



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Dipartimento federale della difesa,  
della protezione della popolazione e dello sport DDPS  
**Segreteria generale DDPS**

---

# **Commento alla modifica delle Direttive sui principi eco- logici per l'acquisizione e l'utilizzo di veicoli dell'amministrazione**

---

## 1. Situazione iniziale

Secondo l'articolo 23 capoverso 1 dell'ordinanza concernente i veicoli della Confederazione e i loro conducenti (OVCC; RS 514.31) le unità centrali e decentrate dell'Amministrazione federale ordinano i veicoli dell'amministrazione di cui hanno bisogno presso armasuisse. Con la decisione del Consiglio federale del 22 febbraio 2006 nell'ambito della revisione parziale dell'OVCC, il DDPS è stato incaricato di emanare direttive che definiscono i principi ecologici per l'acquisizione di veicoli. Le corrispondenti direttive sui principi ecologici per l'acquisizione e l'utilizzo di veicoli dell'amministrazione sono state firmate il 15 dicembre 2015 e sono entrate in vigore il 1° gennaio 2016. Con le decisioni del Consiglio federale rispettivamente del 3 luglio 2019 sul «pacchetto clima per l'Amministrazione federale» e del 13 dicembre 2019 sul Piano dettagliato RUMBA 2020+ il DDPS è stato incaricato di adeguare di conseguenza le direttive di sua competenza ai requisiti del «pacchetto clima per l'Amministrazione federale». Con le lettere del 31 ottobre 2019 e del 17 febbraio 2020 il capo del DDPS ha incaricato la Segreteria generale del DDPS (SG-DDPS) di rielaborare le direttive.

## 2. Punti essenziali del progetto

La decisione del Consiglio federale del 3 luglio 2019 sul «pacchetto clima per l'Amministrazione federale» prevede entro il 2030 una riduzione del 50 per cento rispetto al 2006 delle emissioni di gas serra per l'Amministrazione federale civile centrale nonché per ogni unità amministrativa dell'Amministrazione federale decentrata. Per il DDPS (l'intero dipartimento) la decisione del Consiglio federale del 13 dicembre 2019 prevede entro il 2030 una riduzione del 40 per cento rispetto al 2001 delle emissioni di gas serra. Per conseguire questi obiettivi nel pacchetto clima sono, tra l'altro, definite delle misure per il parco veicoli. Per quanto riguarda la nuova omologazione di veicoli di peso non superiore a 3,5 tonnellate, entro la fine del 2022 almeno il 20 per cento dovrà essere a elettrico. Inoltre il requisito per l'acquisizione di autovetture (ad eccezione dei veicoli a trazione integrale e dei veicoli d'intervento), è che queste devono appartenere alla categoria di efficienza energetica A o B e le loro emissioni massime di CO<sub>2</sub> non possono superare l'obiettivo vigente secondo la legge sul CO<sub>2</sub>.

## 3. Commento alle singole disposizioni

### *Numero 1.1.2*

Il nuovo testo specifica per quali categorie di veicoli le direttive precisano ulteriormente il principio di efficienza energetica definito nell'OVCC. Le direttive si applicano secondo l'articolo 3 lettera b OVCC ai veicoli dell'amministrazione (autovetture e autofurgoni), però non ai veicoli militari (art. 3 lett. c OVCC).

### *Numero 1.2*

Il campo d'applicazione delle direttive è limitato alle unità centrali e decentrate dell'Amministrazione federale, poiché la decisione del Consiglio federale del 3 luglio 2019 sul «pacchetto clima per l'Amministrazione federale» si applica unicamente a questa cerchia di destinatari. Il tema della gestione della mobilità e del parco veicoli in seno all'Amministrazione federale è escluso in questo caso, poiché sarà trattato con la prossima revisione nell'OVCC.

### *Numero 1.3 lettere f, h e i*

Sono aggiunte nozioni quali «autofurgone», «veicoli d'intervento» nonché «veicoli puramente elettrici».

Per semplicità e per favorire la leggibilità nel testo delle direttive sono menzionati soltanto i «veicoli puramente elettrici». Secondo la definizione di cui al numero 1.3 lettera i, questa nozione comprende però anche i veicoli a pila combustibile con vettore energetico a idrogeno o metanolo, azionato da un motore elettrico. Per il resto sono equiparati ai veicoli puramente elettrici i veicoli che funzionano con un'altra tecnologia equiparabile che non incide sulle emissioni di CO<sub>2</sub>.

### *Numero 2.1*

Gli attuali numeri 4 e 5 relativi al principio generale per un'ottimizzazione a livello ecologico ed economico delle esigenze di mobilità e una mobilità ottimizzata dal punto di vista ecologico sono integrati dal punto di vista contenutistico.

È previsto un complemento alla costituzione di condivisione dei veicoli. I collaboratori che si recano allo stesso evento, devono recarsi per quanto possibile insieme con un unico veicolo.

Inoltre ora si stabilisce che avendo a disposizione più veicoli diversi la priorità va data all'utilizzo del veicolo con il minor consumo energetico e le emissioni di CO<sub>2</sub> più ridotte.

### *Numero 3.1*

L'attuale numero 6 diventa il nuovo numero 3.1. La lettera a è stata cancellata, poiché per quanto riguarda l'efficienza energetica non è più possibile fare riferimento soltanto all'articolo 23 capoverso 3 OVCC. Si applicano invece le disposizioni del pacchetto clima, attuate al numero 3.3 delle presenti direttive. La lettera e concernente gli aspetti della sicurezza attiva e passiva nonché della protezione dei pedoni è stata a sua volta cancellata, poiché questi sono ora prescritti dalla legge e sono quindi standard.

Per quanto riguarda l'acquisizione di veicoli da parte di armatusuisse il consumo energetico riveste ora un'importanza di almeno il 20 per cento quale criteri di aggiudicazione.

### *Numero 3.2*

Questo numero è stato introdotto per attuare i requisiti del pacchetto clima. Ora si applica il principio secondo cui di norma saranno ordinati veicoli puramente elettrici (per la definizione di «veicoli puramente elettrici» cfr. il commento al numero 1.3 di cui sopra). Il requisito del pacchetto clima relativo alla quota di veicoli puramente elettrici immatricolati entro il 2022 va inteso come requisito minimo assoluto. Per evitare di dover rivedere nuovamente le direttive tra due anni è necessaria una soluzione orientata al futuro. Nei prossimi anni l'offerta sul mercato di modelli di veicoli puramente elettrici aumenterà costantemente. Per raggiungere l'obiettivo di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> rispettivamente del 50 e 40 per cento entro la fine del 2030, ove possibile saranno ordinati veicoli puramente elettrici.

L'acquisto di veicoli a pila combustibile rimane possibile, tuttavia va richiesta un'autorizzazione straordinaria alla Segreteria generale competente. La possibilità di concedere deroghe è sancita dall'articolo 2 paragrafo 1 lettera a OVCC. Per i veicoli non puramente elettrici, si applicano i requisiti del numero 3.3 successivo (cfr. anche il diagramma di flusso in allegato al presente commento). La SG-DDPS mette a disposizione delle segreterie generali una guida per gestire le deroghe quale ausilio. Per i servizi dei dipartimenti che ordinano veicoli, viene fornito un modulo elettronico per le richieste di deroga.

Il principio si applica anche agli autofurgoni, ai veicoli a trazione integrale nonché ai veicoli d'intervento, a condizione che sia disponibile sul mercato un veicolo corrispondente e che ciò non comporti costi supplementari sproporzionati. Nella guida occorrerà ancora precisare cosa si intenda con costi supplementari sproporzionati. In questo caso è opportuna una regolamentazione specifica in quanto l'offerta di veicoli adatti, puramente elettrici, è limitata a seconda dell'ambito d'impiego e attualmente sono più costosi rispetto ai veicoli a pila combustibili. I costi supplementari relativi al prezzo di acquisto sono però compensati da costi d'esercizio più bassi a seconda del genere d'impiego. Nei prossimi anni la situazione per quanto riguarda i veicoli puramente elettrici dovrebbe continuare a migliorare, poiché le economie di scala, le ottimizzazioni attraverso ulteriori sviluppi e una maggiore concorrenza fanno sì che i prezzi d'acquisto siano presumibilmente inferiori. Per quanto riguarda le eccezioni al numero 3.2.3 si vedano le suddette osservazioni relative alla possibilità di concedere deroghe per le autovetture. Per i veicoli d'intervento la Segreteria generale competente può rilasciare un'autorizzazione straordinaria annuale per un tipo di veicolo al fine di ridurre gli oneri amministrativi.

### *Numero 3.3*

Al numero 3.3 sono attuati i requisiti del pacchetto clima per quanto riguarda la categoria di efficienza energetica e le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli. L'eccezione dei veicoli a trazione integrale nonché dei veicoli d'intervento è stabilito espressamente nella decisione del Consiglio federale.

Il requisito per le emissioni di CO<sub>2</sub> degli autofurgoni è stato completato analogamente al requisito per le autovetture.

Completando la regolamentazione derogatoria dell'OVCC è precisato che anche per quanto riguarda i requisiti di cui al numero 3.3 sono possibili delle eccezioni (cf. al riguardo il diagramma di flusso in allegato nonché le suddette osservazioni relative alla possibilità di concedere deroghe per le autovetture).

### *Numero 4.2*

I criteri concernenti la formazione e l'informazione nella gestione della mobilità elettrica sono stati ampliati. Per consentire ai collaboratori di utilizzare in modo corretto i veicoli puramente elettrici, devono essere fornite informazioni e formazioni specifiche per l'uso di tali veicoli.

### *Titolo della sezione 5*

In seguito all'adeguamento del numero 5.1 il titolo è stato completato con la nozione di «equipaggiamento».

*Numero 5.1*

Al numero 5.1 viene precisato che la responsabilità di una gestione delle flotte ottimizzata dal punto di vista ecologico viene ora attribuita ai responsabili della flotta secondo l'articolo 6 OVCC. Finora la responsabilità ricadeva su coloro che attuavano le misure di manutenzione sui veicoli dell'amministrazione. Tuttavia, poiché nella maggior parte dei casi si tratta di persone che non rientrano nel campo d'applicazione delle presenti direttive, esse possono essere obbligate solo indirettamente dal responsabile della flotta mediante contratti. La responsabilità deve ricadere su un organo che rientra nel campo d'applicazione delle presenti direttive.

Inoltre le misure di manutenzione per i veicoli elettrici sono state ampliate.

\*\*\*\*\*

SG-DDPS, 2 ottobre 2020