

Bruxelles, 19 novembre 2021  
(OR. en)

13896/21

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2021/0223(COD)**

---

---

**TRANS 673  
CLIMA 373  
ECOFIN 1090  
AVIATION 282  
MAR 212  
ENV 875  
ENER 494  
CODEC 1473  
IND 347  
COMPET 818**

## **RELAZIONE**

---

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
n. doc. prec.:	ST 12495/21 + REV1
n. doc. Comm.:	COM(2021) 559 final
Oggetto:	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  - Relazione sullo stato di avanzamento dei lavori/Dibattito orientativo

---

*La presidenza ha previsto una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori e un dibattito orientativo sulla proposta in oggetto per la sessione del Consiglio TTE (Trasporti) del 9 dicembre 2021. Al fine di informare i ministri sui progressi sinora compiuti e di orientare la discussione in merito alle prossime fasi, la presidenza ha elaborato una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori (allegato I) e alcuni quesiti per il dibattito orientativo (allegato II).*

*Il Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio è invitato a prendere atto della relazione sullo stato di avanzamento dei lavori riportata nell'allegato I. Il Consiglio è invitato ad affrontare le questioni riportate nell'allegato II.*

**I. INTRODUZIONE**

Il 14 luglio 2021 la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta di regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFIR) nell'ambito del pacchetto Pronti per il 55 %<sup>1</sup> volto a rendere le politiche dell'UE in materia di clima, energia, uso dei terreni, trasporti e fiscalità idonee a conseguire l'obiettivo dell'UE di raggiungere una riduzione interna netta delle emissioni di gas a effetto serra pari ad almeno il 55 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990.

Il pacchetto Pronti per il 55 % si prefigge di realizzare gli obiettivi concordati nella normativa europea sul clima<sup>2</sup> in modo da trasformare radicalmente l'economia e la società per un futuro più equo, più verde e più prospero. La riduzione delle emissioni nel prossimo decennio è fondamentale affinché l'Europa diventi il primo continente a impatto climatico zero entro il 2050 e affinché il Green Deal europeo diventi una realtà.

Per raggiungere l'obiettivo di indirizzare l'UE verso la neutralità climatica entro il 2050, sarebbe necessaria una riduzione di circa il 90 % delle emissioni dei trasporti. La proposta in oggetto svolgerebbe un ruolo centrale ai fini di tale trasformazione, poiché il suo obiettivo principale è sostenere la diffusione in tutta l'Unione di un'infrastruttura di ricarica e rifornimento accessibile al pubblico per i combustibili alternativi nel settore dei trasporti stradali, dell'aviazione e del trasporto per vie navigabili.

La proposta persegue un triplice obiettivo:

- (i) garantire l'esistenza di una rete infrastrutturale sufficiente per la ricarica o il rifornimento di veicoli stradali o navi con combustibili alternativi;
- (ii) fornire alternative all'uso di motori a bordo (alimentati da combustibili fossili) per le navi ormeggiate o gli aeromobili in stazionamento, e
- (iii) assicurare la piena interoperabilità e la facilità d'uso dell'infrastruttura.

---

<sup>1</sup> Il pacchetto comprende dodici proposte della Commissione nei settori dell'energia, dell'ambiente, della fiscalità, del commercio e dei trasporti; ulteriori proposte nel settore della politica energetica sono ancora attese entro la fine di quest'anno. Tre proposte legislative sono direttamente collegate alle politiche dei trasporti: la proposta in oggetto, ReFuel Aviation e FuelEU Maritime.

<sup>2</sup> Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021).

La proposta in oggetto presenta interconnessioni con altre proposte del pacchetto Pronti per il 55 %. In particolare, è strettamente interconnessa con la proposta di revisione del regolamento sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 di autovetture e furgoni e con la proposta di revisione del regolamento sui livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 dei veicoli pesanti, prevista per il 2022. Il ritmo di diffusione delle stazioni di ricarica e delle stazioni di rifornimento, nonché la loro interoperabilità e facilità d'uso, incideranno sulla diffusione dei veicoli a basse emissioni e a zero emissioni. Allo stesso tempo, l'AFIR presenta alcuni collegamenti con FuelEU Maritime, ma è anche rilevante ai fini della riduzione delle emissioni nel settore del trasporto aereo. Inoltre, la proposta definisce i combustibili alternativi in linea con le disposizioni della proposta di revisione della direttiva sulla promozione dell'energia da fonti rinnovabili.

## **II. LAVORI NELLE ALTRE ISTITUZIONI**

Il Parlamento europeo ha designato la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) quale commissione responsabile dell'esame della proposta e Ismail Ertug (DE, S&D) quale relatore.

Il Comitato economico e sociale europeo e il Comitato delle regioni non hanno ancora adottato il loro parere sulla proposta.

## **III. LAVORI NELL'AMBITO DEL CONSIGLIO E DEI SUOI ORGANI PREPARATORI**

Durante la presidenza slovena, la proposta in oggetto è stata esaminata nel corso di un numero significativo di riunioni a livello di gruppo "Trasporti intermodali e reti". Ad oggi, quattordici riunioni sono state interamente o parzialmente dedicate all'esame della valutazione d'impatto, all'esame articolo per articolo della proposta, nonché all'esame e alla discussione di un compromesso consolidato della presidenza<sup>3</sup>.

La proposta AFIR è stata inoltre esaminata nel quadro di un più ampio scambio di opinioni sui tre fascicoli relativi ai trasporti del pacchetto Pronti per il 55 %, tenutosi nella riunione del Comitato dei rappresentanti permanenti del 12 novembre 2021.

Il tema dell'infrastruttura per i combustibili alternativi è stato affrontato anche nella riunione ministeriale informale svoltasi in Slovenia nel settembre 2021.

---

<sup>3</sup> Doc. ST 12495/21.

La presidenza slovena ha altresì elaborato la relazione ST 13977/21 intesa a illustrare lo stato di avanzamento generale dei lavori e fornire una panoramica dei progressi compiuti non solo su questa proposta, ma anche sul pacchetto Pronti per il 55 % nel complesso. La relazione si concentra sugli aspetti orizzontali del pacchetto, quali le interconnessioni tra le proposte, e sulle principali questioni sollevate finora nel quadro delle discussioni. Tale relazione è stata distribuita a tutte le formazioni del Consiglio responsabili delle diverse proposte del pacchetto come documento di riferimento.

#### **IV. PRINCIPALI QUESTIONI POLITICHE E PROGRESSI**

Dalla discussione è emerso un ampio sostegno agli obiettivi e all'approccio di principio della proposta. Tuttavia, la discussione ha altresì messo in luce la complessità della proposta in ragione dei suoi aspetti tecnici e dei diversi punti di vista politici. Tale complessità è dovuta anche al fatto che alcuni aspetti si basano su sviluppi futuri che non sono sempre facili da anticipare nella loro interezza, come ad esempio la definizione di nodi urbani nella prevista revisione del regolamento TEN-T. Pertanto, un suo corretto esame richiede ancora del tempo.

L'esame della proposta ha dimostrato l'importanza di garantire che gli utenti possano essere sicuri della capacità e della disponibilità di infrastrutture sufficienti per i combustibili alternativi prima di decidere se acquistare e utilizzare veicoli o navi alimentati con combustibili alternativi. Occorre accelerare la realizzazione di infrastrutture di ricarica o rifornimento per stare al passo con la prevista velocità di vendita di tali veicoli e navi, altrimenti questi non saranno commercializzabili e la loro diffusione sarà ritardata. È altrettanto importante fornire alternative pulite per le navi alimentate a combustibili fossili ormeggiate nei porti e per gli aeromobili per uso commerciale che stazionano ai gate o in postazioni remote.

L'esame indica inoltre che occorre più tempo per svolgere un'analisi completa dei dettagli della proposta sulla base di tutti gli studi di supporto non ancora disponibili al pubblico. Sono inoltre necessari ulteriori lavori volti a perfezionare i requisiti tecnici e ottenere una migliore visione dell'elaborazione di norme future, in particolare al fine di comprendere meglio gli sviluppi futuri del mercato dei veicoli per il trasporto su strada nel segmento dei veicoli pesanti.

Sono state discusse diverse possibilità per quanto riguarda i pagamenti ad hoc e il roaming. Il pagamento ad hoc è considerato una funzione importante che dovrebbe essere disponibile presso i punti di ricarica e che potrebbe integrare i pagamenti sulla base di un contratto per la ricarica e il rifornimento su infrastrutture accessibili al pubblico.

Gli Stati membri comprendono l'importanza di monitorare gli sviluppi sia delle tecnologie attuali che di quelle future. Tale aspetto sarà importante anche per decidere quando e come la legislazione debba essere aggiornata alla luce dello sviluppo del mercato e delle innovazioni tecnologiche. Tuttavia, sarà importante trovare un equilibrio tra il livello di dettaglio di tali quadri strategici nazionali e la frequenza dei loro aggiornamenti.

## V. CONCLUSIONI

Sulla base dei lavori svolti finora, la presidenza trae le seguenti conclusioni:

1. Gli Stati membri approvano in linea generale gli obiettivi della proposta.
2. Tuttavia, alcuni aspetti specifici richiedono ulteriori lavori e riflessioni:
  - le circostanze specifiche negli Stati membri, connesse alla densità del traffico e alla copertura geografica;
  - il livello di ambizione per ciascuna modalità di trasporto e per i diversi segmenti;
  - requisiti per i servizi di pagamento, sia per la ricarica che per il rifornimento di veicoli per il trasporto su strada;
  - i quadri strategici nazionali e le modalità con cui garantire il valore aggiunto della comunicazione a essi relativa.
3. Sebbene la presidenza ritenga che il primo testo di compromesso rappresenti un passo importante, sono necessari ulteriori lavori al fine di compiere progressi sostanziali sulla proposta.

Alla luce di quanto precede, si invitano il Comitato dei rappresentanti permanenti e il Consiglio a prendere atto della presente relazione sullo stato di avanzamento dei lavori relativi alla proposta di revisione del regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

*Nel corso della presidenza slovena, la proposta e la relativa valutazione d'impatto sono state analizzate approfonditamente a livello di gruppo "Trasporti intermodali e reti". Dalla discussione generale è emerso che la proposta in oggetto riveste un'importanza significativa per gli Stati membri. Tuttavia, la sua natura altamente tecnica, la complessità politica di alcune disposizioni e le diverse circostanze ed evoluzioni del mercato richiedono una particolare attenzione e un ulteriore esame.*

*Considerando una delle sfide della proposta, si invitano gli Stati membri a condividere le loro opinioni in particolare (ma non solo) sulle questioni seguenti:*

- Come vedono l'introduzione progressiva e la diffusione sul mercato del segmento dei veicoli pesanti alimentati da combustibili alternativi?*
- In che modo intendono seguire i progressi compiuti nell'attuazione delle infrastrutture pubbliche e private per la ricarica e il rifornimento dei veicoli pesanti per il trasporto su strada?*
- Prevedono misure o incentivi specifici che potrebbero contribuire ad agevolare una più rapida integrazione nelle attività quotidiane dei veicoli pesanti per il trasporto su strada alimentati con combustibili alternativi e, pertanto, concorrere allo sforzo supplementare necessario per raggiungere l'obiettivo intermedio di ridurre le emissioni di gas a effetto serra entro il 2030?*