

III

(Atti preparatori)

COMITATO DELLE REGIONI

148^a SESSIONE PLENARIA DEL CDR (INTERAMENTE A DISTANZA — INTERACTIO), 26.1.2022 - 27.1.2022

Parere del Comitato europeo delle regioni — Verso trasporti su strada a emissioni zero: realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi e rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂

(2022/C 270/07)

Relatore:	Adrian TEBAN (RO/PPE), sindaco di Cugir, contea di Alba
Testi di riferimento:	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 Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima COM(2021) 556 final 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

I. PROPOSTE DI EMENDAMENTO

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda il rafforzamento dei livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, in linea con la maggiore ambizione dell'Unione in materia di clima

COM(2021) 556 final

Emendamento 1

Considerando 9

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
(9) [...] Le norme più stringenti in materia di riduzione delle emissioni di CO ₂ possono conseguire gli obiettivi fissati al livello del parco veicoli in modo tecnologicamente neutrale. Diverse tecnologie sono e resteranno disponibili per raggiungere l'obiettivo emissioni zero per l'intero parco veicoli. Tra i veicoli a zero emissioni figurano attualmente i veicoli elettrici a batteria, i veicoli alimentati a celle a combustibile e altri veicoli alimentati a idrogeno e le innovazioni tecnologiche proseguono. I veicoli a zero e a basse emissioni, che comprendono anche veicoli elettrici ibridi ricaricabili efficienti, possono continuare a svolgere un ruolo nel percorso di transizione.	(9) [...] Le norme più stringenti in materia di riduzione delle emissioni di CO ₂ possono conseguire gli obiettivi fissati al livello del parco veicoli in modo tecnologicamente neutrale solo se tengono conto delle emissioni di CO₂ del combustibile utilizzato, comprese quelle generate nella sua produzione. Diverse tecnologie sono e resteranno disponibili per raggiungere l'obiettivo emissioni zero per l'intero parco veicoli. Tra i veicoli a zero emissioni figurano attualmente i veicoli elettrici a batteria, i veicoli alimentati a celle a combustibile e altri veicoli alimentati a idrogeno e le innovazioni tecnologiche proseguono. I veicoli a zero e a basse emissioni, che comprendono anche veicoli elettrici ibridi ricaricabili efficienti e veicoli alimentati a elettrocarburanti da fonti rinnovabili, biocarburanti avanzati e biogas, possono continuare a svolgere un ruolo nel percorso di transizione.

Motivazione

I veicoli a basse emissioni e i carburanti come i biocarburanti avanzati vanno presi in considerazione nei contesti regionali in cui è difficile realizzare una diffusione generalizzata di veicoli elettrici a emissioni zero. Cfr. emendamento seguente.

Emendamento 2

Aggiungere un nuovo considerando dopo il considerando 9

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
	(9 bis) <i>Le caratteristiche specifiche delle regioni (come l'ubicazione geografica e le condizioni climatiche) possono rendere difficile la completa elettrificazione delle autovetture e dei veicoli adibiti al trasporto leggero su strada. In tali regioni gli elettrocarburanti da fonti rinnovabili, i biocarburanti e i veicoli ibridi, sebbene non corrispondano alla definizione di zero emissioni allo scarico, potrebbero permettere di ottenere prestazioni generali più vantaggiose e adattabili in termini di emissioni di CO₂ rispetto ai veicoli con zero emissioni allo scarico, e non dovrebbero pertanto essere esclusi dal mercato unico a partire dal 2035. La Commissione europea dovrebbe quindi cercare un modo per tenere conto dei veicoli alimentati a elettrocarburanti da fonti rinnovabili e a biocarburanti e dei veicoli ibridi al momento di definire gli obiettivi per l'intero parco veicoli che i costruttori di veicoli devono raggiungere in tempo utile prima che tali obiettivi diventino operativi. Per tali regioni dovrebbero essere fornite consulenze specifiche su come conseguire l'obiettivo di una mobilità climaticamente neutra. Inoltre, a tali regioni dovrebbe essere concesso un sostegno mirato a titolo dei diversi fondi dell'UE.</i>

Motivazione

Le regioni in cui le condizioni geografiche o climatiche rendono difficile la completa elettrificazione dei veicoli adibiti al trasporto su strada dovrebbero essere sostenute.

Emendamento 3

Considerando 11

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
(11) Gli obiettivi dei livelli rivisti di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dovrebbero essere accompagnati da una strategia europea per affrontare le sfide poste dall'aumento della produzione di veicoli a zero emissioni e delle tecnologie associate, nonché dalla necessità di migliorare e riqualificare le competenze dei lavoratori del settore e di procedere alla diversificazione e riconversione economica delle attività. Se del caso, si dovrebbe valutare la possibilità di erogare un sostegno finanziario a livello dell'UE e degli Stati membri per attirare investimenti privati, anche attraverso il Fondo sociale europeo Plus, il Fondo per una transizione giusta, il Fondo per l'innovazione, il dispositivo per la ripresa e la resilienza e altri strumenti del quadro finanziario pluriennale e di Next Generation EU, in linea con le norme in materia di aiuti di Stato. Le norme riviste sugli aiuti di Stato in materia di ambiente ed energia consentiranno agli Stati membri di sostenere le imprese nella decarbonizzazione dei loro processi produttivi e nell'adozione di tecnologie più verdi nel contesto della nuova strategia industriale.	(11) Gli obiettivi dei livelli rivisti di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dovrebbero essere accompagnati da un meccanismo europeo per una transizione giusta del settore e delle regioni automotive per affrontare le sfide poste dall'aumento della produzione di veicoli a zero emissioni, della transizione verde nell'industria automobilistica, dell'industria delle forniture automobilistiche e delle tecnologie associate, nonché dalla necessità di migliorare e riqualificare le competenze dei lavoratori del settore e di procedere alla diversificazione e riconversione economica delle attività. Tale meccanismo europeo per una transizione giusta del settore e delle regioni automotive deve fornire un sostegno finanziario a livello dell'UE, in futuro con fondi supplementari e attualmente attraverso un impiego coordinato di fondi quali il Fondo sociale per il clima, il Fondo sociale europeo Plus, il Fondo per una transizione giusta, il Fondo per l'innovazione, il dispositivo per la ripresa e la resilienza e altri strumenti del quadro finanziario pluriennale e di Next Generation EU, oppure il regime per una Transizione giusta nell'ambito di InvestEU, in linea con le norme in materia di aiuti di Stato e con integrazioni da programmi degli Stati membri. Le norme riviste sugli aiuti di Stato in materia di ambiente ed energia consentiranno agli Stati membri di sostenere le imprese nella decarbonizzazione dei loro processi produttivi e nell'adozione di tecnologie più verdi nel contesto della nuova strategia industriale.

Motivazione

Una proposta legislativa con conseguenze di così ampia portata per i lavoratori, l'industria e le regioni deve prevedere un concreto «meccanismo per una transizione giusta» per il settore automobilistico e delle forniture automobilistiche in Europa, nonché per le regioni in cui queste industrie sono situate. L'impatto sarà avvertito soprattutto a livello regionale, dove la riqualificazione deve avvenire in collaborazione con l'industria. Tale meccanismo deve essere inclusivo per l'intero settore automobilistico e basarsi su dati che identifichino chiaramente l'impatto territoriale della legislazione.

Il presente emendamento è collegato agli emendamenti 4 e 6.

Emendamento 4

Considerando 24

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
(24) La possibilità di destinare le entrate derivanti dalle indennità per le emissioni in eccesso a un fondo specifico o a un programma pertinente è stata valutata come previsto dall'articolo 15, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2019/631 e se ne è concluso che ciò farebbe lievitare in modo significativo gli oneri amministrativi, senza apportare benefici diretti al settore automobilistico nella sua transizione. Le entrate provenienti dalle indennità per le emissioni in eccesso dovrebbero pertanto continuare ad essere considerate entrate del bilancio generale dell'Unione a norma dell'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2019/631.	(24) La possibilità di destinare le entrate derivanti dalle indennità per le emissioni in eccesso a un fondo specifico o a un programma pertinente è stata valutata come previsto dall'articolo 15, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2019/631 e se ne è concluso che ciò farebbe lievitare in modo significativo gli oneri amministrativi, senza apportare benefici diretti al settore automobilistico nella sua transizione. Le entrate provenienti dalle indennità per le emissioni in eccesso dovrebbero pertanto continuare ad essere considerate entrate del bilancio generale dell'Unione a norma dell'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2019/631. <i>Tuttavia, un «meccanismo europeo per una transizione giusta del settore e delle regioni automotive» deve fornire finanziamenti mirati alle regioni a titolo dei fondi esistenti (come indicato al considerando 11), sulla base di una mappatura granulare degli impatti territoriali di tale legislazione. La valutazione intermedia del quadro finanziario pluriennale dovrà esaminare in via prioritaria le modalità per raggruppare nel «meccanismo europeo per una transizione giusta del settore e delle regioni automotive» i fondi disponibili provenienti dalle fonti di cui sopra.</i>

Motivazione

Un «meccanismo europeo per una transizione giusta del settore e delle regioni *automotive*» è necessario per sostenere l'industria delle forniture automobilistiche, che rappresenta un settore economico importante in molte regioni europee. Mentre i costruttori di apparecchiature originali potrebbero essere meglio preparati ai cambiamenti imminenti, l'intero settore dell'indotto, costituito principalmente da PMI, potrebbe invece non disporre delle capacità finanziarie e strategiche interne per adeguare le proprie competenze e la propria produzione ai cambiamenti della catena del valore nel settore automobilistico. Potrebbero rendersi necessarie ulteriori risorse da destinare al Fondo per una transizione giusta in aggiunta ai 17,5 miliardi di EUR attualmente concordati, affinché il Fondo possa affrontare in misura sufficiente i profondi cambiamenti che saranno prodotti dal pacchetto «Pronti per il 55 %».

Il presente emendamento è collegato agli emendamenti 3 e 6.

Emendamento 5

Articolo 1, punto 9)

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
9) è inserito il seguente articolo 14 bis: «Articolo 14 bis Relazione sullo stato di avanzamento Entro il 31 dicembre 2025, e successivamente ogni due anni, la Commissione presenta una relazione sui progressi compiuti verso una mobilità a emissioni zero nei trasporti su strada. La relazione consente, in particolare, di monitorare e valutare la necessità di eventuali misure supplementari per agevolare la transizione, anche attraverso mezzi finanziari. Nella relazione la Commissione tiene conto di tutti i fattori che contribuiscono a un progresso efficiente in termini di costi verso la neutralità climatica entro il 2050. Tra essi figurano la diffusione di veicoli a basse e a zero emissioni, i progressi nel conseguire gli obiettivi di realizzazione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento, come previsto dal regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi, il potenziale contributo delle tecnologie innovative e dei combustibili alternativi sostenibili al conseguimento di una mobilità climaticamente neutra, l'impatto sui consumatori, i progressi nel dialogo sociale nonché gli aspetti intesi ad agevolare ulteriormente una transizione economicamente sostenibile ed equa dal punto di vista sociale verso una mobilità a zero emissioni nel trasporto su strada.»;	9) è inserito il seguente articolo 14 bis: «Articolo 14 bis Relazione sullo stato di avanzamento Entro il 31 dicembre 2023, e successivamente ogni due anni, la Commissione presenta una relazione sui progressi compiuti verso una mobilità a emissioni zero nei trasporti su strada. La relazione consente, in particolare, di monitorare e valutare la necessità di eventuali misure supplementari per agevolare la transizione, anche attraverso mezzi finanziari. Tale valutazione si basa su una valutazione d'impatto territoriale che individua a livello NUTS 2 le sfide per ciascuna regione e le modalità per attenuare i rischi associati a tali sfide. Nella relazione la Commissione tiene conto di tutti i fattori che contribuiscono a un progresso efficiente in termini di costi verso la neutralità climatica entro il 2050. Tra essi figurano la diffusione di veicoli a basse e a zero emissioni, i progressi nel conseguire gli obiettivi di realizzazione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento, come previsto dal regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi, il potenziale contributo delle tecnologie innovative e dei combustibili alternativi sostenibili al conseguimento di una mobilità climaticamente neutra, i progressi e l'impatto a livello regionale (NUTS 2), l'impatto sui consumatori, compresi quelli appartenenti a gruppi vulnerabili, i progressi nel dialogo sociale nonché gli aspetti intesi ad agevolare ulteriormente una transizione economicamente sostenibile ed equa dal punto di vista sociale verso una mobilità a zero emissioni nel trasporto su strada.»;

Motivazione

L'impatto della legislazione sarà avvertito principalmente a livello regionale, e la Commissione dovrà affrontare, mediante una mappatura granulare dell'impatto territoriale, le sfide e i rischi associati a tale transizione.

Emendamento 6

Articolo 1, punto 10), lettera b)

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
10) L'articolo 15 è così modificato: b) i paragrafi da 2 a 5 sono soppressi;	10) L'articolo 15 è così modificato: b) i paragrafi da 2 a 4 sono soppressi; c) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente: <i>5. Al fine di garantire che nessuno rimanga indietro e rendere tale transizione socialmente equa, la Commissione propone un «meccanismo per una transizione giusta» per il settore automotive, comprendente un dialogo multilivello con gli enti locali e regionali (ELR) interessati che tenga conto dell'impatto territoriale del presente regolamento per quanto riguarda la trasformazione dell'industria della produzione e delle forniture automobilistiche come pure dell'impatto sulle strutture economiche regionali e sulla forza lavoro del settore.</i>

Motivazione

Sebbene il regolamento in vigore preveda l'eventuale introduzione di un programma di aiuti finanziari per una transizione giusta, questo aspetto dovrebbe essere soppresso con la proposta legislativa in esame. L'idea iniziale di finanziare una transizione giusta attraverso le entrate provenienti dalle indennità per le emissioni in eccesso potrebbe non essere sufficiente ad assicurare una transizione giusta per tutte le regioni specializzate nel settore automobilistico e rischia di non garantire la costante disponibilità di bilancio delle risorse finanziarie.

Inoltre, il Fondo per una transizione giusta, con i 17,5 miliardi di EUR attualmente concordati, potrebbe non essere sufficiente da solo ad affrontare le sfide poste dal pacchetto «Pronti per il 55 %». Si propone pertanto di creare un meccanismo di coordinamento per una transizione giusta del settore e delle regioni *automotive*, sfruttando il potenziale dei fondi esistenti.

Il presente emendamento è collegato agli emendamenti 3 e 4.

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

Emendamento 7

Considerando 9

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
[...] Gli obiettivi basati sulla distanza per la rete TEN-T dovrebbero assicurare la piena copertura dei punti di ricarica elettrica lungo le principali reti stradali dell'Unione e garantire così la facilità e la continuità degli spostamenti in tutta l'Unione.	[...] Gli obiettivi basati sulla distanza per la rete TEN-T dovrebbero assicurare la piena copertura dei punti di ricarica elettrica lungo le principali reti stradali dell'Unione e garantire così la facilità e la continuità degli spostamenti in tutta l'Unione. <i>Qualora, a causa di fattori regionali quali l'ubicazione geografica o la densità di popolazione, un investimento in infrastrutture accessibili al pubblico si riveli difficile, è opportuno offrire la possibilità di un sostegno finanziario dell'UE.</i>

Motivazione

Per tenere conto del carattere transregionale della TEN-T, e per non ostacolare la coesione europea, si dovrebbe mantenere l'approccio basato sulla distanza, sebbene con un necessario sostegno finanziario da uno dei fondi dell'UE disponibili; ciò vale per i punti di ricarica privati o pubblici.

Emendamento 8

Considerando 10

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
(10) È opportuno fissare obiettivi nazionali basati sul parco veicoli in relazione al numero totale di veicoli elettrici immatricolati nello Stato membro in questione, secondo una metodologia comune che tenga conto di sviluppi tecnologici quali l'aumento dell'autonomia dei veicoli elettrici o la crescente penetrazione nel mercato di punti di ricarica rapida che possono consentire di ricaricare un numero più elevato di veicoli per punto di ricarica rispetto ai punti di ricarica standard. La metodologia deve anche tenere in considerazione le diverse modalità di ricarica dei veicoli elettrici a batteria e di quelli ibridi plug-in. Una metodologia che stabilisca obiettivi nazionali basati sul parco veicoli in relazione alla potenza di uscita massima totale dell'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico dovrebbe consentire flessibilità per l'implementazione di diverse tecnologie di ricarica negli Stati membri.	(10) È opportuno fissare obiettivi nazionali basati sul parco veicoli in relazione al numero totale di veicoli elettrici immatricolati nello Stato membro in questione, prevedendo un margine aggiuntivo da stabilire, pari al 10-20 %, secondo una metodologia comune che tenga conto di sviluppi tecnologici quali l'aumento dell'autonomia dei veicoli elettrici o la crescente penetrazione nel mercato di punti di ricarica rapida che possono consentire di ricaricare un numero più elevato di veicoli per punto di ricarica rispetto ai punti di ricarica standard. La metodologia deve anche tenere in considerazione le diverse modalità di ricarica dei veicoli elettrici a batteria e di quelli ibridi plug-in. Una metodologia che stabilisca obiettivi nazionali basati sul parco veicoli in relazione alla potenza di uscita massima totale dell'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico dovrebbe consentire flessibilità per l'implementazione di diverse tecnologie di ricarica negli Stati membri.

Motivazione

Il numero totale di veicoli elettrici immatricolati in uno Stato membro non è sufficiente in quanto non tiene conto, ad esempio, dei veicoli provenienti da altri paesi, in particolare durante i periodi di vacanza, ma anche in altre occasioni, come lo svolgimento di importanti manifestazioni, fiere ecc.

Emendamento 9

Considerando 34

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
(34) I suddetti obiettivi dovrebbero tenere conto dei tipi di navi alimentate e dei rispettivi volumi di traffico. Per evitare l'installazione di capacità poi sottoutilizzata, è opportuno che i porti marittimi con bassi volumi di traffico per determinate categorie di navi siano esentati dalle prescrizioni per le corrispondenti categorie di navi sulla base di un livello minimo di volume di traffico. Analogamente, per evitare capacità sottoutilizzata e tenere conto delle caratteristiche operative dei porti, gli obiettivi obbligatori dovrebbero mirare a soddisfare non tanto la domanda massima, quanto piuttosto un volume sufficientemente elevato. Il trasporto marittimo rappresenta un collegamento importante per la coesione e lo sviluppo economico delle isole dell'Unione. La capacità di produzione energetica in tali isole può non essere sempre sufficiente a soddisfare la domanda di energia necessaria per sostenere la fornitura di elettricità da terra. In tale caso, le isole dovrebbero essere esentate dalle prescrizioni salvo e fino a che non sia stata completata una connessione elettrica con il continente o non vi sia una capacità sufficiente prodotta localmente da fonti di energia pulita.	(34) I suddetti obiettivi dovrebbero tenere conto dei tipi di navi alimentate e dei rispettivi volumi di traffico. Per evitare l'installazione di capacità poi sottoutilizzata, è opportuno che i porti marittimi con bassi volumi di traffico per determinate categorie di navi siano esentati dalle prescrizioni per le corrispondenti categorie di navi sulla base di un livello minimo di volume di traffico. Analogamente, per evitare capacità sottoutilizzata e tenere conto delle caratteristiche operative dei porti, gli obiettivi obbligatori dovrebbero mirare a soddisfare non tanto la domanda massima, quanto piuttosto un volume sufficientemente elevato. Il trasporto marittimo rappresenta un collegamento importante per la coesione e lo sviluppo economico delle isole e delle regioni ultraperiferiche dell'Unione. La capacità di produzione energetica in tali isole e regioni ultraperiferiche può non essere sempre sufficiente a soddisfare la domanda di energia necessaria per sostenere la fornitura di elettricità da terra. In tale caso, le isole e le regioni ultraperiferiche dovrebbero essere esentate dalle prescrizioni salvo e fino a che non sia stata completata una connessione elettrica con il continente o con i paesi vicini o non vi sia una capacità sufficiente prodotta localmente da fonti di energia pulita.

Motivazione

Evidente.

Emendamento 10

Considerando 37

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
[...] Gli attuali quadri strategici nazionali dovrebbero essere riveduti affinché illustrino chiaramente in che modo gli Stati membri riusciranno a soddisfare la ben maggiore necessità di infrastrutture di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico prevista dagli obiettivi obbligatori. I quadri riveduti dovrebbero inoltre riguardare tutti i modi di trasporto, compresi quelli per i quali non esistono obiettivi di realizzazione obbligatori.	[...] Gli attuali quadri strategici nazionali dovrebbero essere riveduti affinché illustrino chiaramente in che modo gli Stati membri riusciranno a soddisfare la ben maggiore necessità di infrastrutture di ricarica e di rifornimento accessibili al pubblico prevista dagli obiettivi obbligatori. La revisione dovrebbe basarsi su un'analisi territoriale che individui le diverse esigenze dei vari enti subnazionali nonché tenere conto del bagaglio di conoscenze locale e regionale e delle strategie per la diffusione delle infrastrutture di rifornimento già messe a punto dagli enti locali e regionali. I quadri riveduti dovrebbero inoltre riguardare tutti i modi di trasporto, compresi quelli per i quali non esistono obiettivi di realizzazione obbligatori.

Motivazione

La definizione dei quadri strategici nazionali per la diffusione dei combustibili alternativi deve basarsi su un vero e proprio approccio di governance multilivello, al fine di tenere pienamente conto degli interessi degli enti regionali e locali e delle loro strategie per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, già previste in vari «piani di mobilità urbana sostenibile» (PMUS) o in altre strategie regionali di mobilità.

Emendamento 11

Considerando 39

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
(39) Lo sviluppo e l'attuazione dei quadri strategici nazionali riveduti degli Stati membri dovrebbero essere facilitati dalla Commissione attraverso lo scambio di informazioni e buone prassi tra gli Stati membri.	(39) Lo sviluppo e l'attuazione dei quadri strategici nazionali riveduti degli Stati membri dovrebbero essere facilitati dalla Commissione attraverso lo scambio di informazioni e buone prassi tra gli Stati membri e gli enti regionali e locali.

Motivazione

Occorre integrare un quadro di governance multilivello nella proposta di realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. Tale quadro potrebbe coordinare la diffusione negli Stati membri e affrontare le potenziali carenze.

Emendamento 12

Considerando 42

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
[...] Occorre che gli Stati membri istituiscano e mantengano strumenti adeguati al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di ricarica e di rifornimento anche per i parchi veicoli vincolati, in particolare per gli autobus puliti e a zero emissioni a livello locale.	[...] Occorre che gli Stati membri istituiscano e mantengano strumenti adeguati al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di ricarica e di rifornimento anche per i parchi veicoli vincolati, in particolare per gli autobus puliti e a zero emissioni a livello locale, e mettano a disposizione delle possibilità di ricarica rapida e ricarica notturna per tutti gli operatori del trasporto pubblico.

Motivazione

Gli operatori del trasporto pubblico devono poter disporre di infrastrutture di rifornimento per il loro parco veicoli, sia per la ricarica notturna che per la ricarica rapida per i trasporti su lunghe distanze. Tali infrastrutture dovrebbero essere accessibili al pubblico, e per la loro realizzazione occorrono leve politiche e incentivi.

Emendamento 13

Aggiungere un nuovo considerando dopo il considerando 45

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
	<i>(45 bis) Ai consumatori dovrebbero essere fornite istruzioni quanto più possibile uniformi per l'uso dei punti di ricarica, procedure standardizzate e un'utilizzazione intuitiva e resa facilmente comprensibile mediante pittogrammi; dovrebbe essere offerta una scelta di lingue. Deve essere garantita la compatibilità con i sistemi operativi dei dispositivi elettronici di uso comune (ad esempio smartphone, tablet).</i>

Motivazione

Per rendere l'uso dei punti di ricarica quanto più possibile semplice e rapido per i consumatori, la procedura dovrebbe essere semplice e, se del caso, standardizzata, tenendo conto ad esempio degli utenti che non conoscono la lingua, o le lingue, del posto.

Emendamento 14

Considerando 47

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
(47) È fondamentale che tutti gli attori dell'ecosistema della mobilità elettrica possano interagire facilmente attraverso strumenti digitali per offrire all'utente finale la migliore qualità del servizio. Occorrono quindi identificativi unici degli attori coinvolti nella catena del valore. A tale fine, gli Stati membri dovrebbero designare un'organizzazione di registrazione delle identificazioni (Identification Registration Organisation, «IDRO») per l'emissione e la gestione di codici unici di identificazione («ID») con l'obiettivo di identificare quanto meno i gestori dei punti di ricarica e i fornitori di servizi di mobilità. L'IDRO dovrebbe raccogliere informazioni sui codici ID di mobilità elettrica già in uso nel rispettivo Stato membro, assegnare ove necessario nuovi codici di mobilità elettrica ai gestori dei punti di ricarica e ai fornitori di servizi di mobilità secondo una logica comune concordata a livello dell'Unione per la strutturazione dei codici ID di mobilità elettrica e consentire lo scambio di tali codici e la verifica della loro unicità nell'ambito di un eventuale futuro archivio comune di registrazione delle identificazioni (Identification Registration Repository, IDRR). La Commissione dovrebbe formulare orientamenti tecnici sull'istituzione della suddetta organizzazione basandosi sull'azione di sostegno al programma riguardante la raccolta di dati relativi ai punti di ricarica/rifornimento per i combustibili alternativi e i codici unici di identificazione relativi agli attori della mobilità elettrica (IDACS).	(47) È fondamentale che tutti gli attori dell'ecosistema della mobilità elettrica possano interagire facilmente attraverso strumenti digitali per offrire all'utente finale la migliore qualità del servizio. Occorrono quindi identificativi unici degli attori coinvolti nella catena del valore. La gamma di attori dovrebbe essere la più ampia possibile, e comprendere in particolare i produttori e i distributori di energia. A tale fine, gli Stati membri dovrebbero designare un'organizzazione di registrazione delle identificazioni (Identification Registration Organisation, «IDRO») per l'emissione e la gestione di codici unici di identificazione («ID») con l'obiettivo di identificare quanto meno i gestori dei punti di ricarica e i fornitori di servizi di mobilità. L'IDRO dovrebbe raccogliere informazioni sui codici ID di mobilità elettrica già in uso nel rispettivo Stato membro, assegnare ove necessario nuovi codici di mobilità elettrica ai gestori dei punti di ricarica e ai fornitori di servizi di mobilità secondo una logica comune concordata a livello dell'Unione per la strutturazione dei codici ID di mobilità elettrica e consentire lo scambio di tali codici e la verifica della loro unicità nell'ambito di un eventuale futuro archivio comune di registrazione delle identificazioni (Identification Registration Repository, IDRR). La Commissione dovrebbe formulare orientamenti tecnici sull'istituzione della suddetta organizzazione basandosi sull'azione di sostegno al programma riguardante la raccolta di dati relativi ai punti di ricarica/rifornimento per i combustibili alternativi e i codici unici di identificazione relativi agli attori della mobilità elettrica (IDACS). L'obiettivo principale dovrebbe essere la cooperazione intersettoriale al fine di massimizzare le sinergie.

Motivazione

È opportuno garantire che tutti i soggetti coinvolti cooperino e si facciano carico del rispettivo contributo al servizio complessivo ai clienti e al funzionamento dei punti di ricarica.

Emendamento 15

Considerando 54

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
[...] È pertanto opportuno che la Commissione riesamini il presente regolamento entro la fine del 2026, in particolare per quanto riguarda la fissazione di obiettivi relativi ai punti di ricarica elettrica per i veicoli pesanti e all'infrastruttura per i combustibili alternativi per le navi e gli aeromobili a zero emissioni per il trasporto per vie navigabili e il trasporto aereo.	[...] È opportuno che la Commissione valuti l'impatto del presente regolamento al più tardi due anni dopo la sua entrata in vigore, sulla base dei concreti obiettivi stabiliti e tenendo conto delle emissioni prodotte nell'intero ciclo di vita dei veicoli per ciascuna tecnologia e del suo impatto sulle emissioni di CO₂ generate dal trasporto su strada, nonché dell'impatto di ciascuna tecnologia sui consumatori (costo totale di proprietà). È altresì opportuno che la Commissione riesamini il presente regolamento entro la fine del 2026, in particolare per quanto riguarda la fissazione di obiettivi relativi ai punti di ricarica elettrica per i veicoli pesanti e all'infrastruttura per i combustibili alternativi per le navi e gli aeromobili a zero emissioni per il trasporto per vie navigabili e il trasporto aereo.

Motivazione

La valutazione del regolamento dovrebbe basarsi su criteri concreti e, pertanto, occorre fare riferimento agli obiettivi concreti che sono stati stabiliti.

Emendamento 16

Articolo 1, paragrafo 3

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
3. Il presente regolamento istituisce un meccanismo di comunicazione per incoraggiare la cooperazione e garantisce un solido monitoraggio dei progressi. Il meccanismo prevede un processo strutturato, trasparente e iterativo tra la Commissione e gli Stati membri volto alla messa a punto dei quadri strategici nazionali, alla loro successiva attuazione e alla corrispondente azione della Commissione.	3. Il presente regolamento istituisce un meccanismo di comunicazione per incoraggiare la cooperazione e garantisce un solido monitoraggio dei progressi. Il meccanismo prevede un processo strutturato, trasparente, iterativo e di governance multilivello tra la Commissione e gli Stati membri volto alla messa a punto dei quadri strategici nazionali, tenendo conto delle strategie locali e regionali per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi già sviluppate dagli enti locali e regionali , alla loro successiva attuazione e alla corrispondente azione della Commissione.

Motivazione

La definizione dei quadri strategici nazionali per la diffusione dei combustibili alternativi deve basarsi su un vero e proprio approccio di governance multilivello, al fine di tenere pienamente conto degli interessi degli enti regionali e locali e delle loro strategie per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, già previste in vari «piani di mobilità urbana sostenibile» (PMUS) o in altre strategie regionali di mobilità.

Emendamento 17

Articolo 3

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
1. Gli Stati membri assicurano che: — siano realizzate stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri commisurate alla diffusione dei veicoli elettrici leggeri; — nel loro territorio siano realizzate stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri che forniscano potenza di uscita sufficiente per tali veicoli. A tale fine, gli Stati membri provvedono affinché, alla fine di ogni anno, a decorrere dall'anno di cui all'articolo 24, siano cumulativamente conseguiti gli obiettivi di potenza di uscita seguenti: a) per ciascun veicolo leggero elettrico a batteria immatricolato nel loro territorio, è fornita, attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico, una potenza di uscita totale di almeno 1 kW; e b) per ciascun veicolo leggero ibrido plug-in immatricolato nel loro territorio, è fornita, attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico, una potenza di uscita totale di almeno 0,66 kW. 2. [...] 3. Gli Stati membri confinanti provvedono affinché le distanze massime di cui alle lettere a) e b) non siano superate nelle tratte transfrontaliere della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T.	1. Gli Stati membri assicurano che: — siano realizzate stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri commisurate alla diffusione dei veicoli elettrici leggeri; — nel loro territorio siano realizzate, in maniera equilibrata rispetto al territorio, stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri che forniscano potenza di uscita sufficiente per tali veicoli. A tale fine, gli Stati membri provvedono affinché, alla fine di ogni anno, a decorrere dall'anno di cui all'articolo 24, siano cumulativamente conseguiti gli obiettivi di potenza di uscita seguenti: a) per ciascun veicolo leggero elettrico a batteria immatricolato nel loro territorio, è fornita, attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico, una potenza di uscita totale di almeno 1 kW; e b) per ciascun veicolo leggero ibrido plug-in immatricolato nel loro territorio, è fornita, attraverso stazioni di ricarica accessibili al pubblico, una potenza di uscita totale di almeno 0,66 kW. 2. [...] 3. Nella realizzazione e nella promozione di infrastrutture di ricarica a norma del paragrafo 2, gli Stati membri tengono conto anche degli obiettivi dell'articolo 174 TFUE e garantiscono la disponibilità di tali infrastrutture nelle zone meno densamente popolate. 4. Gli Stati membri confinanti provvedono affinché le distanze massime di cui alle lettere a) e b) non siano superate nelle tratte transfrontaliere della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T.

Motivazione

Ai fini della promozione dei tipi di propulsione alternativi, la necessaria infrastruttura di ricarica deve essere disponibile anche al di fuori delle reti TEN-T, nelle zone in cui il numero di utenti è inferiore a causa della minore densità di popolazione e in cui l'installazione privata è meno redditizia.

Emendamento 18

Articolo 3, paragrafo 2

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
2. Gli Stati membri garantiscono una copertura minima di punti di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri sulla rete stradale del loro territorio. A tale fine, gli Stati membri provvedono affinché: a) nell'ambito della rete centrale TEN-T, in ciascun senso di marcia siano realizzati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri a una distanza massima di 60 km tra loro e conformemente alle prescrizioni seguenti: i) entro il 31 dicembre 2025, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno 300 kW e comprende almeno una stazione di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW; ii) entro il 31 dicembre 2030, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno 600 kW e comprende almeno due stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW. b) nell'ambito della rete globale TEN-T, in ciascun senso di marcia siano realizzati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri a una distanza massima di 60 km tra loro e conformemente alle prescrizioni seguenti: i) entro il 31 dicembre 2030, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno 300 kW e comprende almeno una stazione di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW; ii) entro il 31 dicembre 2030, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno 600 kW e comprende almeno due stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW.	2. Gli Stati membri garantiscono una copertura minima di punti di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri sulla rete stradale del loro territorio. A tale fine, gli Stati membri provvedono affinché: a) nell'ambito della rete centrale TEN-T, in ciascun senso di marcia siano realizzati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri a una distanza massima di 60 km tra loro e conformemente alle prescrizioni seguenti: i) entro il 31 dicembre 2025, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno 500 kW e comprende almeno una stazione di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 250 kW; ii) entro il 31 dicembre 2030, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno 900 kW e comprende almeno due stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 250 kW. b) nell'ambito della rete globale TEN-T, in ciascun senso di marcia siano realizzati gruppi di stazioni di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli leggeri a una distanza massima di 60 km tra loro e conformemente alle prescrizioni seguenti: i) entro il 31 dicembre 2030, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno 500 kW e comprende almeno una stazione di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 250 kW; ii) entro il 31 dicembre 2030, ciascun gruppo di stazioni di ricarica fornisce una potenza di uscita di almeno 900 kW e comprende almeno due stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 250 kW.

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
	<i>c) in casi debitamente giustificati, in regioni con caratteristiche specifiche (come l'ubicazione geografica, le difficoltà topografiche o la densità di popolazione) e dove un requisito basato sulla distanza è difficile da giustificare nella prospettiva del rapporto socioeconomico tra i costi e i benefici, si possono installare potenze di uscita inferiori, fermo restando tuttavia che ciascun gruppo di stazioni di ricarica dovrà fornire una potenza di uscita di almeno 300 kW e comprendere almeno una stazione di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW. Gli Stati membri notificano tali esenzioni alla Commissione.</i>

Motivazione

Un recente studio del Parlamento europeo ⁽¹⁾ ha concluso che la potenza di ricarica proposta per i punti di ricarica della TEN-T e dei nodi urbani è troppo bassa. Ciò potrebbe ostacolare la diffusione dei veicoli elettrici.

Per quanto riguarda le esenzioni, esse sono necessarie in quanto un approccio all'ubicazione dell'infrastruttura di ricarica basato esclusivamente sulla distanza non è coerente con il fabbisogno locale e regionale di infrastrutture di rifornimento. La fissazione degli stessi obiettivi basati sulla distanza e degli stessi obiettivi di ricarica per tutta l'Unione non tiene conto delle differenze regionali (densità di popolazione, ubicazione geografica).

Emendamento 19

Articolo 4, paragrafo 1

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
[...]	[...]
d) entro il 31 dicembre 2025, in ciascun nodo urbano siano realizzati punti di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti che forniscano una potenza di uscita aggregata di almeno 600 kW, erogata da stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW;	d) entro il 31 dicembre 2025, in ciascun nodo urbano siano realizzati punti di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti che forniscano una potenza di uscita aggregata di almeno 900 kW, erogata da stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 300 kW;
e) entro il 31 dicembre 2030, in ciascun nodo urbano siano realizzati punti di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti che forniscano una potenza di uscita aggregata di almeno 1 200 kW, erogata da stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW.	e) entro il 31 dicembre 2030, in ciascun nodo urbano siano realizzati punti di ricarica accessibili al pubblico per i veicoli pesanti che forniscano una potenza di uscita aggregata di almeno 2 000 kW, erogata da stazioni di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 300 kW.

⁽¹⁾ Studio per la commissione TRAN — Infrastrutture per combustibili alternativi destinate ai veicoli pesanti.

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
	<i>f) in casi debitamente giustificati, in regioni con caratteristiche specifiche (come l'ubicazione geografica, le difficoltà topografiche o la densità di popolazione) e dove un requisito basato sulla distanza è difficile da giustificare nella prospettiva del rapporto socioeconomico tra i costi e i benefici, si possono installare potenze di uscita inferiori, fermo restando tuttavia che ciascun gruppo di stazioni di ricarica dovrà fornire una potenza di uscita di almeno 600 kW e comprendere almeno una stazione di ricarica con potenza di uscita singola di almeno 150 kW. Gli Stati membri notificano tali esenzioni alla Commissione.</i>

Motivazione

Stessa motivazione dell'emendamento 18.

Emendamento 20

Articolo 6, paragrafo 1

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
1. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2030, nel loro territorio sia realizzato un numero minimo di stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico. A tale fine, gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2030, nell'ambito della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T siano realizzate stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico a una distanza massima di 150 km tra loro, con capacità minima di 2 t/giorno e dotate di almeno un distributore a 700 bar. [...]	1. Gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2027, nel loro territorio sia realizzato un numero minimo di stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico. A tale fine, gli Stati membri provvedono affinché, entro il 31 dicembre 2027, nell'ambito della rete centrale TEN-T e della rete globale TEN-T siano realizzate stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico a una distanza massima di 150 km tra loro, con capacità minima di 4 t/giorno e dotate di almeno un distributore a 700 bar. [...]

Motivazione

In molti Stati membri e regioni esistono già progetti relativi ad automezzi pesanti alimentati a idrogeno. Tali progetti hanno urgente bisogno di certezza ai fini della pianificazione. È pertanto opportuno prevedere un orizzonte temporale più ravvicinato e una capacità più elevata.

Emendamento 21

Articolo 13, paragrafo 3

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
3. Gli Stati membri provvedono affinché i quadri strategici nazionali tengano conto, <i>se del caso</i>, degli interessi delle autorità regionali e locali, in particolare per quanto riguarda le infrastrutture di ricarica e di rifornimento per i trasporti pubblici, nonché di quelli delle parti interessate.	3. Gli Stati membri provvedono affinché i quadri strategici nazionali tengano conto degli interessi delle autorità regionali e locali, in particolare per quanto riguarda le infrastrutture di ricarica e di rifornimento per i trasporti pubblici, nonché di quelli delle parti interessate. I quadri strategici nazionali comprendono un meccanismo di consultazione del livello subnazionale per integrare una rete permanente di feedback del livello locale nelle strategie dei rispettivi Stati membri per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. L'infrastruttura per i combustibili alternativi deve essere disponibile in tutte le regioni. Pertanto, al fine di garantire la coesione dell'Unione, è opportuno includere degli obiettivi per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi a livello regionale (NUTS 2).

Motivazione

Mentre il considerando 16 e il considerando 38 sottolineano la necessità di includere un approccio multilivello nei quadri strategici nazionali (QSN), questo aspetto non viene ulteriormente definito nell'articolo corrispondente. Ciò costituirebbe un'occasione mancata per integrare nei QSN un meccanismo di consultazione degli enti locali e regionali, grazie al quale si potrebbe ottenere un prezioso riscontro a livello regionale sulle strategie dei rispettivi Stati membri per la realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi e se ne aumenterebbe la coerenza generale.

Emendamento 22

Articolo 13, paragrafo 4

Testo proposto dalla Commissione europea	Emendamento del CdR
4. Se necessario, gli Stati membri cooperano tra di loro, mediante consultazioni o quadri strategici comuni, per garantire che le misure necessarie per conseguire gli obiettivi del presente regolamento siano coerenti e coordinate. [...]	4. Gli Stati membri cooperano tra di loro, mediante consultazioni o quadri strategici comuni, per garantire che le misure necessarie per conseguire gli obiettivi del presente regolamento siano coerenti e coordinate con il livello subnazionale e rispettino il principio di sussidiarietà e la governance multilivello. [...]

Motivazione

Stessa motivazione dell'emendamento 21.

II. RACCOMANDAZIONI POLITICHE

IL COMITATO EUROPEO DELLE REGIONI

Transizione giusta

1. sottolinea la necessità di effettuare degli studi e realizzare una mappatura delle conseguenze e delle tendenze occupazionali di una transizione verso un'industria automobilistica climaticamente neutra. La Commissione dovrebbe pertanto valutare l'impatto territoriale del regolamento in esame sull'industria automobilistica, sulla forza lavoro e sulle regioni specializzate in questo settore;

2. rileva che la transizione dell'industria automobilistica europea verso veicoli a emissioni zero rappresenta il più vasto cambiamento strutturale mai affrontato dal settore, e avrà molteplici ripercussioni sui lavoratori, sulle imprese fornitrici e sui gruppi automobilistici in Europa. In vista di questa ampia trasformazione di uno dei settori chiave europei, il CdR invita la Commissione europea ad avviare con tutte le parti interessate (produttori di apparecchiature originali [OEM], fornitori, sindacati, mondo scientifico, associazioni ambientaliste, ONG, società civile, regioni e città ecc.) un dialogo strategico a vasto raggio e a lungo termine sulla trasformazione del settore automobilistico nell'UE, al fine di accompagnare politicamente tale processo, analizzare le diverse esigenze e prevedere un sostegno in tal senso. Sostiene le attuali forme di cooperazione a livello dell'UE che coinvolgono gli enti locali e regionali, come l'Alleanza delle competenze nel settore automobilistico, dedicata alla riqualificazione e al perfezionamento professionale degli addetti al settore, allo sviluppo dell'informazione e alla promozione del dialogo tra tutti i partner e i portatori di interesse pertinenti del settore;

3. sostiene l'elaborazione di piani specifici per la riqualificazione e il miglioramento delle competenze, la formazione e la ridistribuzione dei lavoratori nel settore automobilistico dell'UE, in particolare nelle regioni più colpite dalla transizione;

4. è favorevole alla messa a disposizione di risorse pubbliche destinate a un «programma per una transizione giusta» per l'ecosistema automobilistico, sul modello dell'attuale piattaforma per una transizione giusta. I finanziamenti per i piani regionali erogati attraverso il meccanismo per una transizione giusta sostengono oggi milioni di lavoratori in settori industriali ad alta intensità di carbonio come l'estrazione del carbone, e comprendono un apposito Fondo per una transizione giusta;

5. esorta la Commissione a istituire un «meccanismo europeo per una transizione giusta del settore e delle regioni automotive», che dovrebbe attingere ai fondi europei, e a garantire che esso possa affrontare le sfide nelle regioni più colpite dalla trasformazione, raggiungendo tutte le PMI dell'indotto affinché si adattino ai cambiamenti nella catena del valore del settore automobilistico;

6. ritiene che il meccanismo per una transizione giusta dovrebbe basarsi sui seguenti principi:

a) risorse adeguate

- b) sostegno politico e scambio di migliori pratiche
- c) pianificazione della transizione e dialogo sociale.

I fondi assegnati nell'ambito del meccanismo devono essere destinati direttamente alla forza lavoro interessata e distribuiti in modo trasparente attraverso le regioni e le città in stretta cooperazione con le amministrazioni pubbliche competenti per la formazione e l'apprendimento permanente. Non dovrebbero rappresentare un salvagente per le imprese automobilistiche, bensì un investimento pubblico nel miglioramento delle competenze, nella diversificazione e nella formazione della forza lavoro;

7. accoglie con favore l'iniziativa di un'«Alleanza delle regioni per una transizione giusta ed equa dell'industria europea della produzione e delle forniture automobilistiche». Queste regioni, che hanno un forte settore *automotive*, intendono svolgere un ruolo attivo nel garantire che nessuna regione sia lasciata indietro e che il nuovo sistema di mobilità sostenibile e alimentato con combustibili alternativi sia economicamente abbordabile e accessibile a tutti i cittadini di tutte le regioni. Il CdR sostiene pienamente la richiesta dell'Alleanza di creare un meccanismo per una transizione giusta per le regioni che dipendono dall'industria automobilistica, al fine di gestire le trasformazioni del settore;

8. sottolinea che gli investimenti nell'istruzione professionale e ad alta tecnologia necessari per le nuove competenze in materia di mobilità elettrica dovrebbero essere messi a disposizione del livello locale e regionale;

9. è favorevole al mantenimento nello stesso territorio delle nuove attività lanciate dalle imprese automobilistiche nell'ambito della mobilità alternativa, dando la priorità agli impianti esistenti.

Infrastrutture per combustibili alternativi

10. considera che la realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento per i tipi di propulsione alternativi, in combinazione con le nuove norme in materia di emissioni di CO₂ e in particolare con l'aumento della quota di mercato dell'elettromobilità, sia una condizione essenziale per conseguire gli obiettivi climatici a livello europeo, nazionale e regionale. Gli obblighi previsti finora dall'UE in materia di requisiti delle infrastrutture di ricarica e rifornimento non sono sufficienti a tal fine;

11. si compiace del fatto che, trasformando la direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFID) in un regolamento (AFIR), la Commissione proponga per la prima volta requisiti minimi obbligatori, estesi all'intera UE, uniformi e soprattutto intermodali per tale infrastruttura negli Stati membri;

12. sostiene la piena decarbonizzazione del settore del trasporto su strada entro il 2050;

13. sottolinea che, in linea di principio, bisogna lasciare ai costruttori un certo margine di manovra riguardo ai diversi tipi di propulsione e alle differenti soluzioni tecniche con cui viene conseguito l'obiettivo di immatricolare nell'UE solo veicoli a zero emissioni entro il 2035;

14. sulla base del principio della neutralità tecnologica, la Commissione deve garantire la concorrenza tecnologica, nonché proporre alternative per le zone rurali e remote, come i biocarburanti avanzati (cfr. criteri di sostenibilità per i biocarburanti nell'allegato IX della direttiva sulle energie rinnovabili);

15. chiede una valutazione dell'intensità delle emissioni dei biocarburanti⁽²⁾; tale valutazione deve tenere conto dell'intero ciclo di vita del biocarburante e dei suoi impatti in termini di cambiamento di destinazione dei terreni, fattori di cambiamento indiretto della destinazione dei terreni, biodiversità e sicurezza alimentare;

16. osserva che occorre prestare particolare attenzione ai seguenti aspetti:

- punti di ricarica pubblici nelle zone urbane in cui sempre più veicoli elettrici non avranno accesso a parcheggi privati
- punti di ricarica pubblici nelle zone remote e rurali;

17. chiede che venga sviluppato l'impiego nei trasporti della tecnologia dell'idrogeno, che si trova in una fase dinamica, e auspica che, non appena siano note le necessarie soluzioni tecnologiche e l'entità della domanda, vengano creati i requisiti per una rete sufficientemente completa di punti di rifornimento di idrogeno. Gli anni 2027 e 2035 si prestano in quanto naturale riferimento temporale di una tabella di marcia che guidi l'adozione delle misure. Tra gli interventi da effettuare figura anche la preparazione dei necessari atti giuridici e delle relative decisioni. Tuttavia, nei casi in cui le caratteristiche specifiche di una regione (ad esempio l'ubicazione geografica o la densità di popolazione) rendano difficile giustificare i requisiti stabiliti dal punto di vista dei benefici economici globali, dovrebbe essere possibile, in casi debitamente motivati, concedere deroghe;

⁽²⁾ *The land use change impact of biofuels consumed in the EU — Quantification of area and greenhouse gas impacts* (L'impatto dei biocarburanti consumati nell'UE in termini di cambiamento di destinazione dei terreni — Quantificazione della superficie e degli effetti sulle emissioni di gas serra), https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Final%20Report_GLOBIOM_publication.pdf.

18. sottolinea la necessità di infrastrutture dedicate per i veicoli pesanti, compresi i trasporti pubblici;
19. reputa essenziale garantire un facile accesso a una ricarica intelligente e rapida, nonché informazioni sulla disponibilità delle stazioni di ricarica, sulle soluzioni di pagamento, sulle tariffe (trasparenza dei prezzi) ecc.;
20. chiede che, nel valutare gli investimenti nel settore dei sistemi di propulsione alternativi nel trasporto su strada, sia data priorità alle misure volte a trasferire il trasporto merci verso la ferrovia.

Aspetti generali

21. accoglie con favore l'intenzione di affrontare la questione delle norme sulle emissioni dei veicoli al fine di conseguire l'obiettivo della neutralità in termini di emissioni di carbonio. Le autovetture e i furgoni producono la quota maggiore, in termini assoluti, delle emissioni di CO₂ nei trasporti, e le emissioni medie delle autovetture con motore a combustione interna sono in aumento;
22. sottolinea che la presenza di mercati di autoveicoli inquinanti di seconda mano negli Stati membri dell'Europa centrale e orientale sposta i problemi di inquinamento tossico e «rilocalizza» le emissioni di carbonio nelle regioni meno sviluppate. Ciò ostacola la coesione dell'UE ed è contrario al valore fondamentale secondo cui tutti i cittadini dell'UE hanno pari diritto a un'aria pulita. La Commissione dovrebbe pertanto porre dei limiti al flusso di veicoli usati inquinanti in modo da proteggere l'ambiente e la salute pubblica e in linea con il mercato unico;
23. suggerisce di elaborare una nuova norma Euro7/VII facendo sì che sia in linea con le possibilità tecniche di riduzione dell'inquinamento già esistenti. In linea di principio, i requisiti della norma Euro 7/VII non dovrebbero compromettere i necessari, elevati costi di innovazione affrontati dal settore per realizzare nuovi sistemi di propulsione al fine di conseguire gli obiettivi climatici;
24. dato il potenziale impatto del regolamento in esame sugli enti locali e regionali, sottolinea l'importanza di essere informato dai legislatori su tutte le modifiche apportate alla proposta iniziale in ogni fase della procedura legislativa, compresi i negoziati di trilogia, in linea con il principio di leale cooperazione, in modo da poter esercitare correttamente le proprie prerogative previste dal trattato (articolo 91 del TFUE);
25. ritiene che le due proposte di regolamento in esame siano conformi ai principi di proporzionalità e di sussidiarietà. Il valore aggiunto dell'azione dell'UE in questo campo e le pertinenti basi giuridiche su cui si fonda la proposta della Commissione sono chiari e coerenti. Si rammarica tuttavia del fatto che, contrariamente ad altre proposte presentate nell'ambito del pacchetto «Pronti per il 55%», la proposta di regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (COM(2021) 559) non sia accompagnata da una griglia di valutazione della sussidiarietà e osserva che due parlamenti nazionali hanno emesso un parere motivato sul mancato rispetto del principio di sussidiarietà entro il termine per la presentazione di eventuali osservazioni, fissato all'8 novembre 2021.

Bruxelles, 26 gennaio 2022

Il presidente
del Comitato europeo delle regioni
Apostolos TZITZIKOSTAS
