

**Parere del Comitato delle regioni «Energia pulita per i trasporti»**

(2013/C 280/12)

## IL COMITATO DELLE REGIONI

- sottolinea che la proposta della Commissione non può essere realizzata soltanto modificando i sistemi di trasporto: anche la politica energetica nazionale è chiamata a fare la sua parte, dato che gli Stati membri dovranno adottare politiche di investimenti a lungo termine volte a sviluppare un'infrastruttura per i combustibili alternativi;
- nel fissare scadenze per la creazione di un'infrastruttura locale, la Commissione dovrà tener conto non solo delle condizioni geografiche e climatiche in una data regione, ma anche degli sviluppi più recenti della tecnologia nonché degli sforzi in materia di ricerca e sviluppo, e redigere un calendario appropriato che consenta di elaborare e concordare norme comuni;
- sottolinea che le decisioni politiche devono tener conto della necessità che i prezzi dei combustibili rimangano abordabili per i comuni cittadini, a maggior ragione in un periodo in cui in molti Stati membri i redditi delle famiglie sono in costante diminuzione;
- chiede che gli enti locali e regionali vengano associati all'elaborazione dei quadri strategici nazionali dei rispettivi paesi in materia di trasporti, e dei conseguenti atti amministrativi e legislativi, in modo da garantirne un'applicazione efficace a livello territoriale, che tenga conto delle condizioni locali;
- chiede che i quadri strategici nazionali prevedano un mix energetico equilibrato: occorre infatti evitare in ogni modo di passare da un tipo di dipendenza ad un altro (importando da paesi terzi gas naturale anziché petrolio);
- esorta a disciplinare le infrastrutture in questione in base alle norme dell'UE, che sono in diretta conformità con quelle internazionali; al riguardo, è importante evitare di dover rivedere tale disciplina;
- reputa che il cambiamento nei comportamenti dei consumatori sia di cruciale importanza per gli enti locali e regionali, che a loro volta possono influire sulle preferenze e le scelte dei consumatori stessi con i mezzi a loro disposizione, introducendo agevolazioni a favore dei consumatori;
- osserva che i requisiti in tema di sviluppo delle infrastrutture urbane o periurbane dovrebbero essere sostituiti da requisiti fissati dagli stessi Stati membri, con la partecipazione degli enti locali e regionali.

<b>Relatrice</b>	Saima KALEV (EE/AE), membro del consiglio comunale di Jõgeva
<b>Testi di riferimento</b>	Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni — Energia pulita per i trasporti: una strategia europea in materia di combustibili alternativi  COM(2013) 17 final  Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi  COM(2013) 18 final

## I. RACCOMANDAZIONI POLITICHE

### IL COMITATO DELLE REGIONI

1. accoglie con favore le proposte contenute nella comunicazione in esame, in quanto rappresentano un'opportunità per attuare la strategia Europa 2020, l'iniziativa *Un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse* <sup>(1)</sup> e il Libro bianco sulla politica dei trasporti <sup>(2)</sup>. Sottolinea tuttavia che tale opportunità non può essere realizzata soltanto modificando i sistemi di trasporto: anche la politica energetica nazionale è chiamata a fare la sua parte, dato che gli Stati membri dovranno adottare politiche di investimenti a lungo termine volte a sviluppare un'infrastruttura per i combustibili alternativi;

2. concorda con la Commissione nel ritenere che l'apertura dei mercati dipenda dalla realizzazione di una serie di risparmi e dalla promozione dei combustibili alternativi in tutta l'UE. Perché ciò accada, vi è bisogno di una strategia uniforme, stabile ed esaustiva accompagnata da un quadro normativo che favorisca gli investimenti, che tuttavia non esiste ancora. Nel fissare scadenze per la creazione di un'infrastruttura locale, la Commissione dovrà pertanto tener conto non solo delle condizioni geografiche e climatiche in una data regione, ma anche degli sviluppi più recenti della tecnologia nonché degli sforzi in materia di ricerca e sviluppo, e redigere un calendario appropriato che consenta di elaborare e concordare norme comuni;

3. reputa che i termini fissati dalla direttiva proposta <sup>(3)</sup> siano troppo brevi, dato che l'adozione dei pertinenti quadri strategici nazionali negli Stati membri e dei conseguenti atti amministrativi e legislativi richiederà la cooperazione con gli enti locali e regionali nonché la conduzione di analisi e dibattiti approfonditi e l'elaborazione di soluzioni finanziarie;

4. sottolinea che le decisioni politiche devono tener conto della necessità che i prezzi dei combustibili rimangano abbordabili per i comuni cittadini, a maggior ragione in un periodo in cui in molti Stati membri i redditi delle famiglie sono in costante diminuzione. E lo stesso vale per i costi delle infrastrutture e dei combustibili alternativi.

<sup>(1)</sup> COM(2011) 21 final.

<sup>(2)</sup> CdR 101/2011 fin.

<sup>(3)</sup> COM(2013) 18 final.

### Rilevanza e funzioni dei livelli locale e regionale

5. apprezza il fatto che la strategia per i combustibili alternativi sia funzionale all'obiettivo della politica dei trasporti di introdurre tali combustibili in tutti gli Stati membri; e fa notare che ciò incide sensibilmente sui modi in cui i trasporti sono organizzati e utilizzati a livello locale e regionale. Al riguardo, il potenziamento del ruolo delle politiche regionali e locali sarà decisivo per lo sviluppo dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti;

6. è quindi necessario che gli enti locali e regionali vengano associati all'elaborazione dei pertinenti quadri strategici nazionali in materia di trasporti e dei conseguenti atti amministrativi e legislativi, in modo da garantirne un'applicazione efficace a livello territoriale, che tenga conto delle condizioni locali. Ciò anche al fine di assicurarsi che, in linea coi piani della Commissione, anche questi enti si dotino di una politica a favore dei combustibili alternativi. Allo stesso tempo, è necessario mettere a profitto le iniziative europee in corso nelle città, come ad esempio il Patto dei sindaci, per orientare e rafforzare gli impegni contenuti nei piani d'azione per l'energia sostenibile per quanto riguarda i sistemi locali di combustibili alternativi nel settore dei trasporti;

7. reputa che, in quanto assemblea di rappresentanti locali e regionali, dovrebbe intensificare e sostenere le consultazioni e la condivisione di esperienze in materia di combustibili alternativi, per far sì che le città e le regioni diventino più pulite e rispettose dell'ambiente. Il Comitato dovrebbe inoltre stimolare il dibattito sui modi in cui gli enti locali e regionali possono influenzare i comportamenti dei cittadini e incoraggiarli a utilizzare più ampiamente veicoli alimentati da combustibili alternativi;

8. pone l'accento sull'affermazione della Commissione secondo cui l'adozione di provvedimenti incisivi da parte dell'Unione, con soluzioni pionieristiche in materia di combustibili alternativi e innovativi creerà anche nuove opportunità di mercato per l'industria europea, rafforzerà la competitività dell'UE sui mercati mondiali emergenti e consentirà la creazione di circa

700 000 nuovi posti di lavoro <sup>(4)</sup>. Posti di lavoro, questi, che verranno creati nel territorio, nelle zone amministrate dagli enti locali e regionali, i quali dovrebbero quindi avere voce in capitolo quanto alla definizione delle relative strategie nazionali;

9. sostiene che rafforzare il ruolo degli enti locali e regionali permetterebbe di realizzare maggiori sinergie e ottimizzerebbe i costi per lo sviluppo delle infrastrutture. Ad esempio, maggiori poteri decisionali e forme transfrontaliere di cooperazione consentirebbero di utilizzare le medesime strutture;

10. richiama il proprio parere in merito al Libro bianco *Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti* <sup>(5)</sup>, di cui sostiene l'obiettivo di dimezzare entro il 2030 l'uso, nei trasporti urbani, delle autovetture alimentate con carburanti tradizionali e di eliminarlo del tutto entro il 2050, nonché di realizzare nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO<sub>2</sub> entro il 2030.

#### **Dipendenza da fonti energetiche provenienti da paesi terzi**

11. invita la Commissione a sottolineare, nella direttiva proposta, che, se si vuol conseguire uno dei suoi obiettivi principali, ossia l'indipendenza dalle forniture petrolifere, è necessario che i quadri strategici nazionali prevedano un mix energetico equilibrato. Occorre infatti evitare in ogni modo di passare da un tipo di dipendenza ad un altro (importando da paesi gas naturale anziché petrolio). La proposta di diversificare le fonti di energia per i combustibili alternativi dovrebbe tener conto delle diverse materie prime necessarie per produrli e disponibili sul territorio.

#### **Finanziamento mediante fondi UE esistenti**

12. teme che l'applicazione della direttiva proposta possa incontrare difficoltà insormontabili sul piano finanziario, anche se alcune delle attività sono finanziate nel quadro di Orizzonte 2020 o delle reti transeuropee di trasporti (TEN-T) oppure ancora dal settore privato. In futuro dovrebbe essere possibile finanziare misure locali e regionali di politica dei trasporti puliti mediante i fondi per la politica di coesione. Nella programmazione della spesa per il prossimo periodo finanziario bisognerebbe tener conto del fabbisogno di investimenti a livello sia europeo che dei singoli Stati membri;

13. esprime preoccupazione quanto al finanziamento delle alleanze transfrontaliere, dato che l'accordo raggiunto dal Consiglio europeo del febbraio 2013 sul futuro quadro finanziario pluriennale <sup>(6)</sup> e sulle priorità del bilancio UE per il 2014-2020 prevede una riduzione dei fondi per la cooperazione transfrontaliera;

14. occorre prestare un'attenzione particolare a evitare che le politiche varate dagli Stati membri creino un effetto frontiera dovuto alle disuguaglianze regionali, per cui si raccomanda di

prevedere meccanismi minimi per lenire tale effetto (istituendo ad esempio corridoi prioritari per combustibili alternativi nel trasporto merci, cofinanziati con fondi UE);

15. richiama il parere <sup>(7)</sup> in cui ha sottolineato che anche nelle regioni più sviluppate può essere necessario investire in infrastrutture capaci di mettere a disposizione servizi fondamentali per i cittadini anche in settori come l'ambiente e i trasporti — il che, del resto, è in linea con l'intento della Commissione stessa di incoraggiare il ricorso ai combustibili alternativi. Per quanto riguarda le possibilità di sostegno e di finanziamento, la Banca europea per gli investimenti è un partner fondamentale per le iniziative di investimento: essa fornisce infatti assistenza tecnica e finanzia investimenti tramite prestiti EIP;

16. sottolinea che le previsioni del fabbisogno di investimenti dovrebbero essere realistiche ed esaurienti, e che le opzioni di finanziamento mediante i diversi fondi UE e nell'ambito degli obiettivi tematici per il periodo 2014-2020 dovrebbero essere presentate in modo chiaro e coerente, al pari dei collegamenti da creare con le future strategie di specializzazione intelligente;

17. è favorevole a che, a medio e lungo termine, l'infrastruttura di ricarica e rifornimento venga finanziata dagli utenti. I sussidi pubblici devono servire soltanto nella fase di avvio.

#### **Norme comuni**

18. concorda nel ritenere che la mancanza di uno sviluppo armonizzato in tutta l'UE dell'infrastruttura per i combustibili alternativi impedisca, dal lato dell'offerta di trasporti, di realizzare economie di scala e, dal lato della domanda, di fruire di una mobilità paneuropea. Per rompere questo circolo vizioso, la Commissione deve accordare la priorità allo sviluppo di nuove reti infrastrutturali;

19. fa notare di avere già espresso apprezzamento e offerto il suo appoggio per il piano d'azione enunciato nel Libro bianco intitolato *Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile* <sup>(8)</sup>. In esso la Commissione ha proposto di stabilire norme adeguate per le emissioni di CO<sub>2</sub> di tutti i veicoli alimentati da combustibili puliti, nonché di mettere a punto orientamenti e norme per le infrastrutture di rifornimento dei veicoli verdi;

20. concorda con la Commissione sulla necessità di norme tecniche uniformi per garantire la penetrazione nei mercati, la crescita economica e il diffondersi dell'uso di combustibili alternativi nell'Unione europea, e rammenta che queste soluzioni devono essere trovate in tempi brevi, pur tenendo conto delle esigenze economiche di ciascuno Stato membro. Riguardo ai termini per lo sviluppo delle infrastrutture, sottolinea che la Commissione dovrebbe accordare, per l'elaborazione, adozione e applicazione delle norme comuni, un tempo più lungo di quello previsto dalla direttiva;

<sup>(4)</sup> COM(2013) 17 final.

<sup>(5)</sup> CdR 101/2011 fin.

<sup>(6)</sup> CdR 2182/2012 fin.

<sup>(7)</sup> CdR 5/2012 fin.

<sup>(8)</sup> COM(2011) 144 final.

21. esorta a disciplinare le infrastrutture in questione in base alle norme dell'UE, che sono in diretta conformità con quelle internazionali. Al riguardo è importante evitare di dover rivedere tale disciplina; e il diritto della Commissione, sancito nella direttiva proposta, di modificare mediante atti delegati i requisiti tecnici dei punti di ricarica e rifornimento crea, ad avviso del Comitato, incertezza giuridica per gli investitori, le imprese del settore e i consumatori in relazione al finanziamento degli investimenti a lungo termine;

22. fa notare che le norme in materia di infrastrutture devono essere appropriate sul piano economico e compatibili con gli investimenti esistenti e i veicoli già presenti sul mercato; e al tempo stesso riconosce che, negli Stati membri, nelle regioni e nei comuni più piccoli, le economie di scala non necessariamente si traducono nella diffusione efficiente, sotto il profilo dei costi, di una gamma di combustibili alternativi;

23. fa notare che il quadro strategico deve dettare obblighi in materia di informazione nonché orientamenti e norme per la conduzione di studi scientifici e per fissare obiettivi e disposizioni in materia di cooperazione con altri Stati membri, in modo da assicurare l'uniformità dell'infrastruttura e la libera circolazione delle persone e delle merci in tutta l'UE;

24. condivide la scelta, rispettosa del principio di neutralità tecnologica, di prendere in considerazione, ai fini della strategia, tutte le opzioni possibili, senza accordare la preferenza ad alcun combustibile in particolare, e concorda sulla necessità che per tali opzioni siano previste specifiche tecniche comuni. Fa inoltre notare che è importante elaborare ed attuare criteri efficaci per la sostenibilità dei biocarburanti. Occorre assicurarsi che siano disponibili in commercio biocarburanti di seconda generazione, in modo da non alterare l'equilibrio naturale dell'ambiente, l'approvvigionamento alimentare, l'equilibrio economico del mercato e quello sociale, come il CdR ha già osservato in altri pareri e altre prese di posizione <sup>(9)</sup>;

25. ritiene che i requisiti in materia di trasporto marittimo debbano essere conformi alle norme IMO.

### **Partecipazione del settore privato**

26. sottolinea la necessità e l'urgenza di coinvolgere il settore privato nel finanziamento dell'infrastruttura, dato che le imprese sono tra i principali beneficiari potenziali della direttiva proposta: ad esse si prospetta infatti la possibilità di produrre e vendere nuovi prodotti, e, così facendo, sviluppare e utilizzare una nuova infrastruttura per i combustibili alternativi;

27. fa notare che, nell'attuare le disposizioni proposte della Commissione, si dovrà aver cura di ridurre al minimo il pregiudizio arrecato al libero mercato ed alla concorrenza. Si devono creare incentivi per le imprese del settore privato e fugare i rischi e i timori oggi esistenti;

28. onde rimuovere le barriere e diminuire i costi, si raccomanda che organismi pubblici e operatori delle stazioni di servizio addivengano ad accordi per accrescere l'uso dei combustibili alternativi. Ciò al fine di assicurarsi di sfruttare le infrastrutture di distribuzione già esistenti in un'ottica multienergia, evitando così di creare doppioni di tali infrastrutture.

### **Risultati misurabili**

29. apprezza l'intento della Commissione di vigilare sulle decisioni strategiche adottate a livello nazionale; tuttavia, dato che la direttiva proposta è intesa innanzitutto a conseguire l'obiettivo di ridurre le emissioni di gas a effetto serra (GES) e la dipendenza dal petrolio, reputa che gli Stati membri debbano, nei rispettivi pacchetti di misure strategiche, presentare non solo gli indicatori relativi all'infrastruttura per i combustibili alternativi ma anche i risultati attesi — sia dalla riduzione delle emissioni e della dipendenza dal petrolio che dall'utilizzo di tali combustibili. Risultati, questi, che andranno presentati a livello delle unità territoriali locali e regionali pertinenti, per valutare le possibili asimmetrie interne in seno a ciascuno Stato membro;

30. reputa che la misurazione dei risultati debba basarsi su indicatori comparabili e mostrare nel modo più esauriente possibile — non solo con riferimento alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> — l'efficienza e la sostenibilità della produzione e del consumo energetici (ciclo di vita o durata di vita del combustibile).

### **Inquinamento da produzione di combustibili**

31. invita la Commissione a sottolineare, nella direttiva proposta, che, dato che lo scopo principale di quest'ultima consiste nel ridurre le emissioni di GES, bisognerebbe indicare le fonti energetiche più adatte da utilizzare per conseguirlo. Si tratta infatti di evitare che la riduzione delle emissioni prodotte dai trasporti sia ottenuta a prezzo di un aumento di quelle provocate dalla produzione di energia elettrica o da qualche altro tipo di inquinamento ambientale;

32. esprime apprezzamento per l'adesione al principio di neutralità tecnologica. Benché tutti i combustibili alternativi debbano essere presi in considerazione nella strategia, anche l'efficienza energetica, la sostenibilità ambientale (energia da fonti rinnovabili), l'autonomia economica (politica), la sicurezza dell'approvvigionamento e le implicazioni sociali devono essere considerate fattori fondamentali.

### **Zone rurali e scarsamente popolate**

33. sottolinea che il passaggio dall'uso dei combustibili basati sul petrolio a quello dei combustibili alternativi è importante anche per le zone rurali — per esse, anzi, è forse ancora più importante, considerata la loro bassa densità demografica. Ne consegue che, nel pianificare le loro politiche nazionali, gli Stati membri dovranno tener conto anche di queste zone, definendo strategie che assicurino l'infrastruttura necessaria a garantire sia il buon esito della transizione verso i combustibili alternativi

<sup>(9)</sup> CdR 160/2008 fin.

che l'utilizzo delle risorse interne da cui è possibile ricavare detti combustibili. Le zone scarsamente popolate possono incontrare le stesse difficoltà di quelle rurali e dovrebbero perciò ricevere un'attenzione particolare.

### **Trasporti urbani**

34. ribadisce che, come già osservato in altri pareri<sup>(10)</sup>, la transizione verso una politica dei trasporti più sostenibile è un aspetto cruciale dei sistemi di trasporto urbano;

35. fa notare che, nelle città e nelle conurbazioni, l'uso dei veicoli alimentati da carburanti alternativi non dovrebbe avvenire a scapito dei mezzi pubblici. L'obiettivo non dovrebbe essere quello di far aumentare ulteriormente la circolazione di veicoli privati, bensì quello di sviluppare più offerte che incorraggino il passaggio a modi di trasporto rispettosi dell'ambiente, in particolare a complemento dei mezzi di trasporto pubblici;

36. propone di intensificare e sostenere esso stesso le consultazioni e la condivisione di esperienze in materia di combustibili alternativi nei trasporti urbani, per far sì che le città e le regioni diventino più pulite e rispettose dell'ambiente;

37. rammenta di essersi già espresso a favore della messa a punto di piani di mobilità urbana, che in futuro potrebbero essere sostenuti dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR)<sup>(11)</sup>;

38. fa notare che una strategia europea per i carburanti alternativi offre una grande opportunità di incrementare il ricorso sia alla bicicletta che ai mezzi pubblici di trasporto locale. Le strategie per l'elettromobilità devono quindi tenere espressamente conto del trasporto in bicicletta e dei trasporti pubblici;

39. è convinto che sia proprio nelle zone urbane che i veicoli ibridi e soprattutto le auto elettriche offrano il loro massimo potenziale di utilizzo immediato, senza dimenticare i veicoli alimentati con sistemi basati sulla tecnologia dell'idrogeno. Le città dovrebbero quindi avere il diritto di regolarne l'uso con provvedimenti e incentivi da loro stesse decisi (onda verde, diritto di utilizzare corsie riservate ai mezzi di trasporto pubblico locale, tariffe di parcheggio più basse, ecc.). In materia esse dovrebbero condividere tra loro le pratiche di provata efficacia, per perseguire una migliore qualità della vita cittadina e incitare così i consumatori a fare più ampio uso di veicoli alimentati da fonti di energia alternative;

40. prevede che il maggiore utilizzo di veicoli alimentati da combustibili alternativi indurrà anche un aumento della produ-

zione di questo tipo di automobili e la creazione di posti di lavoro in questo settore; e in proposito rimanda alle osservazioni formulate nel suo parere in merito al piano d'azione CARS 2020;

41. esprime apprezzamento per il costante sviluppo, a livello europeo, dei sistemi di trasporto intelligente (STI) e delle relative tecnologie, nonché per il loro utilizzo a livello locale onde assicurare sinergie tra i diversi sistemi in tutta l'UE, evitare lacune e garantire una copertura completa, anche in relazione all'uso dei combustibili alternativi.

### **Cambiare i comportamenti dei consumatori**

42. fa notare che il prender piede dei combustibili alternativi nell'Unione europea determinerà probabilmente anche un cambiamento nei comportamenti dei consumatori, incoraggiandoli ad usare veicoli alimentati da tali combustibili. Al riguardo sono necessarie campagne di sensibilizzazione che spieghino i cambiamenti in atto e il loro possibile impatto sui consumatori;

43. reputa che questo cambiamento nei comportamenti dei consumatori sia di cruciale importanza per gli enti locali e regionali, che a loro volta possono influire sulle preferenze e le scelte dei consumatori stessi con i mezzi a loro disposizione, premiando con l'introduzione di agevolazioni (a favore dei consumatori) complementari a quelle che devono essere introdotte dagli Stati la scelta di forme di trasporto più sostenibili. I consumatori devono poter "toccare con mano" i vantaggi che i cambiamenti in questione possono apportare.

### **Motori a basso consumo di carburante**

44. osserva che, da una serie di studi<sup>(12)</sup>, emerge che l'uso di motori a basso consumo di carburante in combinazione con motori ibridi può contribuire a ridurre le emissioni di GES. Il Comitato dà atto degli sforzi ambiziosi e di ampio respiro profusi dalla Commissione per indurre cambiamenti e promuovere il ricorso a nuovi tipi di combustibili, ma è dell'avviso che si potrebbe considerare l'opportunità di utilizzare tali motori durante la fase di transizione;

45. concorda con la Commissione nel ritenere che il costante miglioramento dell'efficienza energetica dei veicoli, insieme con l'uso dei combustibili alternativi, deve svolgere un ruolo essenziale nel garantire l'economicità dell'intera politica in materia di carburanti alternativi così come nell'evitare le emissioni di CO<sub>2</sub>.

<sup>(10)</sup> CdR 650/2012 fin.

<sup>(11)</sup> CdR 5/2012 fin.

<sup>(12)</sup> Condotti nel gennaio 2013 dall'Istituto polacco di ricerche strutturali di Varsavia.

### **Dai produttori/consumatori un'opportunità di sostenere l'uso dei combustibili alternativi**

46. osserva che, in assenza di una soluzione universalmente valida, bisognerebbe adottare metodi diversi per sviluppare l'uso di combustibili alternativi. Ad esempio, il coinvolgimento dei consumatori nella rete energetica (produzione, stoccaggio, consumo) potrebbe essere un mezzo (di tipo giuridico) per soddisfare il crescente fabbisogno di energia e, nel contempo, gestire la transizione dalle fonti basate sul carbonio a quelle rinnovabili.

### **Scienza e ricerca**

47. apprezza il fatto che, nell'elaborare l'atto normativo in esame, la Commissione abbia ampiamente consultato imprese, pubbliche autorità e rappresentanti della società civile, così come il fatto che l'UE investa da tempo in attività di ricerca e sviluppo nel campo dei combustibili alternativi. Reputa tuttavia che adesso tali consultazioni debbano continuare, e che siano anche necessari ulteriori investimenti: se, infatti, si vogliono conseguire gli obiettivi che ci si è prefissi, bisogna che molte questioni vengano risolte in modo più chiaro, efficiente e rapido;

48. ribadisce che, come già indicato in un suo parere sulle fonti di energia rinnovabili <sup>(13)</sup>, il finanziamento della R&S è di decisiva importanza ai fini del sostegno all'innovazione e allo

sviluppo tecnologico. Lo sviluppo di nuovi materiali per produrre e immagazzinare energia è particolarmente importante anche in materia di energia pulita e trasporti puliti.

### **Sussidiarietà e proporzionalità**

49. concorda sul fatto che le nuove tecnologie — che sono anche tecnologie dei trasporti puliti — sono a elevata intensità di capitale. Le azioni a livello UE devono pertanto essere orientate a sviluppare le infrastrutture minime e ad impedire la frammentazione del mercato. La proposta, presentata dalla Commissione, di un pacchetto per l'energia pulita, specifiche tecniche comuni per tutta l'Unione e requisiti minimi in materia di infrastrutture per garantire un'economia circolare dei combustibili alternativi in tutta l'UE, è dunque conforme ai principi di sussidiarietà e proporzionalità;

50. osserva che, per le infrastrutture urbane o periurbane, i requisiti in materia di sviluppo (numero di punti di ricarica e rifornimento) dovrebbero essere sostituiti da requisiti fissati dagli stessi Stati membri, con la partecipazione degli enti locali e regionali. Attualmente, infatti, in materia di combustibili alternativi non si ravvisano né delle chiare tendenze di sviluppo né cambiamenti nelle abitudini dei consumatori né tantomeno opportunità di finanziamento per lo sviluppo delle relative infrastrutture.

## **II. PROPOSTE DI EMENDAMENTO**

### **Emendamento 1**

Considerando 10

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
L'assenza di uno sviluppo armonizzato dell'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione impedisce la realizzazione di economie di scala sul versante dell'offerta e la mobilità diffusa all'interno dell'UE sul versante della domanda. È necessario costruire nuove reti infrastrutturali, in particolare per l'elettricità, l'idrogeno e il gas naturale (GNC e GNL).	L'assenza di uno sviluppo armonizzato dell'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione impedisce la realizzazione di economie di scala sul versante dell'offerta e la mobilità diffusa all'interno dell'UE sul versante della domanda. È necessario costruire nuove reti infrastrutturali, in particolare per l'elettricità, l'idrogeno e il gas naturale (GNC e GNL), <u>tenendo conto dell'evoluzione della tecnologia, degli effetti sull'ambiente e dei costi.</u>

### **Motivazione**

Le misure proposte dalla Commissione mirano a realizzare gli obiettivi ambientali della riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e di sostanze inquinanti prodotte dai trasporti, le quali rappresentano una seria sfida ed un vero problema per l'intera Unione europea. Nel contempo, però, alcune tecnologie basate sui combustibili alternativi sono ancora in fase di sviluppo o nello stadio finale del loro sviluppo, ragion per cui sono molto costose.

<sup>(13)</sup> CdR 2182/2012 fin.

**Emendamento 2**

Articolo 3, paragrafo 1

**Quadri strategici nazionali**

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
<p>Ciascuno Stato membro adotta un piano strategico nazionale per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi e della relativa infrastruttura comprendente le informazioni di cui all'allegato I e, quantomeno, i seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— la valutazione degli sviluppi presenti e futuri dei combustibili alternativi;</li> <li>— la valutazione della continuità transfrontaliera della copertura infrastrutturale per i combustibili alternativi;</li> <li>— il quadro regolamentare a sostegno della creazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi;</li> <li>— le misure strategiche a supporto dell'attuazione del piano strategico nazionale;</li> <li>— le misure a sostegno della realizzazione e della produzione;</li> <li>— il sostegno a ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione;</li> <li>— gli obiettivi in materia di diffusione dei combustibili alternativi;</li> <li>— il numero di veicoli alimentati con combustibili alternativi previsto nel 2020;</li> <li>— la valutazione della necessità di creare punti di rifornimento di GNL nei porti ubicati al di fuori della rete centrale TEN-T che rivestono importanza per le navi non impegnate in operazioni di trasporto, in particolare i pescherecci;</li> <li>— se del caso, gli accordi di cooperazione con altri Stati membri in conformità al paragrafo 2.</li> </ul>	<p>Ciascuno Stato membro adotta un piano strategico nazionale per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi e della relativa infrastruttura comprendente le informazioni di cui all'allegato I e, quantomeno, i seguenti elementi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— la valutazione degli sviluppi presenti e futuri dei combustibili alternativi;</li> <li>— la valutazione della continuità transfrontaliera della copertura infrastrutturale per i combustibili alternativi;</li> <li>— il quadro regolamentare a sostegno della creazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi;</li> <li>— le misure strategiche a supporto dell'attuazione del piano strategico nazionale;</li> <li>— le misure a sostegno della realizzazione e della produzione;</li> <li>— il sostegno a ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione;</li> <li>— gli obiettivi in materia di diffusione dei combustibili alternativi;</li> <li>— il numero di veicoli alimentati con combustibili alternativi previsto nel 2020;</li> <li>— la valutazione della necessità di creare punti di rifornimento di GNL nei porti ubicati al di fuori della rete centrale TEN-T che rivestono importanza per le navi non impegnate in operazioni di trasporto, in particolare i pescherecci;</li> <li>— se del caso, gli accordi di cooperazione con altri Stati membri in conformità al paragrafo 2.</li> <li>— <u>i risultati attesi dalla riduzione delle emissioni e della dipendenza dal petrolio, e gli effetti dell'uso dei combustibili alternativi.</u></li> </ul>

**Motivazione**

**Trattino aggiunto alla fine del paragrafo:** la misurazione dei risultati deve basarsi su indicatori comparabili e mostrare nel modo più esauriente possibile — non solo con riferimento alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> — l'efficienza e la sostenibilità della produzione e del consumo energetici (ciclo di vita o durata di vita del combustibile);

**Emendamento 3**

Articolo 3, paragrafo 5

**Quadri strategici nazionali**

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
<p>Gli Stati membri notificano alla Commissione i rispettivi quadri strategici nazionali [entro 18 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva].</p>	<p>Gli Stati membri notificano alla Commissione i rispettivi quadri strategici nazionali [entro <del>18</del> <u>24</u> mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva].</p>

**Motivazione**

Qui si tratta di pianificare investimenti a lungo termine, per i quali è necessario trovare un meccanismo di finanziamento sostenibile; nei singoli Stati membri, quindi, è necessario effettuare un'analisi approfondita, che tenga conto delle categorie interessate e degli accordi amministrativi.

**Emendamento 4**

Articolo 3, paragrafo 7

**Quadri strategici nazionali**

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 per modificare l'elenco degli elementi di cui al paragrafo 1 e le informazioni di cui all'allegato I.	Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 8 <u>in relazione agli</u> <del>per modificare l'elenco degli</del> elementi di cui al paragrafo 1 <del>e le informazioni di cui all'allegato I.</del>

**Motivazione**

La direttiva proposta sancisce il diritto della Commissione di modificare le specifiche tecniche, comprese quelle relative ai punti di ricarica e di rifornimento, mediante atti delegati. Ciò è in contraddizione con la *ratio* generale della direttiva, che dovrebbe fornire certezze a lungo termine a coloro che investono nelle infrastrutture, nonché alle imprese del settore ed ai consumatori, poiché in questo modo il Parlamento europeo, il Consiglio e gli Stati membri perdono ogni controllo sulle norme comuni e quindi viene meno la certezza degli investimenti.

**Emendamento 5**

Articolo 4, paragrafo 1

**Fornitura di elettricità per il trasporto**

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
Gli Stati membri si assicurano che, entro il 31 dicembre 2020, sia realizzato un numero minimo di punti di ricarica per veicoli elettrici, quanto meno pari al numero indicato nella tabella dell'allegato II.	Gli Stati membri si assicurano che, entro il 31 dicembre 2020, sia realizzato un numero minimo di punti di ricarica per veicoli elettrici, <u>quanto meno pari al numero indicato nella tabella dell'allegato II da stabilire a livello nazionale tenendo conto delle condizioni esistenti nelle diverse regioni degli Stati membri.</u>

**Motivazione**

Invece di stabilire nella direttiva un numero obbligatorio di punti di ricarica e rifornimento, si potrebbe lasciare che siano gli Stati membri a fissare essi stessi i relativi obiettivi nei rispettivi quadri strategici nazionali. Ciò consentirebbe fra l'altro di tener conto delle situazioni specifiche dei singoli paesi, ad esempio per quanto riguarda le opportunità di finanziamento, l'evoluzione tecnologica e le preferenze dei consumatori.

**Emendamento 6**

Articolo 4, paragrafo 6

**Fornitura di elettricità per il trasporto**

Proposta della Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
Tutti i punti di ricarica per veicoli elettrici, il cui accesso non è soggetto a limitazioni, sono dotati di contatori intelligenti, quali definiti all'articolo 2, paragrafo 28, della direttiva 2012/27/UE e rispettano i requisiti di cui all'articolo 9, paragrafo 2, di tale direttiva.	Tutti i punti di ricarica per veicoli elettrici, il cui accesso non è soggetto a limitazioni, sono <del>dotati predisposti per</del> <u>l'inclusione</u> di contatori intelligenti, quali definiti all'articolo 2, paragrafo 28, della direttiva 2012/27/UE, e rispettano i requisiti di cui all'articolo 9, paragrafo 2, di tale direttiva.

**Emendamento 7**

Articolo 11, paragrafo 1

**Recepimento**

Testo proposto dalla Commissione	Emendamento del Comitato delle regioni
Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro [18 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva]. Essi ne informano immediatamente la Commissione.	Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro [ <del>18</del> 36 mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva]. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

**Motivazione**

Un termine di 36 mesi appare ragionevole per recepire la direttiva nelle legislazioni nazionali. Bisogna tener conto che, una volta che la direttiva sarà stata adottata, ciascuno Stato membro dovrà adottare un quadro strategico nazionale.

Bruxelles, 4 luglio 2013

*Il presidente*  
*del Comitato delle regioni*  
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO

---