



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 16 luglio 2021  
(OR. en)

---

---

Fascicolo interistituzionale:  
2021/0223(COD)

---

---

10877/21  
ADD 5

TRANS 478  
CLIMA 194  
ECOFIN 747  
AVIATION 205  
MAR 138  
ENV 529  
ENER 329  
CODEC 1100  
IND 200  
COMPET 556

#### NOTA DI TRASMISSIONE

---

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	15 luglio 2021
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2021) 632 final
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio <b>sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio</b>

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2021) 632 final.

---

All.: SWD(2021) 632 final



Bruxelles, 14.7.2021  
SWD(2021) 632 final

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE  
SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

*che accompagna il documento*

**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} - {SEC(2021) 560 final} - {SWD(2021) 631 final} -  
{SWD(2021) 637 final} - {SWD(2021) 638 final}

## **SCHEMA DI SINTESI**

Valutazione d'impatto della proposta di revisione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi

### **A. Necessità di intervenire**

#### **Qual è il problema e perché si pone a livello dell'UE?**

In risposta alla maggiore ambizione climatica per il 2030 sancita dal Green Deal europeo e dal piano per l'obiettivo climatico della Commissione, la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente conferma la necessità di una rapida accelerazione della diffusione di veicoli e navi a basse emissioni e a zero emissioni. A tale fine è necessaria una rete sufficientemente capillare e diffusa di infrastrutture di ricarica e rifornimento accessibili al pubblico. Dalla valutazione è emerso che la direttiva non è adatta alla finalità della realizzazione dell'infrastruttura di ricarica e di rifornimento necessaria in risposta alla maggiore ambizione climatica per il 2030. Alcune carenze delle disposizioni della direttiva attualmente in vigore hanno determinato una serie di problemi, tra i maggiori dei quali figurano: 1) la pianificazione delle infrastrutture da parte degli Stati membri ai sensi della direttiva manca, in media, del livello di ambizione e coerenza necessario, una circostanza questa che determina infrastrutture insufficienti e distribuite in modo disomogeneo; 2) persistono questioni di interoperabilità delle connessioni fisiche e degli standard di comunicazione, compresa la connessione alla rete elettrica; 3) mancano informazioni trasparenti per i consumatori e sistemi di pagamento facili da utilizzare, con le relative ripercussioni sull'accettazione da parte degli utenti. Senza un ulteriore intervento a livello di UE, è probabile che tale carenza di infrastrutture di ricarica e di rifornimento interoperabili e facili da utilizzare diventi un ostacolo alla crescita necessaria del mercato dei veicoli e delle navi a basse emissioni e a zero emissioni in considerazione della maggiore ambizione climatica per il 2030.

#### **Quali sono gli obiettivi da conseguire?**

Al fine di contribuire a conseguire la neutralità climatica entro il 2050 nonché alla riduzione dell'inquinamento atmosferico, la presente iniziativa mira ad assicurare la disponibilità e l'utilizzabilità di una rete capillare e diffusa di infrastrutture per i combustibili alternativi in tutta l'UE. Tutti gli utenti di veicoli alimentati con combustibili alternativi (compresi navi e aeromobili) devono potersi muovere nell'UE con facilità, grazie a infrastrutture chiave quali autostrade, porti e aeroporti. Gli obiettivi specifici sono: 1) assicurare un'infrastruttura minima per sostenere la diffusione necessaria di veicoli alimentati con combustibili alternativi in tutte le modalità di trasporto e in tutti gli Stati membri al fine di conseguire l'obiettivo climatico dell'UE; 2) assicurare la piena interoperabilità delle infrastrutture; 3) assicurare informazioni complete per gli utenti e opzioni di pagamento adeguate.

#### **Qual è il valore aggiunto dell'intervento a livello dell'UE (sussidiarietà)?**

La piena connettività e un'esperienza utente senza soluzione di continuità nella rete di trasporto europea per i veicoli e le navi a basse emissioni e a zero emissioni, assicurata attraverso una quantità sufficiente e la piena interoperabilità delle infrastrutture attraverso i confini. Costituisce un prerequisito per il conseguimento dell'obiettivo del Green Deal europeo in tema di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dei trasporti e sviluppo di un mercato comune dei trasporti dell'UE. Tali obiettivi possono essere conseguiti soltanto tramite un quadro normativo europeo comune. La revisione della direttiva contribuirà alla coerenza di sviluppo e di diffusione di parchi veicoli, infrastrutture di ricarica e rifornimento e servizi e informazioni per gli utenti.

### **B. Soluzioni**

#### **Quali sono le varie opzioni per conseguire gli obiettivi? Ne è stata prescelta una? In caso negativo, perché?**

Sono state analizzate tre opzioni strategiche che assicurano tutte il raggiungimento di una disponibilità di infrastruttura di ricarica e rifornimento sufficiente, interoperabile e facile da utilizzare, al fine di sostenere la diffusione dei veicoli a basse emissioni e a zero emissioni entro il 2030 e oltre tale data. Tutte le opzioni prevedono obiettivi obbligatori di diffusione a livello nazionale, ma variano in termini di prescrizione dell'ubicazione di tale infrastruttura, di livello di armonizzazione dei connettori fisici e dei protocolli di comunicazione e di informazioni e servizi da offrire ai consumatori. L'opzione prescelta è la seconda, in quanto assicura una quantità sufficiente di infrastrutture in generale e sulla rete TEN-T, concedendo flessibilità agli Stati membri per quanto riguarda l'ubicazione esatta e la capacità delle infrastrutture. Inoltre sono assicurati la piena interoperabilità e l'accesso da parte degli utenti a tutte le informazioni e a tutti i servizi pertinenti.

#### **Quali sono le opinioni dei diversi portatori di interessi? Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?**

L'opzione prescelta (la seconda) è sostenuta dall'industria automobilistica, da numerosi fabbricanti e gestori di infrastrutture di ricarica e rifornimento, dal settore dell'elettricità e da numerose associazioni della società civile, sebbene esistano opinioni diverse in merito alle prescrizioni quantitative. Tuttavia per alcuni porti e aeroporti

sono insorte preoccupazioni in merito ai costi aggiuntivi per la fornitura di infrastrutture correlate, in particolare per la fornitura di elettricità da terra (OPS, *on-shore power supply*) e agli aeromobili in stazionamento. Le autorità pubbliche sono ampiamente favorevoli a una revisione della direttiva, in particolare per quanto concerne l'interoperabilità e la facilità d'uso, ma le opinioni sono più variegate per quanto riguarda gli eventuali obiettivi obbligatori di diffusione, in particolare gli obiettivi basati sul parco veicoli per le infrastrutture di ricarica.

### **C. Impatto dell'opzione prescelta**

#### **Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (o, in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?**

I **benefici per la società** deriveranno dalla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e di inquinanti atmosferici. In generale gli investimenti in quantità e qualità delle infrastrutture non porteranno direttamente a una maggiore diffusione di veicoli a basse emissioni e a zero emissioni, che è piuttosto innescata da altre politiche, ad esempio dalle norme sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> di autovetture e furgoni. Tuttavia, soltanto se sono disponibili infrastrutture sufficienti e interoperabili, in grado di fornire determinati servizi minimi ai consumatori, ci si può attendere che i veicoli siano immessi nel mercato nella misura necessaria ai fini del conseguimento dell'obiettivo del piano per l'obiettivo climatico dell'UE. La riduzione dei costi esterni delle emissioni di CO<sub>2</sub> è stimata ammontare a circa 445 miliardi di EUR rispetto allo scenario di base per il periodo 2021-2050, espressa in valore attuale, mentre la stima per la riduzione dei costi esterni dell'inquinamento atmosferico è di 75 miliardi di EUR. Tali riduzioni sono trainate da altre politiche, ma sono rese possibili dalla diffusione delle infrastrutture. L'opzione prescelta dovrebbe incidere positivamente sull'innovazione, in particolare nel settore dello sviluppo dei veicoli e delle navi a basse emissioni e a zero emissioni, dei servizi innovativi per gli utenti basati su un'infrastruttura dati comune, dei modelli imprenditoriali correlati, ma anche dello sviluppo di tecnologie di ricarica e rifornimento più innovative. Tali innovazioni possono rafforzare la competitività dell'industria europea.

#### **Quali sono i costi dell'opzione prescelta (o, in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?**

I costi totali delle infrastrutture, compresi i costi di capitale e di esercizio per infrastrutture pienamente interoperabili e di facile uso, dovrebbero ammontare a 67,1-70,5 miliardi di EUR nello scenario di base per il periodo 2021-2050, espressi in valore attuale, di cui 60,3-63,7 miliardi di EUR per le infrastrutture stradali, 5,9 miliardi di EUR per il trasporto per vie navigabili e 0,9 miliardi di EUR per il trasporto aereo. Non sono previste ripercussioni negative dirette di rilievo in ambito economico, sociale o ambientale.

#### **Quale sarà l'incidenza sulle PMI e sulla competitività?**

Le opzioni strategiche aumentano la certezza della domanda del mercato a lungo termine in tutti gli Stati membri. Ciò genera di norma benefici per tutte le imprese attive nel mercato in questione. In particolare nel mercato dell'elettromobilità, i nuovi soggetti sono spesso PMI che trarranno beneficio dalla diffusione più rapida delle infrastrutture di ricarica ai sensi della direttiva e delle disposizioni per la condivisione dei dati attraverso i punti di accesso nazionali degli Stati membri. La competitività delle imprese attive nell'installazione e nella gestione delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento aumenterà nel contesto di tutte le opzioni, dato l'aumento della domanda di ricarica e rifornimento, innescato dalle norme sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> autovetture e furgoni, ma anche dei veicoli pesanti, determinerà una maggiore redditività delle attività, cui va aggiunta la diminuzione del costo delle tecnologie.

#### **L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà significativo?**

I costi per le autorità pubbliche derivanti dalle prescrizioni relative al riesame e all'aggiornamento dei quadri strategici nazionali e dagli obblighi comunicativi in merito all'attuazione sono i medesimi dello scenario di base. Per lo scenario di base tali costi sono stimati ammontare a 3 400 000 EUR (126 000 EUR per Stato membro) per ciascun ciclo di comunicazione nel contesto dei quadri strategici nazionali, che è previsto abbia luogo ogni tre anni. I costi di monitoraggio possono aumentare in una certa misura per la comunicazione in merito al rispetto dei rigorosi obiettivi fissati. Non è tuttavia possibile quantificare i costi aggiuntivi rispetto allo scenario di base; inoltre la fornitura di dati in formato standardizzato, il trasferimento di dati digitalizzati e un sistema comune di comunicazione ai punti di accesso nazionali degli Stati membri semplificherà la comunicazione complessiva nel contesto della direttiva. Le spese per gli investimenti in infrastrutture dovrebbero essere in gran parte coperte da investimenti privati. Tuttavia, soprattutto nella fase iniziale dello sviluppo del mercato, le autorità pubbliche dovranno sostenere finanziariamente alcuni degli investimenti del mercato. Tali aiuti decresceranno poi nel tempo. Si prevede che fino al 2030 le autorità pubbliche dovranno contribuire con 0,64 miliardi di EUR l'anno in media (41 % degli investimenti totali). Per il periodo 2031-2050, il sostegno pubblico è previsto ammontare a 0,45 miliardi di EUR l'anno in media (10 % degli investimenti totali).

#### **Sono previsti altri impatti significativi?**

I consumatori avranno accesso a un'infrastruttura sufficiente e pienamente interoperabile e alle informazioni e ai

servizi corrispondenti, che renderanno più comodo e prevedibile viaggiare con veicoli a basse emissioni e a zero emissioni in tutta l'UE, considerato che le questioni relative alla completezza delle informazioni per gli utenti e all'adeguatezza delle opzioni di pagamento saranno state risolte. Non è però possibile quantificare tali benefici.

#### **Proporzionalità**

Nessuna delle opzioni strategiche va oltre ciò che è necessario per conseguire gli obiettivi strategici generali. L'intervento proposto assicura la diffusione di un'infrastruttura sufficiente per la ricarica e il rifornimento dei veicoli alimentati con combustibili alternativi nell'Unione, necessaria per conseguire risultati in relazione alla maggiore ambizione in materia di clima ed energia per il 2030 e all'obiettivo generale di raggiungere la neutralità climatica entro il 2050.

#### **D. Tappe successive**

##### **Quando saranno riesaminate le misure proposte?**

La strategia sarà riesaminata alla fine del 2026 per valutare il livello di diffusione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi in relazione alla diffusione dei veicoli a basse emissioni e a zero emissioni e agli sviluppi tecnologici, in particolare per il trasporto per vie navigabili e il trasporto aereo, ma anche per il trasporto su rotaia, al fine di stabilire il fabbisogno di infrastrutture per combustibili alternativi in tali settori.