

EUROPARLAMENTO – INFRASTRUTTURE PER CARBURANTI ALTERNATIVI (24/05/2023)

Il 24 maggio, con 33 voti favorevoli, 1 contrario e 7 astensioni, la commissione Trasporti e Turismo del Parlamento europeo ha approvato l'[accordo](#) interistituzionale con il Consiglio raggiunto a fine marzo e pubblicato in aprile sulla realizzazione obbligatoria di infrastrutture per carburanti alternativi per auto e camion.

Le norme mirano ad ampliare la diffusione di stazioni di ricarica o di rifornimento alternativo per auto, camion ed aerei, stabiliscono obiettivi nazionali minimi obbligatori e impongono agli Stati membri di presentare dei Piani nazionali per indicare come raggiungere gli obiettivi.

Principali elementi mantenuti dalla proposta della Commissione

L'accordo provvisorio mantiene gli aspetti fondamentali della proposta della Commissione, ossia i parametri generali chiave che avranno un impatto reale sul clima, in particolare:

- per la ricarica dei veicoli elettrici leggeri, requisiti per la capacità di potenza totale da fornire in base alle dimensioni della flotta registrata e ai requisiti di copertura della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) nel 2025 e nel 2030;
- per la ricarica dei veicoli pesanti elettrici e il rifornimento di idrogeno, requisiti per la copertura TEN-T entro il 2030, a partire dal 2025 per i veicoli pesanti elettrici;
- per la fornitura di elettricità alle navi sulle banchine dei porti, requisiti applicabili a partire dal 2030.

Principali modifiche alla proposta della Commissione

Date le dinamiche specifiche dei veicoli elettrici pesanti e il fatto che il mercato è meno sviluppato rispetto a quello dei veicoli leggeri, un processo graduale di diffusione delle infrastrutture dovrebbe iniziare nel 2025 per coprire tutte le strade TEN-T entro il 2030.

Per massimizzare l'efficienza degli investimenti nel rifornimento di idrogeno e per adattarsi agli sviluppi tecnologici, i requisiti si concentrano sulla diffusione di infrastrutture per il rifornimento di idrogeno gassoso, con particolare attenzione ai nodi urbani e agli snodi multimodali.

Per garantire che i requisiti di ricarica elettrica siano compatibili con l'ampia gamma di condizioni presenti sul territorio e che gli investimenti siano proporzionati alle

esigenze, è stata adattata la potenza totale delle piattaforme di ricarica elettrica e può essere aumentata la loro distanza massima per i tratti stradali a traffico molto ridotto.

Per rendere le infrastrutture di ricarica elettrica e di rifornimento di idrogeno facili da usare, sono disponibili diverse opzioni di pagamento e di visualizzazione dei prezzi.

Per quanto riguarda l'alimentazione a terra nei porti marittimi, le disposizioni sembrano coerenti con la proposta FuelEU marittima recentemente approvata.

Il testo specifica gli obblighi di ciascuna parte interessata, prevede il monitoraggio dei progressi compiuti, pone l'accento sull'informazione dal consumatore e fornisce all'industria standard e specifiche tecniche comuni.

In vista dei significativi sviluppi tecnologici e di mercato che interesseranno i veicoli pesanti, il testo dell'accordo provvisorio include una clausola di revisione specifica a breve termine, mentre l'intero regolamento sarà rivisto anche a medio termine.

L'accordo dovrà ora essere approvato formalmente dalla Plenaria, durante la sessione di luglio a Strasburgo, e successivamente dagli Ambasciatori dell'UE (Coreper1) e dal Consiglio dell'UE, probabilmente a fine luglio.