati vengono forniti in uno studio preparato per la Commissione[2].

La direttiva sui veicoli puliti mira a stimolare il mercato dei veicoli puliti e a basso consumo energetico, contribuendo in tal modo nel settore dei trasporti alle politiche dell'UE in materia di energia, clima e ambiente. Il termine di recepimento era stato fissato al 4 dicembre 2010.

La direttiva si applica ai veicoli acquistati dalle amministrazioni aggiudicatrici e dagli enti aggiudicatori quali definiti dalle direttive in materia di appalti pubblici[3] nonché agli operatori di trasporto pubblico quali definiti dal regolamento relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri[4]. La direttiva impone di tenere conto del consumo energetico legato all'esercizio di un veicolo nell'intero arco di vita, delle emissioni di biossido di carbonio (CO_2) nonché delle emissioni di ossidi di azoto (NO_x), di idrocarburi diversi dal metano (NMHC) e di particolato (PM). La direttiva sui veicoli puliti ha pertanto introdotto per la prima volta obblighi di sostenibilità nella normativa sugli appalti pubblici per l'UE nel suo complesso.

La direttiva prevede due opzioni per tenere conto dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale: la prima consiste nel fissare specifiche tecniche per le prestazioni dei veicoli in termini di impatto energetico e impatto ambientale. La seconda opzione offre l'opportunità di inserire tali impatti fra i criteri di aggiudicazione.

La direttiva definisce una metodologia di calcolo dei costi di esercizio nell'intero arco di vita connessi al consumo energetico, alle emissioni di CO_2 e alle emissioni di sostanze inquinanti dei veicoli. Tale approccio monetarista internalizza i costi esterni del trasporto, un obiettivo a

1 Direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada, GU L 120 del 15.5.2009, pag. 5 (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:120:0005:0012:it:pdf).

2 http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive/index_en.htm.

3 Direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali; direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi.

4 Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia.

lungo termine della politica dell'UE, favorendo la promozione di veicoli più puliti e a ridotto consumo energetico e accelerando la penetrazione del mercato, sia dei veicoli con tradizionali motori a combustione interna che dei veicoli che utilizzano combustibili alternativi.

1. ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA SUI VEICOLI PULITI NEGLI STATI MEMBRI

Il termine di recepimento della direttiva era stato fissato al 4 dicembre 2010. Solo tre Stati membri hanno rispettato tale obbligo entro la data prevista. La Commissione ha dovuto avviare procedure di infrazione nei confronti degli Stati membri inadempienti. Al momento della stesura della presente relazione tutte le procedure di infrazione in corso sono state chiuse in seguito al recepimento della direttiva da parte dei rispettivi Stati membri.

Uno Stato membro, tuttavia, non ha ancora recepito interamente la direttiva nella legislazione nazionale. Tale Stato membro, la Lettonia, sta ancora completando il recepimento. Nella tabella 1 viene fornito un quadro generale dell'evoluzione del processo di recepimento.

Tabella 1: quadro generale del processo di recepimento della direttiva sui veicoli puliti negli Stati membri

	Stato membro	**Recepimento nazionale**	**Azione intrapresa dalla Commissione**
Data fissata nella direttiva: 4 dicembre 2010	Repubblica ceca Danimarca, Portogallo	Settembre 2010 Dicembre 2010	n/d
2011	Lituania Bulgaria, Cipro, Ungheria, Italia, Spagna Romania Francia, Germania, Polonia, Malta	Febbraio 2011 Marzo 2011 Aprile 2011 Maggio 2011	27.1.2011: lettera di messa in mora inviata a 13 Stati membri dell'UE per la mancata comunicazione delle misure nazionali di recepimento (Belgio, Germania, Spagna, Finlandia, Francia, Italia, Cipro, Lituania, Ungheria, Malta, Paesi Bassi, Polonia e Romania)
	Grecia, Irlanda, Lussemburgo, Paesi Bassi, Slovacchia, Svezia Regno Unito Belgio, Estonia	Giugno 2011 Luglio 2011 Ottobre 2011	16.6.2011: parere motivato inviato a 10 Stati membri dell'UE (Austria, Bulgaria, Estonia, Grecia, Irlanda, Lussemburgo, Slovenia, Slovacchia, Svezia e Regno Unito) 25.11.2011: parere motivato inviato alla Finlandia per l'assenza di misure riguardanti la provincia di Åland
2012	Austria Slovenia Finlandia Lettonia	Febbraio 2012 Marzo 2012 Aprile 2012 2013 (previsto)	22.3.2012: decisione della Commissione di deferire la Finlandia alla Corte di giustizia dell'UE (procedura chiusa in seguito alla notifica del recepimento integrale da parte della Finlandia)

Nella maggior parte dei casi il processo di recepimento ha comportato modifiche delle leggi vigenti sugli appalti pubblici anziché l'adozione di nuove normative. Alcuni Stati membri hanno inoltre elaborato documenti di orientamento sull'attuazione della direttiva 2009/33/CE o intendono preparare tali documenti.

Gli Stati membri non hanno riferito di avere applicato alcuna delle deroghe previste dall'articolo 2 della presente direttiva.

Al fine di agevolare l'attuazione della direttiva sui veicoli puliti, la Commissione ha aperto un portale Internet il 30 marzo 2009, data di adozione della direttiva da parte del Consiglio dei ministri. Il portale forniva ulteriori spiegazioni sulla direttiva e comprendeva anche uno strumento per calcolare il valore monetario dei costi connessi al consumo di energia nonché alle emissioni di CO2 e di sostanze inquinanti e, inoltre, conteneva informazioni su politiche e misure correlate negli Stati membri. Successivamente è stato lanciato "Clean Vehicle"[5], un portale più elaborato sul recepimento della direttiva 2009/33/CE, finalizzato ad agevolarne l'applicazione. Questo portale fornisce i dati disponibili per il calcolo dei costi di esercizio nell'intero arco di vita di tutti i veicoli in commercio. Promuove gli appalti congiunti per favorire il raggruppamento degli acquisti di veicoli al fine di realizzare economie di scala con volumi più consistenti. Il portale fornisce altresì informazioni sulla legislazione in materia di appalti pubblici nonché su programmi specifici e incentivi all'acquisto e alla messa in funzione di veicoli puliti e a basso consumo energetico, a livello UE e, nei differenti Stati membri, a livello nazionale, regionale e locale.

2. AZIONI DI SOSTEGNO INTRAPRESE DAGLI STATI MEMBRI

Negli ultimi anni molti Stati membri hanno attuato misure supplementari a sostegno dello sviluppo di un mercato dei veicoli puliti e a basso consumo energetico, che hanno contribuito agli stessi obiettivi della direttiva sui veicoli puliti. Tali misure comprendono incentivi e sostegno a favore dei veicoli puliti da parte delle autorità pubbliche, nonché misure che stimolano indirettamente l'acquisto e l'utilizzo di veicoli puliti e a basso consumo energetico, quali zone a traffico limitato e differenziazione della gestione della domanda locale tramite criteri ambientali, nonché misure di tassazione dei veicoli.

Qualora esistano limitazioni di accesso, i veicoli devono solitamente aderire a una norma stabilita/un livello di emissioni previsto o ad altri criteri per accedere al mercato. Pertanto, benché l'obiettivo sia il miglioramento delle condizioni ambientali in un'area localizzata, i benefici possono anche diventare più diffusi se l'utilizzo di veicoli puliti e a basso consumo energetico viene stimolato di conseguenza.

Progetti dimostrativi come quelli sostenuti dall'iniziativa "CIVITAS" potrebbero potenzialmente promuovere le migliori pratiche nonché l'interesse nei confronti di veicoli puliti e a basso consumo energetico per il settore pubblico, in particolare laddove si realizzino benefici.

La fornitura di infrastrutture di rifornimento e di ricarica adeguate riveste una fondamentale importanza quando si tratta di incrementare l'acquisto e l'utilizzo di veicoli puliti e a basso consumo energetico alimentati con combustibili/tecnologie alternativi/e. Una mancanza di fiducia dei consumatori nella disponibilità di carburanti alternativi può ostacolarne la

5 http://www.cleanvehicle.eu/

diffusione. L'importanza di questo aspetto è evidenziata nella proposta della Commissione di direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi[6].

La fornitura di infrastrutture di rifornimento e di ricarica varia considerevolmente sia tra i differenti Stati membri che al loro interno e dovrebbe essere contraddistinta da una maggiore armonizzazione per sfruttare appieno il mercato interno ai fini di un'ampia diffusione dei veicoli puliti e a basso consumo energetico che utilizzano i combustibili alternativi oggetto della comunicazione della Commissione "Energia pulita per i trasporti"[7].

3. APPLICAZIONE DELLE OPZIONI PREVISTE NELLA DIRETTIVA SUI VEICOLI PULITI

Nel recepire la presente direttiva nella legislazione nazionale, la maggioranza degli Stati membri ha mantenuto tutte le varie opzioni previste dall'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva sui veicoli puliti.

In tal modo le autorità pubbliche hanno la possibilità di includere l'impatto energetico e l'impatto ambientale dei veicoli nelle procedure di appalto fissando specifiche tecniche o inserendo tali impatti fra i criteri di aggiudicazione. In quest'ultimo caso, tali impatti possono anche essere trasformati in valore monetario.

Le principali ragioni addotte dagli Stati membri a favore del mantenimento di tutte le opzioni di cui all'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva sui veicoli puliti sono state garantire una maggiore flessibilità all'amministrazione aggiudicatrice, dare all'amministrazione aggiudicatrice la capacità di utilizzare le opzioni che meglio rispondono alle sue esigenze in materia di appalti e offrire la possibilità di avvalersi delle opzioni più adatte alle circostanze locali. Soltanto la Slovenia, che ha consentito esclusivamente l'inserimento dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale fra i criteri di aggiudicazione, la Repubblica ceca, che non ha autorizzato l'utilizzo dell'opzione della trasformazione in valore monetario, e la Svezia, che non ha offerto la possibilità di inserire l'impatto energetico e l'impatto ambientale fra i criteri di aggiudicazione, hanno limitato tali opzioni per ragioni di semplicità o di coerenza con l'approccio nazionale esistente. Nella tabella 2 viene fornito un quadro generale dell'applicazione della direttiva.

Tabella 2: applicazione dell'articolo 5, paragrafo 3, negli Stati membri dell'UE

Azione intrapresa dallo Stato membro sull'articolo 5, paragrafo 3	**Stati membri**
Tutte le opzioni sono consentite	24 Stati membri: Austria, Belgio, Bulgaria. Cipro, Danimarca, Estonia, Francia, Finlandia, Germania, Grecia, Ungheria, Irlanda, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Romania, Slovacchia, Spagna, Regno Unito
È consentita solo l'opzione 1 (ossia la fissazione di specifiche tecniche in materia di prestazioni energetiche ed ambientali dei veicoli)	-
È consentita solo l'opzione 2a (ossia i casi in cui l'impatto energetico e l'impatto ambientale sono	Slovenia

6 COM(2013) 18 definitivo.

7 COM(2013) 17 definitivo.

Azione intrapresa dallo Stato membro sull'articolo 5, paragrafo 3	Stati membri
inseriti fra i criteri di aggiudicazione)	
È consentita solo l'opzione 2b (ossia i casi in cui l'impatto energetico e l'impatto ambientale sono trasformati in valore monetario)	-
Opzioni 1 e 2a	Repubblica ceca
Opzioni 1 e 2b	Svezia

A livello nazionale, la Germania ha fornito riscontri empirici riguardo alle opzioni che sono più comunemente utilizzate dalle amministrazioni aggiudicatrici (attualmente tutte le opzioni previste sono possibili ai sensi della legislazione recepita in Germania): l'opzione 1 è stata ritenuta la più selezionata, seguita dall'opzione 2a. Si è constatato che l'opzione 2b è stata probabilmente la meno utilizzata, principalmente a causa delle difficoltà connesse alla sua applicazione. Questo parere è condiviso dalla città di **Amburgo**, i cui rappresentanti hanno dichiarato di avere utilizzato finora solo l'opzione 1, principalmente grazie alla sua facilità di applicazione. A **Copenaghen** le autorità di trasporto pubblico hanno utilizzato tutte le opzioni e hanno riferito esperienze positive con ciascuna di esse. **Bologna** ha utilizzato le opzioni 2 e 2b, ma non sono ancora disponibili riscontri relativi a esperienze positive o negative di questi metodi. La Slovenia ha utilizzato la metodologia del calcolo dei costi di esercizio nell'intero arco di vita, benché si sia riscontrata una carenza di informazioni riguardo alle prestazioni in materia di emissioni. I rappresentanti di Copenaghen, di Bologna e della Slovenia devono ancora tutti formarsi un'opinione sull'opportunità di mantenere o modificare le opzioni. **Gand** utilizza sia le specifiche tecniche che i criteri di aggiudicazione (ossia le opzioni 1 e 2a). Per quanto riguarda l'opzione 1, la tecnologia di cui deve essere dotato il veicolo oggetto di appalto è l'unica specifica tecnica che deve essere indicata (sulla base di un esame dei veicoli in commercio); per quanto riguarda i criteri di aggiudicazione, invece, i veicoli devono rispettare un requisito minimo di prestazione ambientale. A **Stoccolma** la direttiva 2009/33/CE permette di continuare a seguire l'approccio precedentemente utilizzato all'interno della città, che fissa effettivamente specifiche tecniche, ovvero consente di appaltare solo veicoli che rispondono alla definizione nazionale di veicolo pulito. I rappresentanti di Gand e Stoccolma hanno ritenuto rispettivamente che occorressero orientamenti aggiuntivi riguardo all'utilizzo dell'impatto energetico e dell'impatto ambientale come requisiti tecnici e che fosse necessario riequilibrare i fattori utilizzati nell'opzione della trasformazione in valore monetario. Gli **operatori dei trasporti pubblici di Londra**, **Vienna** e della **Romania** precisano tutti le norme ambientali che devono essere rispettate dai veicoli in vendita, mentre **Barcellona** stima i costi del ciclo di vita del veicolo insieme ad altri fattori.

La maggioranza degli Stati membri ha ritenuto che debbano essere mantenute tutte le opzioni, principalmente in virtù della limitata esperienza maturata con la direttiva 2009/33/CE dal momento del suo recepimento e, in particolare, della mancanza di valutazioni effettuate finora per determinare gli impatti della direttiva, anche sullo sviluppo del mercato dei veicoli puliti e a basso consumo energetico. Alcuni Stati membri hanno inoltre rilevato che nell'UE i sistemi nazionali differiscono tra loro e, pertanto, sarà importante mantenere la scelta tra le opzioni per non svantaggiare determinati Stati membri.

Quanto all'opportunità di modificare alcune delle opzioni, anche in questo caso gli Stati membri hanno ritenuto che la limitata esperienza maturata con la direttiva 2009/33/CE abbia

impedito loro di suggerire modi per migliorare le opzioni in questa fase. A tal fine sarà necessario acquisire ulteriore esperienza ed effettuare una nuova valutazione degli impatti.

Orientamenti specifici sull'applicazione delle differenti opzioni previste dalla direttiva 2009/33/CE e sulle relative ponderazioni da assegnare alle sue disposizioni sono stati preparati solo da alcuni Stati membri, quali Paesi Bassi, Lettonia, Danimarca, Francia e Regno Unito.

4. IMPATTO DELLA DIRETTIVA SUI VEICOLI PULITI

La valutazione dell'impatto della direttiva 2009/33/CE è stata pesantemente ostacolata dall'assenza di obblighi in materia di presentazione di relazioni da parte degli Stati membri e aggravata dalla mancanza di dati completi, da parte sia dei committenti che dei produttori. Non è stata riscontrata una raccolta di dati coerenti sulle prestazioni in termini di efficienza energetica, emissioni di CO_2 ed emissioni di sostanze inquinanti dei veicoli acquistati ai sensi della direttiva.

In vari Stati membri la direttiva 2009/33/CE è stata attuata con notevole ritardo rispetto alla data di recepimento prevista originariamente, fattore che ha a sua volta impedito di attendersi un impatto rilevante dalla normativa in questa fase iniziale.

Valutazioni dell'impatto previsto della direttiva sui veicoli puliti sono state effettuate solo in pochi casi. Per quanto riguarda gli impatti potenziali stimati delle opzioni di cui all'articolo 5, paragrafo 3, della direttiva, pochissimi Stati membri hanno effettuato una valutazione. Nel Regno Unito è stata svolta una valutazione dell'impatto della normativa di recepimento, nel cui ambito non sono state tuttavia esaminate le opzioni specifiche, bensì la direttiva nel suo complesso. Ne è emerso che all'attuazione della direttiva nel Regno Unito saranno associati benefici economici per un valore di 27 milioni di EUR. Ciononostante, a causa del ritardo nel processo di recepimento e della mancanza di dati fattibili sui risultati dell'attuazione della direttiva, non sono ancora disponibili valutazioni di impatto definitive riguardanti l'effettivo impatto successivo al recepimento.

In numerosi Stati membri, prima dell'introduzione della direttiva 2009/33/CE vigevano requisiti in materia di appalti pubblici "verdi" riguardanti gli appalti di veicoli. L'impatto della direttiva sulla situazione esistente è stato pertanto minimo. È stato tuttavia riconosciuto che gli enti pubblici potranno trarre benefici dalla formalizzazione dei criteri in materia di appalti, che risulteranno vantaggiosi anche per quegli Stati membri in cui in precedenza non vigevano criteri analoghi.

Molte città dell'UE hanno definito politiche volte a promuovere appalti di veicoli più puliti e a ridotto consumo energetico. La formulazione di tali politiche, che hanno contribuito a ridurre le emissioni prodotte dai parchi veicoli pubblici in queste città, è stata spesso determinata dalla necessità di rispettare le norme UE sulla qualità dell'aria. Con l'attuazione della direttiva sui veicoli puliti, si prevede che un maggior numero di città renda ecologici i propri parchi veicoli avvalendosi delle opzioni offerte dalla direttiva.

I produttori hanno indicato che un maggior numero di autorità pubbliche valuta gli impatti e i costi nell'intero arco di vita dei veicoli, anziché concentrarsi esclusivamente sui costi di acquisto. A tale proposito la direttiva 2009/33/CE sembra determinare un cambiamento di mentalità che a più lungo termine potrebbe avere un impatto più sostanziale sulle decisioni in materia di appalti delle autorità pubbliche e degli operatori di trasporto pubblico.

Tuttavia, si è ritenuto che sarebbe estremamente difficile valutare l'impatto generale della direttiva 2009/33/CE in quanto impatti previsti analoghi possono anche essere stati stimolati da altre misure politiche. Benché il mercato dei veicoli a basse emissioni sia in espansione, è difficile attribuire all'attuazione della direttiva questo fenomeno, che è più probabilmente imputabile ad altri fattori (tra cui sviluppi tecnologici, altre normative UE, politiche nazionali in materia di tassazione dei veicoli, condizioni di mercato, sistemi di incentivazione statale in vigore, eccetera).

Molti Stati membri hanno evidenziato quanto siano state scarse le attività in materia di appalti pubblici riguardanti i veicoli (e altri settori) negli ultimi anni – molti hanno pochissimi fondi a disposizione per rinnovare i propri parchi veicoli/contratti di servizi a causa delle conseguenze della recessione globale.

Un altro fattore che può incidere sulle decisioni di acquisto delle autorità pubbliche e degli attori privati è costituito dai prezzi elevati del petrolio/dell'energia, come indicato da uno Stato membro. Si stima che tali considerazioni potrebbero essere generalmente applicabili. In alcuni casi nelle decisioni di acquisto è importante il costo d'uso complessivo (in particolare per i veicoli pesanti e i parchi veicoli), che in parte potrebbe esercitare pressioni sui produttori di veicoli affinché aumentino la gamma e l'offerta di veicoli puliti.

La mancanza di procedure comuni sulla misurazione delle emissioni di CO_2 dei veicoli pesanti ha rappresentato un ostacolo all'applicazione della direttiva 2009/33/CE a tali veicoli. Sul portale "Clean Vehicle" è stata pertanto fornita una specifica metodologia di calcolo. Inoltre, l'Associazione internazionale del trasporto pubblico (UITP) e l'Associazione dei costruttori europei di automobili (ACEA) hanno lavorato insieme per definire modalità di applicazione delle disposizioni della direttiva sui veicoli puliti alle procedure di appalto per la fornitura di autobus da parte di operatori e committenti. Una collaborazione analoga potrebbe essere intrapresa per altre tipologie di veicoli pesanti.

Dal 2013, tutti i motori dei veicoli pesanti saranno sottoposti a prova conformemente al "ciclo transitorio dei veicoli pesanti armonizzato a livello mondiale ("Worldwide Harmonized Heavy-Duty Transient Cycle") quale definito sotto l'egida dell'UNECE. Come dichiarato dalla relazione finale[8] del rispettivo gruppo di lavoro, l'obiettivo della ricerca iniziale condotta è stato lo sviluppo di un ciclo di prova del motore armonizzato a livello mondiale per le emissioni del condotto di scarico del motore. Questo strumento sarà utilizzato per misurare le emissioni di inquinanti atmosferici, le emissioni di CO_2 e il consumo di carburante. Tali misurazioni sosterranno un'applicazione più ampia dell'opzione della trasformazione in valore monetario prevista dalla direttiva sui veicoli puliti.

Finora non sono stati riscontrati elementi attestanti la scelta di una determinata tecnologia, fattore che conferma pertanto l'approccio assolutamente neutro adottato a livello tecnologico da questa direttiva.

5. RIPRODUZIONE DELL'APPROCCIO DELLA DIRETTIVA SUI VEICOLI PULITI

La direttiva sui veicoli puliti rientra nell'ambito del passaggio graduale della politica dell'UE a un'inclusione più attiva e coerente dei requisiti ambientali nella legislazione dell'Unione europea in materia di appalti e prodotti. Da qualche anno a questa parte vengono adottati approcci analoghi a quelli previsti dalla direttiva sui veicoli puliti in merito all'inclusione

8 http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2001/wp29grpe/TRANS-WP29-GRPE-42-inf02.pdf.

degli impatti imputabili all'esercizio nell'intero arco di vita sulle risorse e sull'ambiente in alcuni altri settori, quali l'edilizia, gli apparecchi elettrici e le apparecchiature per ufficio. Tali iniziative, unitamente a veicoli sempre più puliti ed efficienti sotto il profilo energetico, svolgeranno un ruolo importante nella realizzazione dell'obiettivo della strategia "Europa 2020" di un miglioramento del 20% riguardo all'efficienza energetica dell'UE.

L'evoluzione della normativa sugli appalti pubblici verso un approccio costo/efficacia, quale il calcolo dei costi del ciclo di vita, è stato generalizzato nella proposta della Commissione, del 20 dicembre 2011, di revisione delle direttive esistenti in materia di appalti pubblici[9], in particolare all'articolo 66 sui criteri di aggiudicazione dell'appalto e all'articolo 67 sui costi del ciclo di vita. Le modifiche contemplate dal quadro rivisto proposto dovrebbero indurre a tenere più coerentemente in considerazione i criteri ambientali nelle decisioni sugli appalti pubblici nell'UE.

Benché non siano stati riscontrati elementi da cui emerga che la direttiva 2009/33/CE ha influenzato direttamente l'approccio adottato nel settore privato sugli appalti di veicoli puliti e a basso consumo energetico, sono stati tuttavia rilevati esempi di veicoli più efficienti sotto il profilo energetico appaltati dal settore privato. Ciononostante, è importante osservare che l'appalto di veicoli a basso consumo energetico da parte del settore privato è solo un elemento della gestione del parco veicoli. Appaltando tali veicoli si può determinare una riduzione dei costi di gestione di un parco veicoli, in particolare quando i costi di esercizio nell'intero arco di vita di un veicolo a basso consumo energetico sono inferiori a quelli dei veicoli tradizionali. Tuttavia, altri elementi di una gestione del parco veicoli efficiente sotto il profilo energetico sono la massimizzazione dei carichi, la riduzione dei viaggi a vuoto e la guida ecologica. Pertanto, molte imprese dotate di parchi veicoli ingenti, quali società di spedizione come DHL, TNT e UPS, gestiscono i loro parchi veicoli al fine di ridurre il consumo energetico e, di conseguenza, le emissioni. Per tali imprese questa modalità di gestione dei parchi veicoli è conveniente sotto il profilo economico, oltre a rispondere a preoccupazioni di carattere ambientale di più ampia portata, comprese quelle dei loro clienti. È possibile individuare vari esempi di buone pratiche in materia di gestione di parchi veicoli puliti che sono state intraprese a livello globale.

In Finlandia gli approcci delineati nella direttiva 2009/33/CE sono stati adottati nel settore privato. I pareri in materia di appalti formulati in merito all'attuazione della direttiva sui veicoli puliti sono stati divulgati anche a grandi acquirenti privati quali acquirenti di auto aziendali; si tratta di un'iniziativa importante poiché quasi un quinto delle nuove auto vendute in Finlandia è costituito da auto aziendali.

6. CONCLUSIONI

Il recepimento tardivo della direttiva sui veicoli puliti da parte della maggioranza degli Stati membri ha limitato l'esperienza maturata finora con questa direttiva e ha pertanto reso difficile valutarne l'impatto nell'ambito della presente relazione di monitoraggio. La situazione è ulteriormente aggravata dall'assenza di obblighi in materia di presentazione di relazioni da parte degli Stati membri.

Sembrano necessari orientamenti aggiuntivi per applicare le varie opzioni della direttiva al fine di tenere conto del consumo energetico, nonché delle emissioni di CO_2 e delle emissioni

9 COM(2011) 896.

di sostanze inquinanti nelle procedure di appalto dei veicoli. Sussiste altresì la necessità di sostenere l'approccio ancora nuovo della trasformazione in valore monetario. Spetta agli Stati membri fornire tali orientamenti, prestando particolare attenzione alla legislazione nazionale pertinente. Occorre inoltre tenere conto della necessità di impartire una formazione specifica al personale responsabile dell'attuazione della legislazione nazionale pertinente.

Il portale "Clean Vehicle" viene ritenuto uno strumento utile per aiutare le autorità pubbliche nell'appalto di veicoli puliti e a basso consumo energetico nonché per quanto riguarda la prevalenza dell'esperienza acquisita nell'ambito della presente direttiva. La Commissione aggiornerà il portale "Clean Vehicle" per rispondere alle aspettative di committenti pubblici e privati. Inoltre, sarà migliorata la funzionalità del portale relativa alla promozione di appalti congiunti di veicoli puliti e a basso consumo energetico, favorendo anche contatti più stretti tra le autorità nazionali e regionali competenti nell'UE a 27 e oltre.

In tal modo si prevede di contribuire più rapidamente alla creazione di potere di mercato per i veicoli puliti e a basso consumo energetico affinché l'industria possa trarre vantaggio dalle economie di scala e offrire prodotti più competitivi. L'impatto della direttiva 2009/33/CE può essere rafforzato anche da una maggiore attenzione nei confronti dei clienti privati, dopo l'obiettivo originale di rivolgersi in un primo momento direttamente al settore pubblico, per poi coinvolgere gli appalti professionali e privati.

Varie parti interessate, quali le associazioni industriali dell'UE, potrebbero elaborare orientamenti per i rispettivi membri, come ha fatto l'Associazione internazionale del trasporto pubblico (UITP), al fine di sensibilizzarli maggiormente su questa direttiva.

Nel dicembre 2012 la Commissione ha lanciato l'Osservatorio europeo per l'elettromobilità[10], che assicurerà la raccolta e la diffusione coerenti di dati statistici fondamentali sull'elettromobilità (veicoli elettrici a batteria e veicoli elettrici a celle a combustibile) da parte delle autorità regionali e locali. L'Osservatorio dovrebbe diventare la piattaforma di informazione principale delle regioni europee in materia di elettromobilità. Dovrebbe inoltre fornire informazioni sul modo in cui gli appalti pubblici a livello locale influenzano lo sviluppo del mercato di veicoli elettrici o di veicoli elettrici a celle a combustibile in Europa.

Nella prossima revisione della direttiva sui veicoli puliti, prevista per il 2014, la Commissione intende valutare approfonditamente il valore aggiunto della direttiva. In tale contesto la Commissione potrebbe prendere in considerazione la possibilità di semplificare l'applicazione della direttiva snellendola. Tale razionalizzazione potrebbe essere effettuata restringendo le scelte a livello degli Stati membri, per esempio concentrandosi sull'approccio più semplice riguardo ai calcoli da svolgere. Si eviterebbe in tal modo una possibile frammentazione del mercato interno tramite scelte tecnologiche differenti. Successivamente si potrebbero creare condizioni migliori per le economie di scala di tecnologie innovative in materia di veicoli attraverso il raggruppamento della domanda nel mercato interno. Si potrebbero inoltre imporre agli Stati membri obblighi chiari in materia di presentazione di relazioni.

10 http://www.hyer.eu/publications/newsletters/hyer-update-december-2012/hyer-signs-european-electromobility-observatory-contract