

**Parere del comitato economico e sociale europeo sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio**

[COM(2021) 559 final — 2021/0223 (COD)]

e sulla

**comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni — Un piano strategico di attuazione per delineare una serie di azioni supplementari a sostegno della rapida realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi**

[COM(2021) 560 final]

(2022/C 152/23)

Relatore: **John COMER**

Consultazione	Consiglio dell'Unione europea, 30.7.2021 Parlamento europeo, 13.9.2021 Commissione europea, 13.9.2021
Base giuridica	Articoli 90-91, 170-171 e 304 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea
Sezione competente	Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione
Adozione in sezione	9.11.2021
Adozione in sessione plenaria	9.12.2021
Sessione plenaria n.	565
Esito della votazione (favorevoli/contrari/astensioni)	137/4/9

## 1. Conclusioni e raccomandazioni

1.1. Il CESE accoglie con favore la proposta di regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

1.2. I veicoli elettrici a batteria (*Battery Electric Vehicles — BEV*) sembrano profilarsi come l'opzione preferita della maggior parte dei costruttori per il trasporto automobilistico. La penuria (probabilmente nel breve termine) e l'aumento del prezzo del litio costituiscono un problema per la rapida diffusione dei veicoli elettrici a batteria, come pure il notevole ritardo nelle iniziative di ricerca e sviluppo in materia di sistemi di stoccaggio più efficaci. Tuttavia, la possibilità di realizzare ulteriori attività di ricerca e sviluppo tecnologico può contribuire ad attenuare questi problemi.

1.3. Nel mondo vi sono importanti riserve di litio e il Cile è il secondo paese per riserve accertate di litio, seguito dall'Australia e dalla Cina. Per alleviare l'attuale situazione di difficoltà di approvvigionamento è necessario investire nell'apertura di nuove miniere. Le attività estrattive determinano delle problematiche ambientali, tra cui, in particolare, l'elevato fabbisogno idrico e il possibile inquinamento da sostanze chimiche tossiche, e sono spesso associate a gravi problemi sociali. Il CESE osserva con grande preoccupazione questi aspetti del commercio internazionale. Gli accordi commerciali e le catene del valore a livello internazionale devono soddisfare i requisiti in materia di sviluppo ecologico e sostenibile e contemplare obblighi vincolanti di dovuta diligenza per le imprese<sup>(1)</sup>. Nell'UE esiste la possibilità di estrarre il litio in Portogallo, a condizione che si possano risolvere le questioni ambientali.

1.4. L'ampia diffusione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi sull'intero territorio dell'UE è essenziale, e occorre dare fiducia agli investitori affinché realizzino un'infrastruttura di questo genere. Le autorità pubbliche devono garantire che i combustibili alternativi e le stazioni di ricarica siano disponibili ove necessario, in particolare nelle zone in cui non è ancora economicamente sostenibile fornire tali strutture.

<sup>(1)</sup> A questo proposito si vedano i pareri GU C 220 del 9.6.2021, pag. 118 e GU C 123 del 9.4.2021, pag. 59.

1.5. Il CESE sottolinea il ruolo significativo delle energie rinnovabili, compresi i biocarburanti, quale soluzione immediatamente disponibile e a prezzi ragionevoli, in particolare per i veicoli pesanti e il trasporto merci su strada su lunghe distanze. Occorre prestare attenzione all'impronta in termini di gas a effetto serra (GES) di tutti i combustibili alternativi e rinnovabili.

1.6. Il potenziamento della rete elettrica deve essere una priorità immediata, in modo da agevolare le stazioni di ricarica rapida e la produzione di idrogeno e di altri combustibili alternativi. Inoltre, è necessario installare contatori intelligenti bidirezionali per consentire il flusso dell'elettricità in entrambe le direzioni. Si devono rivedere i requisiti normativi e in materia di pianificazione in modo da evitare ritardi nel potenziamento della rete.

1.7. La decarbonizzazione dei trasporti è strettamente legata al rapido aumento della produzione di elettricità verde; l'elettromobilità costituisce un'opzione ragionevole in termini di politica climatica unicamente se si ricorre all'elettricità verde, per cui è essenziale aumentare gli investimenti in questo genere di elettricità. La Commissione deve contribuire maggiormente allo sviluppo di modelli di prosumatori e coinvolgerli più strettamente nelle riflessioni su questi temi.

1.8. È necessario sostenere ingenti investimenti pubblici nella R&S nell'ambito delle attività scientifiche e tecnologiche volte a migliorare le batterie, in particolare in termini di dimensioni, capacità e durata. Se la ricerca riuscirà a ridurre la quantità di litio necessaria per le batterie dei veicoli, ridurrà anche la nostra dipendenza dagli approvvigionamenti limitati a livello mondiale e provenienti da paesi terzi. Questa possibilità migliorerebbe la capacità dell'UE di accelerare la diffusione delle energie rinnovabili per i trasporti, promuovendo la mobilità sostenibile. Inoltre, vi è l'urgente necessità di promuovere la R&S e lo sviluppo tecnologico, in modo da valutare e promuovere tutti i possibili combustibili alternativi e tenere conto di tutti i modi di trasporto. Sarebbe poco saggio dipendere da un unico sistema. In particolare si dovrebbe valutare il potenziale dell'idrogeno verde.

1.9. La grande maggioranza dei consumatori si convincerà ad acquistare un veicolo elettrico a batteria solo quando sarà certa della disponibilità di un'infrastruttura di ricarica adeguata. Persino i consumatori che raramente effettuano lunghi viaggi in automobile devono avere la certezza di poter percorrere lunghe distanze con un veicolo elettrico a batteria qualora fosse necessario. Per questo motivo il regolamento in esame è così importante e deve essere attuato pienamente in tutta l'UE.

1.10. Il CESE sottolinea la cruciale importanza di garantire che le infrastrutture siano pienamente interoperabili sotto ogni aspetto su tutto il territorio dell'Unione. Non è accettabile che i conducenti debbano trasportare vari adattatori a bordo delle loro automobili per poter utilizzare l'infrastruttura per i combustibili alternativi in diversi Stati membri.

1.11. L'opzione del codice QR (codice di risposta rapida) per i pagamenti ad hoc non è un sistema di pagamento ampiamente utilizzato nell'UE, nonostante quanto affermato dalla Commissione all'articolo 5, paragrafo 2 della proposta di regolamento. Secondo il CESE, il ricorso a questa opzione determinerà problemi di accessibilità per molti gruppi di utenti. Il CESE è contrario a una situazione in cui l'utilizzo del codice QR costituisce l'unico metodo per effettuare un pagamento ad hoc. I lettori di carte di pagamento devono essere disponibili per tutti i pagamenti ad hoc.

1.12. La direttiva sulle energie rinnovabili prevede metodi di calcolo per determinare le emissioni di gas a effetto serra prodotte da diversi combustibili alternativi. Tuttavia, tali calcoli hanno una scarsa rilevanza per le decisioni di acquisto dei cittadini, dato che i valori relativi alle emissioni di GES prodotte dai veicoli sono poco noti e le dichiarazioni dei fabbricanti e dei venditori di automobili non sono soggette a una verifica adeguata. Occorre porre rimedio a tale situazione.

1.13. Il CESE deplora che non vi sia praticamente alcun dibattito strategico sul contributo che possono apportare i cittadini, le cooperative, ma anche i sindacati e i datori di lavoro. E questo nonostante il fatto che uno degli obiettivi dell'Unione europea dell'energia sia porre l'accento sui cittadini e, pertanto, sulle soluzioni decentrate, e benché sia chiaro che le operazioni di ricarica si svolgono per lo più a casa o sul posto di lavoro. Il CESE ritiene pertanto necessaria una nuova strategia che sia maggiormente in linea con l'obiettivo di un'Unione europea dell'energia incentrata sui cittadini, al fine di promuovere una maggiore partecipazione dei cittadini, delle cooperative, dei sindacati e dei datori di lavoro alla cooperazione volta ad accelerare la decarbonizzazione dei trasporti.

## 2. Sintesi della proposta della Commissione

2.1. Il benessere economico e sociale dei cittadini dell'UE dipende dall'esistenza di un sistema di mobilità efficiente ed efficace in tutta l'UE.

2.2. I trasporti emettono circa il 25 % delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE e hanno anche un forte impatto sulla qualità dell'aria nei centri urbani.

2.3. Nel dicembre 2019 la Commissione ha adottato la comunicazione sul Green Deal europeo, che esorta a ridurre del 90 % le emissioni di GES prodotte dai trasporti entro il 2050, impegnandosi al contempo per conseguire l'obiettivo dell'inquinamento zero. Nel settembre 2020 la Commissione ha adottato la proposta di una normativa europea sul clima volta a ridurre le emissioni nette di GES almeno del 55 % entro il 2030 — il pacchetto «Pronti per il 55 %».

2.4. Nel dicembre 2020 la Commissione ha adottato la comunicazione *Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente*, che getta le basi per trasformare i trasporti dell'UE al fine di costruire un futuro intelligente e sostenibile.

2.5. La proposta in esame istituisce un nuovo regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(?)</sup>.

2.6. Tale direttiva («direttiva AFID»), entrata in vigore nel 2014, definisce un quadro comune di misure volte a realizzare l'infrastruttura per i combustibili alternativi al fine di agevolare la riduzione delle emissioni di GES prodotte dai trasporti. Il quadro fissa i requisiti minimi per la creazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, con stazioni di ricarica per veicoli elettrici e punti di rifornimento per il gas naturale (GNL & GNC) e l'idrogeno, da attuare mediante quadri strategici nazionali non vincolanti. Questa strategia è volta a consentire la circolazione transfrontaliera di tutti i modi di trasporto sulle reti TEN-T.

2.7. In una recente relazione sull'applicazione della direttiva, la Commissione ha rilevato alcuni progressi nell'attuazione, ma ha concluso che nell'UE non esiste una rete globale e completa di infrastrutture per i combustibili alternativi.

2.8. La Commissione ha effettuato una valutazione ex post della direttiva, da cui è emerso che essa non è adeguata al conseguimento dei nuovi obiettivi climatici più ambiziosi per il 2030.

2.9. La proposta di regolamento fa parte dell'insieme globale di iniziative strategiche interconnesse nell'ambito del pacchetto «Pronti per il 55 %», che definisce le azioni necessarie in tutti i settori per conseguire l'obiettivo climatico per il 2030.

2.10. La proposta di regolamento persegue i seguenti obiettivi specifici:

2.10.1. garantire un'infrastruttura minima per i combustibili alternativi al fine di rifornire i veicoli alimentati da combustibili alternativi in tutti i modi di trasporto e in tutti gli Stati membri;

2.10.2. assicurare la piena interoperabilità dell'infrastruttura;

2.10.3. garantire informazioni complete agli utenti e tutte le opzioni di pagamento possibili.

2.11. La Commissione ritiene che solo un quadro legislativo comune europeo permetterà di realizzare gli obiettivi di decarbonizzazione del settore dei trasporti in tutti i modi di trasporto e in tutti gli Stati membri in modo coeso e coerente.

2.12. Sulla base di un'esauriente relazione sulla valutazione d'impatto, la Commissione ha deciso di accogliere l'opzione strategica 2. Questa opzione propone obiettivi obbligatori basati sulla flotta per i punti di ricarica elettrica per i veicoli leggeri (LV) e la fissazione di obiettivi basati sulla distanza per tutti i veicoli stradali sulla rete TEN-T, comprese le infrastrutture per i nodi urbani per i veicoli pesanti (*Urban Nodes for Heavy Duty Vehicle* — HDV). Vengono stabilite inoltre disposizioni dettagliate per porti e aeroporti della rete TEN-T, senza però che siano previsti obiettivi obbligatori. Questa opzione prevede una maggiore armonizzazione delle opzioni di pagamento e degli standard fisici e di comunicazione, come pure dei diritti dei consumatori. Essa aumenterebbe la trasparenza dei prezzi e l'informazione degli utenti, e comprenderebbe la segnalazione delle stazioni di ricarica e rifornimento.

2.13. È stato stabilito che il regolamento costituisce l'opzione più idonea per conseguire gli obiettivi auspicati in tutti gli Stati membri dell'UE.

---

(?) Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

2.14. Gli Stati membri dovranno adottare un quadro politico nazionale riveduto per sviluppare un mercato dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti e realizzare le infrastrutture pertinenti in linea con le disposizioni rafforzate e gli obiettivi obbligatori. Il testo contiene inoltre disposizioni sulla formulazione di una strategia per la diffusione di combustibili alternativi in altri modi di trasporto per i quali non esistono requisiti obbligatori.

2.15. Gli Stati membri riferiranno alla Commissione a scadenze regolari. La Commissione svolgerà un'azione di monitoraggio e riferirà sui progressi compiuti in ciascuno Stato membro.

2.16. Il regolamento contiene disposizioni in base alle quali gli Stati membri devono garantire l'installazione di una fornitura minima di elettricità da terra per talune navi adibite alla navigazione marittima nei porti marittimi e per le navi adibite alla navigazione interna, con alcune deroghe ben specificate.

2.17. Sono previste disposizioni minime per la fornitura di energia elettrica a tutti gli aeromobili che stazionano negli aeroporti della rete centrale e globale TEN-T.

2.18. L'articolo 3 stabilisce gli obiettivi per le infrastrutture di ricarica elettrica per i veicoli leggeri.

2.19. L'articolo 4 fissa gli obiettivi per le infrastrutture di ricarica elettrica per i veicoli pesanti.

2.20. Gli obiettivi relativi alle infrastrutture per il rifornimento di idrogeno sono indicati all'articolo 6.

2.21. Vengono fissati degli obiettivi per un numero adeguato di stazioni di rifornimento di GNL accessibili al pubblico lungo la rete centrale TEN-T, da realizzare entro gennaio 2025 nelle zone in cui esiste una domanda.

2.22. Gli obiettivi per l'energia elettrica erogata da terra nei porti marittimi e situati lungo le vie navigabili interne sono stabiliti agli articoli 9 e 10.

2.23. Gli obiettivi per la fornitura di GNL nei porti marittimi sono definiti all'articolo 11.

2.24. Gli obiettivi per la fornitura di elettricità agli aeromobili che stazionano negli aeroporti sono definiti all'articolo 12.

2.25. All'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), della proposta di regolamento, la Commissione propone che le stazioni di ricarica a bassa potenza siano dotate di uno strumento di pagamento «ampiamente utilizzato nell'Unione», affinché i consumatori possano effettuare pagamenti ad hoc. Questo strumento di pagamento può essere (1) un lettore di carte di pagamento; (2) un dispositivo con funzionalità senza contatto; oppure (3) un codice di risposta rapida (QR) per l'operazione di pagamento.

2.26. Nella comunicazione COM(2021) 560 final, la Commissione delinea un piano strategico di attuazione di una serie di azioni supplementari a sostegno della rapida realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

2.27. Il meccanismo per collegare l'Europa per il periodo 2021-2027 (MCE II) affronterà il problema dei cambiamenti climatici. A tal fine, esso creerà un meccanismo per i combustibili alternativi inteso a finanziare un'infrastruttura per questo tipo di combustibili mediante una combinazione di sovvenzioni del meccanismo per collegare l'Europa e di finanziamenti erogati da istituzioni finanziarie per rafforzare l'impatto degli investimenti.

2.28. Il Fondo europeo di sviluppo regionale e il Fondo di coesione sono destinati, tra l'altro, a sostenere gli investimenti nella ricerca, nell'innovazione e nella realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi negli Stati membri e nelle regioni meno sviluppate.

2.29. Secondo la Commissione, ciò di cui abbiamo bisogno ora è una cooperazione transfrontaliera e intersettoriale efficace ed efficiente tra tutte le parti interessate del settore pubblico e di quello privato per sviluppare un'infrastruttura aperta, trasparente e interoperabile con servizi d'infrastruttura senza discontinuità.

### 3. Osservazioni generali

3.1. Il settore dei trasporti è responsabile del 22,3 % delle emissioni totali di GES dell'UE, e il trasporto su strada rappresenta il 21 % di tali emissioni. Le autovetture sono responsabili del 12,8 % delle emissioni di GES dell'UE, i furgoni del 2,5 % e i veicoli pesanti e gli autobus del 5,6 % (fonte: Agenzia europea dell'ambiente 2017, escluse le emissioni internazionali e marittime). Secondo una relazione della Commissione europea del 2018, le emissioni del settore dei trasporti dell'UE sono aumentate passando dal 14,8 % nel 1990 al 24,6 % nel 2018. La rapida decarbonizzazione del settore dei trasporti è essenziale per conseguire gli obiettivi stabiliti nel Green Deal europeo. Il CESE accoglie con favore il regolamento in esame quale passo avanti positivo nella decarbonizzazione dei trasporti. È essenziale mantenere la qualità di tutti i servizi di trasporto lungo l'intero processo di decarbonizzazione.

3.2. Il CESE si rammarica del fatto che non vi sia praticamente alcun dibattito strategico sul contributo che i cittadini, le cooperative, i sindacati e i datori di lavoro potrebbero apportare allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica. E questo nonostante il fatto che uno degli obiettivi dell'Unione europea dell'energia sia porre l'accento sui cittadini e, pertanto, sulle soluzioni decentrate, e nonostante sia chiaro che le operazioni di ricarica si svolgono per lo più a casa o sul posto di lavoro. Il CESE chiede pertanto alla Commissione di avviare un dibattito strategico su tali tematiche.

3.3. L'ampia diffusione dei veicoli elettrici richiederà, nel tempo, un aumento della produzione di energia elettrica e il potenziamento della rete per consentire una ricarica rapida, in particolare per gli autocarri elettrici a batteria (*Battery Electric Trucks* — BET).

3.4. Il regolamento menziona la necessità di contatori bidirezionali intelligenti per consentire che il flusso di elettricità vada in entrambe le direzioni: dalla rete al veicolo e viceversa. Queste capacità devono essere notevolmente ampliate per ovviare alle carenze nella fornitura dovute ai picchi della domanda di elettricità.

3.5. È necessario mettere in atto una serie di sistemi di elettricità intelligenti per facilitare le seguenti operazioni:

3.5.1. una volta connesso, il veicolo non inizia a ricaricare finché non riceve un segnale dalla rete, e la ricarica dovrebbe, per quanto possibile, costare di meno per via della tariffa più bassa applicata al di fuori dei picchi;

3.5.2. la tecnologia «dal veicolo alla rete» nota come V2G (*vehicle-to-grid*) consentirebbe ai veicoli di effettuare la ricarica negli orari in cui potrebbero utilizzare l'energia in eccesso prodotta dalle fonti rinnovabili, mentre negli orari in cui si registrano i picchi della domanda il veicolo restituirebbe alla rete una parte di quest'energia immagazzinata. Non appena si verifica un calo della domanda, il veicolo elettrico verrebbe ricaricato. Questo metodo di ricarica sarebbe particolarmente adatto agli autobus scolastici e ad altri veicoli che restano inattivi per lunghi periodi. Esso dovrebbe essere finanziariamente vantaggioso per il fornitore. Per questo motivo è necessario prendere in considerazione molto più seriamente anche le soluzioni decentrate che prevedono la partecipazione dei cittadini e consentirne la realizzazione.

3.6. Il CESE accoglie con favore gli obiettivi fissati per la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi, che daranno fiducia sia agli investitori nei combustibili alternativi che ai potenziali acquirenti di veicoli a zero e a basse emissioni. I carburanti alternativi e le energie rinnovabili, tra cui i biocarburanti sostenibili, sono di fondamentale importanza per i veicoli pesanti, in particolare per quanto riguarda il trasporto di merci su strada a lunga distanza.

3.7. Le politiche devono garantire che non si formino lunghe code nei punti di ricarica ed evitare che vi siano punti di ricarica lenti, in modo che i consumatori nutrano fiducia nel sistema di ricarica.

3.8. Nel Green Deal la Commissione ha osservato che entro il 2025 nell'UE sarà necessario un milione di stazioni di ricarica e rifornimento pubbliche e si è prefissa l'obiettivo di arrivare a 30 milioni di veicoli a zero emissioni entro il 2030. Si tratta di obiettivi molto ambiziosi, il cui conseguimento richiederà una forte determinazione da parte dei governi degli Stati membri e della Commissione come pure l'adesione dei cittadini.

3.9. Sarà necessario rimuovere vari ostacoli che si frappongono al conseguimento di tali obiettivi; occorre infatti:

3.9.1. eliminare eventuali requisiti sproporzionati in materia di pianificazione, date le dimensioni e la portata delle infrastrutture di ricarica e rifornimento necessarie;

3.9.2. garantire che la legislazione in materia di pianificazione consenta la produzione di idrogeno in loco;

3.9.3. ridurre i tempi di connessione quando ci si collega alla rete elettrica;

3.9.4. preparare piani da attuare rapidamente per migliorare la rete elettrica.

3.10. La decarbonizzazione dei viaggi aerei e marittimi richiede obiettivi più ambiziosi e un impegno più risoluto per continuare a sviluppare la R&S in questi settori oltre a mettere a punto i combustibili alternativi più adatti.

#### 4. Osservazioni particolari

4.1. Il litio è un metallo delle terre rare essenziale e una materia prima critica per le batterie ricaricabili moderne. Secondo quanto riportato dall'agenzia Reuters, l'analisi di mercato *Benchmark Mineral Intelligence (BMI)* prevede una grave carenza di litio a partire dal 2022. Ciò potrebbe causare un rallentamento nella produzione dei veicoli elettrici. Nel suo

nuovo libro intitolato *Lithium* (pubblicato da Hurst) Lukasz Bednarski sostiene che per le economie industriali del 21° secolo il litio sarà essenziale come il petrolio nel 20° secolo. Sarà pertanto necessario esplorare e promuovere altri combustibili a basse e zero emissioni, in modo da offrire opzioni ai consumatori e facilitare la riduzione più rapida possibile delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti.

4.2. Si dovrà continuare a promuovere e a esaminare l'utilizzo degli elettrocarburanti e dei veicoli alimentati ad idrogeno, al fine di scoprire il loro potenziale di ridurre il più rapidamente possibile le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti.

4.3. I motori a combustione interna saranno ancora in uso per qualche tempo. In tale contesto occorre studiare e promuovere il potenziale degli elettrocarburanti. Questi possono essere utilizzati nei motori a combustione interna e negli ibridi ricaricabili, e per la loro distribuzione si può ricorrere alla rete di stazioni di rifornimento già esistente.

4.4. Il CESE sottolinea il ruolo significativo delle energie rinnovabili, compresi i biocarburanti, quale soluzione immediatamente disponibile e a prezzi ragionevoli, in particolare per i veicoli pesanti e il trasporto merci su strada su lunghe distanze. Occorre prestare attenzione all'impronta in termini di GES della produzione di biocarburanti analogamente a quanto avviene, ad esempio, per l'energia elettrica fornita ai veicoli elettrici e per la produzione di idrogeno.

4.5. Quando vengono utilizzati per alimentare un veicolo, i biocarburanti devono avere un'impronta di carbonio inferiore a quella dei combustibili fossili, ma il problema risiede nel processo di produzione di tali carburanti, che può dare luogo a considerevoli emissioni di GES e avere un effetto negativo sull'uso del suolo, in particolare quando porta alla deforestazione. Si noti, ad esempio, che l'uso dell'olio di palma non è sostenibile.

4.6. Il CESE raccomanda di promuovere i biocarburanti con le minori emissioni di GES sia nella fase di produzione che nell'utilizzo nei trasporti.

4.7. Le zone rurali dipendono maggiormente dal trasporto automobilistico rispetto alle aree urbane per via della carenza di trasporti pubblici. Gli insediamenti rurali sono generalmente molto sparsi, per cui non è possibile mettere a disposizione un ampio sistema di trasporto pubblico in molte di queste zone. In assenza di un mezzo di trasporto alternativo praticabile, gli abitanti delle zone rurali risentiranno enormemente delle elevate imposte sul carbonio previste per la benzina e il diesel. In una relazione pubblicata nell'aprile 2021, l'Ufficio europeo delle unioni dei consumatori (BEUC) afferma che, per i conducenti che percorrono lunghe distanze e risiedono in zone rurali, il passaggio ai veicoli elettrici a batteria comporta benefici tangibili, soprattutto se la proprietà di tale veicolo è combinata con l'energia elettrica prodotta in loco da fonti rinnovabili. L'affermazione del BEUC è fondata a condizione che gli elevati costi di avviamento possano essere sovvenzionati e, soprattutto, a patto che sia autorizzata la gestione dei corrispondenti impianti di produzione e ricarica gestiti in comune.

4.8. È essenziale favorire la realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi per rifornire le zone rurali. Oltre a promuovere l'introduzione dei veicoli elettrici, bisogna anche favorire la riduzione delle emissioni di GES nel parco veicoli esistente promuovendo i biocarburanti sostenibili, gli elettrocarburanti, i veicoli ibridi e i veicoli ibridi ricaricabili. Occorre anche aumentare il potenziale dell'idrogeno verde.

4.9. Nel settore dei veicoli pesanti è necessario agire con grande determinazione per realizzare l'infrastruttura per i combustibili alternativi. Circa il 98 % degli autocarri dell'UE-27 è alimentato a diesel. Finora l'accento è stato posto maggiormente sui veicoli leggeri piuttosto che su quelli pesanti.

4.10. Sarà necessaria una diffusione significativa di autocarri BET come pure di autocarri ibridi e ibridi ricaricabili. Ciò sarà possibile solo quando in ogni Stato membro si potranno ricaricare adeguatamente tali veicoli. Sarà inoltre necessario assicurare un finanziamento sufficiente che consenta una sostituzione significativa della flotta.

4.11. Gli autocarri necessitano di una ricarica rapida e ad alta potenza nei depositi e nelle stazioni di ricarica lungo le strade. Sarebbe molto utile poter prenotare in anticipo una presa presso una stazione di ricarica. Sono già stati sperimentati dei caricabatterie fino a 350KW, ma occorre mettere a punto caricatori che arrivino a 1 MW al fine di ridurre i tempi di ricarica.

4.12. La rete elettrica deve essere preparata in anticipo per soddisfare questi requisiti di potenza così elevati che sono necessari per la ricarica rapida degli autocarri.

4.13. L'idrogeno è visto come una soluzione promettente per il trasporto a lungo raggio. Il CESE accoglie con favore gli obiettivi fissati per la realizzazione di stazioni di rifornimento di idrogeno. A lungo termine, bisogna puntare all'idrogeno verde piuttosto che all'idrogeno blu. Nel caso dell'idrogeno prodotto dal metano, si dovrebbe tenere conto dell'elevato tasso di fuoriuscite di metano dall'intera catena di estrazione e trasporto.

4.14. L'idrogeno può essere utilizzato anche per alimentare veicoli con motore a combustione interna, apportandovi lievi modifiche. Per portare avanti questa proposta sono necessarie ulteriori ricerche.

4.15. Il CESE accoglie con favore la proposta della Commissione di standardizzare la pressione dell'idrogeno a 700 Bar. L'idrogeno ha una scarsa densità energetica volumetrica, e pertanto sono necessari serbatoi molto più capienti per lo stoccaggio.

4.16. L'ideale sarebbe produrre idrogeno in loco, ove possibile. Gli eventuali ostacoli in materia di pianificazione che impediscono tali sviluppi vanno esaminati tenendo debitamente conto della necessità di rispettare, per il trattamento dell'idrogeno, le misure che garantiscono un livello più elevato di tutela della salute e della sicurezza.

4.17. L'idrogeno può essere trasportato da autocarri e condotte. A causa della sua scarsa densità energetica volumetrica, il trasporto mediante autocarri richiederebbe molti più viaggi rispetto alla benzina e al diesel.

4.18. Il CESE è consapevole del fatto che la direttiva sulle energie rinnovabili fornisce calcoli chiari per determinare le emissioni di GES associate ai diversi combustibili alternativi. Tuttavia, tali calcoli hanno una scarsa rilevanza per le decisioni di acquisto dei cittadini, dato che si tratta di valori poco noti che non vengono comunicati dai fabbricanti o dai venditori di automobili. È necessario porre rimedio a questa situazione.

4.19. Per realizzare rapidamente l'infrastruttura per i combustibili alternativi saranno necessari considerevoli finanziamenti di partenza, in modo da consentire al sistema di diventare economicamente sostenibile per i soggetti intenzionati a investire nelle stazioni di ricarica e rifornimento.

Bruxelles, 9 dicembre 2021

*La presidente*  
*del Comitato economico e sociale europeo*  
Christa SCHWENG

---