



Documento di seduta

A8-0297/2018

1.10.2018

RELAZIONE

sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione europea: è tempo di agire!
(2018/2023(INI))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Ismail Ertug

INDICE

	Pagina
PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO	3
MOTIVAZIONE.....	12
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'AMBIENTE, LA SANITÀ PUBBLICA E LA SICUREZZA ALIMENTARE	16
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'INDUSTRIA, LA RICERCA E L'ENERGIA...	24
PARERE DELLA COMMISSIONE PER IL MERCATO INTERNO E LA PROTEZIONE DEI CONSUMATORI.....	29
INFORMAZIONI SULL'APPROVAZIONE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO	34
VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO	35

PROPOSTA DI RISOLUZIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO

**sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione europea:
è tempo di agire!
(2018/2023(INI))**

Il Parlamento europeo,

- vista la comunicazione della Commissione, dell'8 novembre 2017, dal titolo "Verso l'uso più ampio possibile di combustibili alternativi: un piano d'azione sulle infrastrutture per i combustibili alternativi a norma dell'articolo 10, paragrafo 6, della direttiva 2014/94/UE, compresa la valutazione di quadri strategici a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2014/94/UE" (COM(2017)0652),
- vista la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi¹,
- vista la direttiva 2009/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada²,
- visti l'accordo di Parigi e la decisione 1/CP.21 nonché la 21^a conferenza delle parti (COP 21) dell'UNFCCC e l'11^a conferenza delle parti che funge da riunione delle parti del protocollo di Kyoto (CMP 11), tenutesi a Parigi (Francia) dal 30 novembre all'11 dicembre 2015,
- vista la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 (rifusione), avanzata dalla Commissione (COM(2017)0676),
- visti il codice internazionale di sicurezza per le navi che utilizzano gas e altri combustibili a basso punto di infiammabilità (codice IGF) e gli emendamenti proposti affinché tale codice sia reso obbligatorio ai sensi della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), risolvendo così i problemi che l'utilizzo di combustibili alternativi pone a livello di regolamentazione nel settore del trasporto marittimo e minimizzando il rischio per le navi, per il loro equipaggio e per l'ambiente, e vista la natura dei combustibili interessati,
- visto il parere del Comitato economico e sociale europeo,
- visto l'articolo 52 del suo regolamento,
- visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e i pareri della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare, della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia e della commissione per il mercato

¹ GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1.

² GU L 120 del 15.5.2009, pag. 1.

interno e la protezione dei consumatori (A8-0297/2018),

- A. considerando che la mobilità è un'esigenza fondamentale, che costituisce la spina dorsale delle nostre società ed economie e che dovrebbe essere pulita, sostenibile, affidabile, economicamente accessibile e sicura in tutti i suoi aspetti; che, in tale contesto, le tecnologie pulite offrono enormi opportunità e benefici per la società, con effetti significativi sulla salute e sull'ambiente, l'industria automobilistica, i fornitori di energia, le aziende di servizi pubblici e i gestori delle reti;
- B. considerando che gli Stati membri hanno adottato i rispettivi quadri strategici nazionali (QSN), valutati dalla Commissione nella sua recente comunicazione COM(2017)0652, nella quale ha osservato che gli obiettivi relativi alle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici e la realizzazione delle stesse variano da uno Stato membro all'altro, visto che solo otto Stati membri su 25 soddisfano pienamente i requisiti dei QSN stabiliti dalla direttiva 2014/94/UE¹ e che due Stati membri non hanno presentato il proprio QSN entro il 16 novembre 2016 come previsto dall'articolo 3 della direttiva 2014/94/UE;
- C. considerando che la decarbonizzazione dei trasporti migliorerà la qualità dell'aria e rafforzerà la sicurezza e l'indipendenza dell'approvvigionamento energetico dell'Europa rispetto all'energia e ai combustibili fossili importati e richiederà pertanto un cambiamento rapido e sostanziale del tipo di energia, di combustibili e di sistemi di propulsione utilizzati nonché un aumento dell'efficienza energetica, utilizzando le tecnologie più efficienti e avanzate, compiendo la transizione verso il trasporto multimodale e modificando i comportamenti sotto il profilo della mobilità;
- D. considerando che i trasporti sono l'unico tra i settori economici principali dell'Unione europea in cui si registra un aumento delle emissioni di gas a effetto serra dal 1990; che il settore genera il 23 % delle emissioni di CO₂ e che tale quota è tuttora in crescita; che il trasporto su strada è responsabile del consumo di quasi il 75 % di tutta l'energia utilizzata nel settore dei trasporti e produce quasi il 73 % delle sue emissioni di gas a effetto serra; che vi è un aumento costante del traffico connesso alla crescita dei movimenti e dei volumi delle merci trasportate nell'UE e all'aumento della mobilità delle persone; che tale aumento, previsto per il 2030, avrà conseguenze sui cambiamenti climatici, sulla qualità dell'aria e sul consumo energetico e avrà un impatto anche sulle infrastrutture; che la decarbonizzazione del trasporto su strada attraverso l'utilizzo di combustibili alternativi sostenibili richiederà un approccio flessibile, il che significa che combustibili alternativi diversi potrebbero essere necessari per diversi segmenti di veicoli;
- E. considerando che il trasporto marittimo rappresenta oltre l'80 % del commercio mondiale in volume ed è responsabile del 3 % delle emissioni globali di gas a effetto serra, contribuendo all'inquinamento atmosferico vicino alle zone costiere e ai porti; che l'adozione graduale di combustibili alternativi da parte del settore dei trasporti marittimi, visto il suo significativo contributo al mercato mondiale dei trasporti, avrebbe effetti notevolmente positivi sull'ambiente;

¹ GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1.

- F. considerando che, per contenere l'aumento della temperatura mondiale ben al di sotto dei 2 °C, perseguendo nel contempo l'obiettivo di limitarlo a 1,5 °C, come sancito dall'accordo di Parigi, il trasporto su strada deve essere completamente decarbonizzato, azzerandone le emissioni nette al più tardi entro il 2050; che la transizione ai combustibili alternativi può fornire un contributo verso il raggiungimento di tale obiettivo, sebbene i combustibili convenzionali continueranno a essere necessari nel prossimo futuro, fino a quando il fabbisogno totale non potrà essere interamente coperto dai carburanti alternativi;
- G. considerando che il passaggio all'utilizzo di combustibili e sistemi di propulsione alternativi e sostenibili, in un'ottica che tenga conto dell'intero ciclo di vita del veicolo, rappresenta il modo migliore per decarbonizzare il parco veicoli esistente e futuro; che l'effetto generale sarà ancora più marcato se associato a una maggiore efficienza dei veicoli, a un più ampio uso dei trasporti pubblici e delle biciclette, allo sviluppo di una mobilità condivisa e a miglioramenti dell'efficienza complessiva dei sistemi di trasporto attraverso i sistemi C-ITS e le tecnologie di automazione e digitalizzazione; che la pianificazione urbana e territoriale può favorire e integrare gli sforzi tecnologici e sostenere la diffusione di infrastrutture di ricarica e di rifornimento; che la promozione dei combustibili alternativi può fornire un contributo importante al miglioramento della qualità dell'aria nelle città;
- H. considerando che gli svantaggi in termini di prezzo dei veicoli alimentati a combustibili alternativi rispetto ai veicoli convenzionali dotati di motore a combustione interna, congiuntamente alla mancanza di diffusione delle infrastrutture di rifornimento e di ricarica, rappresentano ancora uno dei principali ostacoli nelle decisioni di acquisto dei clienti; che, in tale contesto, gli incentivi per gli acquirenti, le esenzioni fiscali e le agevolazioni non fiscali hanno dimostrato di accelerare la diffusione sul mercato e dovrebbero rispecchiare le prestazioni dei diversi combustibili alternativi in termini di emissioni di gas a effetto serra e di inquinanti;
- I. considerando che la transizione verso i combustibili e sistemi di propulsione alternativi rappresenta un'opportunità per l'industria europea di riaffermare il suo ruolo guida in campo tecnologico nonché un incentivo alla ricerca; che tale transizione è fondamentale per poter competere a livello internazionale in termini di conoscenze, tecnologia e quota di mercato;
- J. considerando che la rifusione del regolamento sugli standard di emissione delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi fisserà auspicabilmente obiettivi di riduzione ambiziosi e incentiverà i veicoli a basse e a zero emissioni dallo scarico, mantenendo al contempo un approccio neutrale dal punto di vista tecnologico e aprendo così la via a un parco veicoli europeo decarbonizzato, che richiederà la realizzazione di una rete infrastrutturale adeguata per i combustibili alternativi; che la revisione della direttiva sulla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada integra la direttiva sui combustibili alternativi garantendo la domanda per i fornitori e incrementando la diffusione di veicoli puliti;
- K. considerando che il 94 % del settore europeo dei trasporti dipende dal petrolio, il 90 % del quale deve essere importato, anche da alcuni paesi politicamente instabili;
- L. considerando che a norma della direttiva 2014/94/UE i combustibili alternativi

comprendono ancora combustibili di origine fossile, contravvenendo così all'obiettivo della decarbonizzazione e del progressivo abbandono dei combustibili fossili; che si dovrebbe dare priorità alle soluzioni a basse e a zero emissioni dallo scarico durante l'intero ciclo di vita dei veicoli; che, per i veicoli pesanti e nel settore del trasporto marittimo, il gas naturale liquefatto (GNL) e il gas naturale compresso (GNC) possono tuttavia contribuire, a breve e medio termine, a migliorare la qualità dell'aria, in particolare nei pressi dei porti e lungo le coste;

- M. considerando che i settori dell'energia e dei trasporti devono essere più integrati tra loro, in modo da consentire una profonda decarbonizzazione della mobilità; che vettori energetici come l'energia elettrica e l'idrogeno consentono una mobilità a zero emissioni, integrando nel contempo fonti energetiche rinnovabili; che la progressiva transizione del settore energetico verso l'uso esclusivo di risorse rinnovabili rende necessario lo stoccaggio dell'energia in eccesso nei periodi in cui la domanda è scarsa; che i veicoli elettrici ad accumulatore e i veicoli elettrici con pila a combustibile possono contribuire a tale obiettivo; che i vettori energetici a basse emissioni rappresenteranno una fase intermedia nella transizione verso una mobilità a zero emissioni; che la neutralità tecnologica deve pertanto essere il presupposto di base per la realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi;
- N. considerando che le batterie agli ioni di litio, una componente chiave delle batterie dei veicoli elettrici, sono prodotte quasi esclusivamente fuori dall'Unione europea, principalmente in Asia;
- O. considerando che ai fini dell'elettromobilità sono essenziali reti elettriche intelligenti e solide, una migliore integrazione delle reti elettriche e del gas attraverso l'uso dell'energia elettrica per la produzione di gas, la possibilità per i fornitori di servizi di ricarica e per i punti di ricarica privati di accedere alla rete nonché la realizzazione di stazioni di rifornimento di idrogeno; che la ricarica intelligente e controllata dei veicoli elettrici ad accumulatore e dei veicoli elettrici con pila a combustibile può contribuire all'equilibrio delle reti, ma che mancano ancora quadri normativi, fiscali e tecnici;
- P. considerando che le reti transeuropee di trasporto (TEN-T) rappresentano le reti di trasporto principali dell'Unione europea; che concentrarsi sulla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi e perseguire l'obiettivo stabilito dalla comunicazione di una copertura completa dei corridoi della rete centrale TEN-T con punti di ricarica entro il 2025 dovrebbero rappresentare una priorità fondamentale; che tale obiettivo dovrebbe essere ulteriormente integrato dalla diffusione di infrastrutture per i combustibili alternativi sia sulla rete globale TEN-T sia nelle zone urbane, rurali e scarsamente popolate, tenendo in considerazione i vincoli strutturali ed economici, al fine di conseguire una copertura equilibrata;
1. accoglie con favore la citata comunicazione della Commissione sulla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi; sottolinea la necessità di aumentare il coordinamento e la cooperazione al livello dell'UE al fine di garantire la decarbonizzazione del settore dei trasporti entro il 2050 e sottolinea le opportunità per l'industria, la tecnologia e l'occupazione offerte dalla diffusione dei combustibili alternativi e dell'infrastruttura corrispondente;

Aumentare gli sforzi

2. invita tuttavia la Commissione a portare avanti una revisione della direttiva 2014/94/UE, pur mantenendo l'attuale definizione di combustibili alternativi elencati all'articolo 2, e a concentrarsi sulla sua corretta attuazione, tenendo conto del fatto che a oggi solo 8 Stati membri su 25 l'hanno attuata pienamente, onde colmare le lacune nelle infrastrutture per i combustibili alternativi in tutta l'Unione europea; sottolinea la necessità di aumentare la diffusione di combustibili alternativi e di creare un ambiente stabile per gli investimenti;
3. osserva che la valutazione dei piani quadro nazionali condotta dalla Commissione rivela l'esistenza di diversi livelli di impegno, ambizione e risorse disponibili tra gli Stati membri e che la diffusione dei combustibili alternativi non è completa né distribuita equamente; chiede pertanto alla Commissione di valutare in modo approfondito i progetti dei piani quadro nazionali e i livelli di ambizione, di suggerire ulteriori misure, se necessario, e di sostenere gli Stati membri con esempi di migliori prassi; invita la Commissione a sostituire il sistema dei piani quadro nazionali con strumenti più efficienti, tra cui obiettivi concreti, vincolanti ed applicabili, al fine di formulare criteri di sostenibilità; suggerisce che la Commissione tenga conto dell'utilizzazione prevista e realizzata dei veicoli a carburante alternativo e del loro progresso tecnologico, garantisca agli Stati membri flessibilità nella definizione delle modalità di conseguimento degli obiettivi e persegua l'obiettivo di creare una rete infrastrutturale transeuropea per tutti i combustibili alternativi che sia accessibile, compatibile e interoperabile;
4. invita a tenere conto delle previsioni relative all'aumento degli spostamenti e dei volumi trasportati da qui al 2030, così che le nuove infrastrutture siano di dimensioni adeguate e abbiano dotazioni appropriate; sottolinea l'importanza dei progressi tecnologici in corso e di quelli annunciati nei settori delle batterie, dell'idrogeno o ancora dello stoccaggio dell'energia, e sottolinea la necessità di tener conto di tali progressi nelle scelte strategiche future; sottolinea che anche le nuove infrastrutture devono essere adattate ai cambiamenti che hanno interessato i volumi e le tecnologie; sottolinea, ad esempio, che un aumento sostanziale del numero di veicoli elettrici, unitamente a un incremento dell'autonomia di tali veicoli fino a 400 km, avrà un impatto sulla densità di sviluppo della rete dei punti di ricarica e sul tipo di ricarica necessaria;
5. suggerisce che venga effettuata una valutazione annuale dello stato di attuazione della direttiva negli Stati membri e che il suo campo di applicazione venga ampliato, contemplando oltre alla realizzazione dell'infrastruttura lungo la rete TEN-T centrale anche la rete TEN-T globale, i nodi urbani e regionali e le zone che e raggiungono il livello "alto" dell'indice europeo di qualità dell'aria per oltre 35 giorni nell'arco di un anno e con una densità demografica di sei volte superiore alla densità media dell'UE, al fine di conseguire una copertura geograficamente ampia e includere l'infrastruttura per i parchi veicoli pubblici; invita la Commissione ad ampliare in tal senso il campo di applicazione del meccanismo per collegare l'Europa e a incrementarne il finanziamento;
6. è favorevole a strade elettrificate che consentano la ricarica dei veicoli elettrici in marcia; chiede un maggiore sviluppo di tali infrastrutture almeno lungo la rete centrale e globale TEN-T; ritiene che le strade elettrificate potrebbero costituire una soluzione atta a consentire la riduzione delle dimensioni delle batterie e, di conseguenza, il calo dei prezzi dei nuovi veicoli;
7. invita la Commissione a determinare una parità di condizioni tra i diversi combustibili

alternativi, assicurando la neutralità tecnologica, soprattutto nella promozione dell'infrastruttura di distribuzione, rendendo obbligatoria l'infrastruttura per l'idrogeno con requisiti di realizzazione pari a quelli previsti per il gas naturale compresso ma adattati in funzione del rispettivo contributo alla decarbonizzazione;

8. sottolinea l'importanza di una pianificazione urbana sostenibile, con la transizione dall'utilizzo privato all'utilizzo condiviso e pubblico dei mezzi di trasporto, e invita la Commissione e gli Stati membri a concentrarsi in particolar modo sullo sviluppo delle infrastrutture per i combustibili alternativi per i servizi di trasporto collettivi e pubblici come autobus, tram, treni, auto usate in condivisione, taxi, minibus nonché per biciclette, scooter e motociclette; incoraggia la diffusione di infrastrutture per i combustibili alternativi nelle aree urbane e suburbane, privilegiando quelle in cui la qualità dell'aria è scarsa;
9. incoraggia le autorità locali e regionali che aderiscono al Patto dei sindaci per il clima e l'energia a sforzarsi di includere nei rispettivi piani d'azione per l'energia sostenibile (PAES) misure concrete volte, in particolare, alla costruzione o al completamento dell'infrastruttura di ricarica per i veicoli elettrici;
10. invita la Commissione a integrare gli obiettivi climatici della direttiva 2014/94/CE con ulteriori misure per un'aria pulita a seguito del vaglio dell'adeguatezza delle direttive dell'UE relative alla qualità dell'aria ambiente¹;
11. ribadisce l'importanza di acquisire nell'ambito degli appalti pubblici veicoli pubblici sostenibili ad alimentazione alternativa per dare impulso alla domanda di combustibili alternativi e infrastrutture per combustibili alternativi;
12. promuove la fornitura di energia elettrica pulita negli aeroporti (da utilizzare per gli aerei in stazionamento e per le apparecchiature mobili negli aeroporti) al fine di ridurre il consumo di cherosene, migliorare la qualità dell'aria, ridurre l'impatto del cambiamento climatico e l'inquinamento acustico;

Fondo per la mobilità pulita: finanziare le infrastrutture per i combustibili alternativi

13. si compiace dello sforzo della Commissione di fornire altri 800 milioni di EUR quale finanziamento di avviamento per sostenere la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi; dubita, tuttavia, che l'effetto leva sarà sufficiente, data la necessità prevista di 5,2 miliardi di EUR fino al 2020 e di altri 16-22 miliardi di EUR di investimenti complessivi fino al 2025²; esorta la Commissione ad aumentare i finanziamenti iniziali, a sostenere non solo la realizzazione ma anche il funzionamento di tale infrastruttura durante la fase, non redditizia, di diffusione sul mercato e a concentrarsi sulle esigenze degli operatori dei trasporti pubblici, anche per quanto riguarda le infrastrutture di sostegno, come le officine di manutenzione; sottolinea che sono necessari ulteriori investimenti sia pubblici che, in particolare, privati;
14. suggerisce che l'investimento necessario stimato di 25 miliardi di EUR fino al 2025 potrebbe essere cofinanziato e che l'Unione europea vi contribuisca per il 10 %, mentre

¹2004/107/CE e 2008/50/CE

² COM(2017) 0652.

al restante 90 % provvederà il settore, in particolare i costruttori, i fornitori, i produttori di energia e combustibili e altre parti interessate; sottolinea che i progetti di infrastrutture per i combustibili alternativi dovrebbero avere accesso alle sovvenzioni e ai prestiti forniti dal Meccanismo per collegare l'Europa, dalla Banca europea per gli investimenti e dal piano di investimenti per l'Europa della Commissione europea, garantendo nel contempo che non vi siano mai distorsioni del mercato; chiede che le risorse finanziarie del fondo siano assegnate in base ai criteri della sostenibilità, della fattibilità, della neutralità tecnologica, degli obiettivi in materia di clima, del valore aggiunto europeo, del conseguimento degli obiettivi di realizzazione e della politica di coesione; chiede che l'Agenzia esecutiva per l'innovazione e le reti (INEA), che già si occupa di vigilare sul Meccanismo per collegare l'Europa, divenga l'agenzia responsabile del fondo;

15. ritiene che i Fondi strutturali e di investimento europei 2 (fondi SIE 2) e il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), il Fondo di coesione (FC), Invest UE e Orizzonte Europa siano strumenti adeguati a sostegno della realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi e degli investimenti continui nella ricerca e nell'innovazione al fine di conseguire un livello di accoppiamento migliore, ad esempio i trasporti e l'energia;
16. invita la Commissione a presentare una revisione della direttiva 1999/94/CE relativa all'etichettatura delle autovetture; ritiene che tale revisione dovrebbe mirare a un miglioramento sostanziale delle informazioni fornite ai consumatori concernenti il consumo di combustibile, le emissioni di CO₂ e le emissioni contaminanti e consentire un confronto dell'efficienza e delle emissioni tra le tecnologie tradizionali e le tecnologie che utilizzano combustibili alternativi per il trasporto in condizioni di guida reali;
17. invita la Commissione a elaborare un regolamento sull'uso, anche all'estero, delle infrastrutture per i combustibili alternativi pubblicamente accessibili, almeno lungo la rete TEN-T;
18. osserva che la tassazione ha un impatto considerevole sulla competitività dei prezzi dei combustibili alternativi. invita, pertanto, gli Stati membri a riesaminare i propri quadri per la tassazione dell'energia onde favorire e incentivare la diffusione dei combustibili alternativi a basse emissioni di carbonio o ad emissioni zero ed eliminare le attuali disparità nelle tassazioni sull'energia tra le diverse modalità di trasporto, ad esempio l'energia elettrica utilizzata per la fornitura in banchina per le navi e l'energia utilizzata per produrre i combustibili alternativi, compreso il gas prodotto dall'energia elettrica quale forma di stoccaggio delle energie rinnovabili intermittenti;
19. invita la Commissione a sostenere la decarbonizzazione del settore marittimo e del trasporto marittimo puntando in particolare su innovazione, digitalizzazione e adeguamento di porti e navi; invita la Commissione, gli Stati membri e le loro regioni a istituire un progetto comune di "corridoi blu di GNL per le isole", in particolare per le regioni ultraperiferiche; sottolinea che l'approvvigionamento di energia in banchina, sia nei porti interni che nei porti marittimi, può contribuire in misura sostanziale a ridurre le emissioni acustiche, le emissioni di CO₂ e di altri inquinanti, migliorando nel contempo la qualità dell'aria;

Combustibili alternativi: una politica industriale alternativa

20. si rammarica dell'eccessiva lentezza dei progressi riguardanti la realizzazione di

infrastrutture per i combustibili alternativi e la disponibilità di veicoli ad alimentazione alternativa (soltanto 19 veicoli elettrici ad accumulatore e 25 veicoli elettrici ibridi ricaricabili nel 2017 rispetto a 417 modelli con motori a combustione interna) e invita i costruttori ad accrescere gli sforzi al riguardo; riconosce la necessità di politiche che incentivino l'utilizzo di veicoli a basse o zero emissioni dallo scarico e stimolino l'offerta di veicoli leggeri e pesanti alimentati con combustibili alternativi, ad esempio le ambiziose norme sulle emissioni per il 2025 e 2030 per i nuovi veicoli leggeri e pesanti, compresi incentivi significativi per i veicoli a basse e zero emissioni dallo scarico; riconosce nel contempo la necessità di maggiori investimenti pubblici e privati;

21. sottolinea il collegamento tra la disponibilità di veicoli alimentati con combustibili alternativi, la diffusione delle infrastrutture per i combustibili alternativi e la domanda di tali tecnologie da parte dei consumatori; sottolinea, a tal proposito, che il passaggio a combustibili e sistemi di propulsione alternativi potrebbe aiutare l'industria ad essere competitiva a livello mondiale e a mantenere posti di lavoro di qualità in Europa, compensando le opportunità mancate di decarbonizzazione dell'industria automobilistica e la mancanza di investimenti nei trasporti sostenibili; sottolinea che l'aumento della diffusione dei veicoli alimentati con combustibili alternativi ridurrà i costi di produzione e accelererà la riduzione del costo totale di proprietà;
22. ricorda l'importanza di un mercato interno funzionante che garantisca un'agevole accessibilità delle stazioni di rifornimento, l'interoperabilità dei servizi di pagamento e le norme tecniche, la determinazione trasparente del prezzo del carburante e l'interoperabilità tra server e formati di dati; sottolinea l'importanza di informazioni tempestive, facilmente comprensibili, accurate, accessibili e trasparenti per i consumatori e l'accessibilità di tali informazioni tramite una piattaforma aperta di dati; invita a realizzare stazioni polienergetiche, così da evitare la creazione di diverse reti di distribuzione necessarie per ciascun tipo di alimentazione;
23. rileva che la maggior parte delle operazioni di ricarica dei veicoli elettrici avrà luogo a casa o sul luogo di lavoro, integrate da operazioni di ricarica in luoghi pubblici o semi-pubblici, come supermercati, stazioni ferroviarie o aeroporti; sottolinea a questo proposito che è necessario accordare un'attenzione maggiore a soluzioni di ricarica intelligenti, deve essere garantita la stabilità della rete e deve essere consentito l'autoconsumo; sottolinea che ai fini dell'elettromobilità sulle lunghe distanze sono necessarie stazioni di ricarica veloci e ultraveloci lungo le autostrade, sistemi stradali principali e nodi di rete; sottolinea che l'accesso aperto ai punti di ricarica, l'interoperabilità delle tecnologie e dei pagamenti e la libera scelta dell'energia, comprese le energie rinnovabili, e i fornitori sono fattori fondamentali di un sistema funzionante;
24. si compiace dell'iniziativa della Commissione a favore di un'Alleanza europea sostenibile per le batterie e sostiene con decisione la creazione di una produzione europea di elementi di batteria incentrata sulle tecnologie di prossima generazione; invita la Commissione a estendere l'iniziativa ad altri sistemi di propulsione, come ad esempio le pile a combustibile, affinché l'Europa mantenga la propria leadership tecnologica;
25. invita la Commissione a valutare la fattibilità delle valutazioni del ciclo di vita di tutti i combustibili alternativi, le pile e le soluzioni del gruppo propulsore per decarbonizzare il settore dei trasporti in modo sostenibile e valutare le loro emissioni e l'impatto sulla

domanda di acqua e di energia, sull'uso del suolo, sull'ambiente e sulle comunità;

o

o o

26. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione.

MOTIVAZIONE

Nel 2015 195 Stati membri della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC) hanno firmato l'accordo di Parigi, concordando in particolare l'obiettivo di contenere l'aumento della temperatura globale in questo secolo ben al di sotto di 2 °C rispetto ai livelli preindustriali e di compiere sforzi per limitare l'aumento della temperatura a 1,5 °C. Ciò implica una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE compresa tra l'80 % e il 95 %. Attualmente responsabile di un quarto delle emissioni di gas a effetto serra dell'UE, il settore dei trasporti deve compiere uno sforzo considerevole per contribuire al conseguimento dell'obiettivo.

I trasporti sono l'unico tra i settori economici principali dell'UE in cui si registra un aumento delle emissioni di gas a effetto serra dal 1990. Il settore genera il 23 % delle emissioni di CO₂, una quota tuttora in crescita. Il trasporto su strada è responsabile del consumo di quasi il 75 % di tutta l'energia utilizzata nel settore dei trasporti e produce quasi il 73 % delle sue emissioni di gas a effetto serra. Il settore europeo dei trasporti dipende per il 94 % dal petrolio, il 90 % del quale deve essere importato, anche da alcuni paesi con una situazione politica instabile.

Per onorare il proprio impegno a contrastare i cambiamenti climatici, proteggere l'ambiente e rafforzare la propria indipendenza energetica, l'Europa dovrà compiere maggior sforzi per la decarbonizzazione della sua economia. Nel settore dei trasporti vi sono molti modi per conseguire tale obiettivo. Le norme riguardanti l'efficienza, le emissioni e il consumo di combustibile si sono dimostrate molto efficaci. L'impiego di nuove tecnologie, come i sistemi C-ITS o la guida automatizzata, può contribuire a migliorare il flusso della circolazione e a ridurre i consumi. La pianificazione urbana e territoriale può inoltre creare sistemi di circolazione che promuovono l'utilizzo di mezzi di trasporto pubblici e condivisi e incentivano le scelte rispettose dell'ambiente come gli spostamenti a piedi o in bicicletta, riducendo così le emissioni. Promuovere una transizione modale dalla strada alla rotaia o alle vie navigabili interne rappresenta un altro approccio in grado di ridurre le emissioni generate dai trasporti. In particolare nel settore del trasporto su strada, il passaggio a combustibili e sistemi di propulsione alternativi costituisce un metodo diretto per la decarbonizzazione. Dato che tali combustibili necessitano di infrastrutture specifiche, è necessaria una legislazione che ne favorisca la realizzazione.

Lacune della direttiva esistente

Nel 2014 è stata adottata la direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. Sfortunatamente gli obiettivi vincolanti per ciascuno Stato membro che erano previsti nella proposta della Commissione sono stati soppressi. La valutazione dei piani quadro nazionali introdotti dalla direttiva ha dimostrato che i vari Stati membri perseguono diversi livelli di impegno e ambizione e che tali piani, nella loro forma attuale, non sono idonei a stimolare la rapida realizzazione di un'infrastruttura sufficiente e completa per i combustibili alternativi.

Di conseguenza, lo sviluppo delle infrastrutture per i combustibili alternativi è in ritardo rispetto ai piani originari: dei circa 800 000 punti di ricarica previsti per il 2025, solo poco più di 100 000 sono già stati costruiti. Per quanto riguarda il gas naturale compresso, più di due terzi delle stazioni di rifornimento devono ancora essere realizzati. La situazione dell'idrogeno, per

cui non è previsto un obbligo a norma della direttiva, è persino peggiore.

La direttiva dovrebbe pertanto essere rivista il prima possibile. Essa dovrebbe prevedere obiettivi concreti e vincolanti per gli Stati membri, riflettendo la diffusione effettiva e prevista sul mercato dei veicoli alimentati a combustibili alternativi e realizzando una rete adeguata di infrastrutture per i combustibili alternativi lungo la rete TEN-T nonché nelle aree urbane e nei nodi regionali.

Combustibili alternativi

La direttiva definisce come alternativi tre tipi di combustibili: l'energia elettrica, l'idrogeno e il gas (gas naturale compresso, GNC, e gas naturale liquefatto, GNL). Mentre l'energia elettrica rinnovabile e l'idrogeno verde rappresentano alternative reali ai combustibili fossili, il GNC e il GNL rimangono di origine prevalentemente fossile e possono essere sostituiti dal biogas o da gas sintetici. Tuttavia, per poter essere realmente sostenibile il primo dovrebbe essere prodotto localmente e preferibilmente a partire dai rifiuti, mentre i secondi comportano una considerevole perdita di energia rispetto all'uso diretto dell'energia elettrica per i trasporti e dovrebbero pertanto essere prodotti solamente utilizzando energia in eccesso che verrebbe altrimenti limitata. L'obiettivo principale deve essere una transizione completa a favore dei combustibili alternativi di origine non fossile.

Poiché esistono diversi modi, tipi e contesti di trasporto che presentano requisiti specifici per quanto concerne i combustibili e le tecnologie di propulsione, una combinazione di combustibili alternativi rappresenta l'approccio più promettente a medio termine. L'energia dovrebbe inoltre essere utilizzata nella maniera più efficiente possibile ai fini della decarbonizzazione e tale aspetto riguarda ambiti quali l'efficienza dei veicoli e dei motori, ma anche la produzione di combustibili e di energia.

L'efficienza "dal serbatoio alla ruota" dei sistemi di propulsione alternativi può variare, ma è generalmente più elevata di quella dei motori a combustione interna alimentati a benzina o a diesel. Ci si attende che il costo totale di possesso diminuirà notevolmente nel prossimo futuro, e alcuni veicoli alimentati a combustibili alternativi offrono già vantaggi in termini di costi. Tuttavia, vi sono tre ostacoli principali alla loro diffusione di massa, se li si paragona ai veicoli convenzionali dotati di motore a combustione interna. Innanzitutto, i prezzi di acquisto sono tuttora superiori, ma potrebbero diminuire a seguito dei progressi tecnologici e dell'aumento dei volumi di produzione. In secondo luogo, il numero di modelli dei veicoli disponibili è ancora inferiore. In terzo luogo, la rete delle infrastrutture di rifornimento per i combustibili alternativi è meno fitta. Se da un lato le autorità pubbliche dovrebbero sostenere la realizzazione di infrastrutture adeguate per i combustibili alternativi, dall'altro anche l'industria deve contribuire offrendo veicoli a combustibili alternativi più interessanti.

Integrazione settoriale

Un utilizzo più elevato di combustibili basati sull'energia elettrica avvicinerà maggiormente i settori del trasporto e dell'energia. Tuttavia, è importante anche perseguire l'obiettivo di decarbonizzare la produzione di energia attraverso una transizione completa alle energie rinnovabili. Dato che queste ultime sono intermittenti, affinché l'offerta di energia soddisfi la domanda sarà necessario ricorrere a meccanismi di stoccaggio.

L'energia in eccesso può essere utilizzata dalle applicazioni che usano l'energia elettrica per

produrre idrogeno verde, il quale a sua volta può essere utilizzato direttamente come combustibile per i veicoli elettrici a celle a combustibile o immesso nelle reti del gas. Tale tecnologia si sta sviluppando rapidamente e immetterà sul mercato l'idrogeno verde a un prezzo competitivo. È essenziale garantire a tale applicazione un accesso non discriminatorio alla rete del gas.

Un'altra opzione per contribuire all'equilibrio delle reti energetiche è la ricarica intelligente e controllata. Con l'aumento del numero di veicoli elettrici ad accumulatore si creerà una notevole capacità di stoccaggio sotto forma di batterie per autoveicoli. Per evitare il verificarsi di picchi di domanda in determinati orari della giornata, la ricarica dei veicoli elettrici ad accumulatore potrebbe essere controllata a distanza e ritardata, ripartendo il fabbisogno energetico e l'attività di ricarica su un arco di tempo più lungo. Sebbene al momento ciò avvenga ancora in modo unidirezionale, le cosiddette soluzioni di ricarica intelligente consentirebbero una ricarica bidirezionale, permettendo ai fornitori di energia di caricare e scaricare le batterie durante un certo periodo, contribuendo più attivamente all'equilibrio delle proprie reti. Ai consumatori deve tuttavia essere garantita la piena trasparenza dei prezzi, e devono essere rispettate norme rigorose in materia di protezione dei dati e dei consumatori.

Analogamente, per l'energia elettrica è essenziale un accesso non discriminatorio alla rete, il che comprende anche l'accesso dei clienti ai punti di ricarica pubblici. Dovrebbero vigere la piena trasparenza dei prezzi e l'interoperabilità dei metodi di pagamento, senza che sussista alcun obbligo di abbonamento. I punti di ricarica pubblici devono essere integrati da quelli privati. Il comportamento di ricarica da adottare per i veicoli elettrici ad accumulatore è leggermente diverso rispetto a quello necessario per i veicoli dotati di motore a combustione interna, per i quali è necessario un luogo centrale che consenta di effettuare il rifornimento in tempi brevi. La ricarica rapida è essenziale per effettuare viaggi su lunghe distanze con veicoli elettrici e per guadagnare la fiducia dei consumatori, tuttavia la maggior parte dell'attività di ricarica si svolgerà mentre il veicolo è parcheggiato, ad esempio durante la notte o quando si è al lavoro, e il comportamento di ricarica si evolverà nel corso del tempo attraverso l'esperienza dei clienti.

Per realizzare la copertura con punti di ricarica privati è necessario, da un lato, che le reti e le connessioni siano rafforzate in modo da garantire il collegamento dei punti di ricarica e, dall'altro, che le procedure di autorizzazione da parte delle autorità siano più semplici e più rapide.

Tassazione e contesto normativo

La tassazione ha un impatto considerevole sulla competitività dei prezzi dei combustibili alternativi. Le tasse che gravano sull'energia rinnovabile utilizzata per produrre l'idrogeno verde possono rappresentare un onere nella determinazione del suo prezzo di mercato. Lo stesso vale per la ricarica elettrica delle navi sulla terraferma, dove la produzione di energia con motori alimentati a combustibili inquinanti a bordo è esente da tassazione, mentre l'energia elettrica prodotta sulla terraferma è soggetta a imposte e a costi di fornitura più elevati per via della natura estremamente particolare della domanda.

L'obiettivo della presente relazione è di affrontare nello specifico le lacune infrastrutturali tenendo conto del contesto più generale e delle diverse questioni e prospettive inerenti alla decarbonizzazione del settore dei trasporti.

17.8.2018

PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'AMBIENTE, LA SANITÀ PUBBLICA E LA SICUREZZA ALIMENTARE

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione europea: è tempo di agire!
(2018/2023(INI))

Relatore per parere: Christel Schaldemose

SUGGERIMENTI

La commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a includere nella proposta di risoluzione che approverà i seguenti suggerimenti:

1. accoglie con favore il piano d'azione sulle infrastrutture per i combustibili alternativi; ricorda che il settore dei trasporti è uno dei principali responsabili delle emissioni di carbonio in Europa e l'unico settore in cui le emissioni sono ancora in aumento; sottolinea la necessità di un maggiore coordinamento a livello locale, regionale e dell'UE in tutti i settori di intervento collegati alle infrastrutture per i combustibili alternativi al fine di garantire il mantenimento della competitività europea in termini di conoscenze, tecnologia e quota di mercato; sottolinea l'obiettivo di realizzare una rete infrastrutturale adeguata per i combustibili alternativi nell'ottica del conseguimento di una completa decarbonizzazione del settore dei trasporti entro il 2050; chiede pertanto alla Commissione di proporre una tabella di marcia per i prossimi cinque anni che delinei un quadro politico comune e obiettivi comuni a tutti gli Stati membri;
2. esorta gli Stati membri a garantire la rapida realizzazione e l'ulteriore finanziamento di sufficienti infrastrutture per i combustibili alternativi, nonché soluzioni di ricarica rapide e ultra rapide lungo la rete centrale e globale TEN-T, comprese le aree urbane e rurali, sviluppando e attuando ulteriormente quadri strategici nazionali ambiziosi e coerenti; sottolinea che la disponibilità e l'accessibilità di infrastrutture di ricarica e rifornimento pubbliche e private sono fondamentali per aumentare l'accettazione da parte dei consumatori dei veicoli alimentati a combustibili alternativi; ritiene che si debba dare priorità alle soluzioni con il maggior potenziale di riduzione delle emissioni nell'intero ciclo di vita di un veicolo, tenendo conto del principio di neutralità tecnologica;

3. chiede agli Stati membri di tenere debitamente conto dei principi sanciti nella rete centrale e globale TEN-T e nella politica comune dei trasporti in sede di elaborazione dei quadri strategici nazionali;
4. sollecita gli Stati membri che concentrano in maniera preponderante i propri quadri strategici nazionali sul gas naturale a riconsiderare questa scelta, che contrasta con lo scenario orientato verso l'elettromobilità che si sta delineando in Europa e che, in ultima istanza, non aiuta ad accelerare la riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti nel lungo periodo; invita questi Stati membri a riorientare i propri quadri strategici nazionali verso l'elettricità prodotta da fonti rinnovabili, il metano di sintesi da energia elettrica, il biogas e il biometano;
5. sottolinea l'importanza di una pianificazione urbana sostenibile, che preveda il passaggio da un uso privato dei trasporti a un uso pubblico e condiviso, e degli investimenti nella realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico, in particolare per la diffusione degli autobus elettrici, che rappresentavano appena il 10 % della totalità dei nuovi autobus acquistati in Europa nel 2017;
6. invita a dare priorità alle soluzioni di ricarica rapide e ultra rapide nelle tangenziali, nei parcheggi e nelle strade principali delle aree urbane densamente popolate; ritiene necessario a tale scopo potenziare la cooperazione e il coordinamento tra le autorità locali, le società di distribuzione dell'energia e gli investitori privati;
7. è favorevole a strade elettrificate che consentano la ricarica dei veicoli elettrici in marcia; chiede un maggiore sviluppo di tali infrastrutture almeno lungo la rete centrale e globale TEN-T; ritiene che le strade elettrificate potrebbero costituire una soluzione atta a consentire la riduzione delle dimensioni delle batterie e, di conseguenza, il calo dei prezzi dei nuovi veicoli;
8. osserva con preoccupazione che il livello di ambizione e il grado di attuazione dei quadri strategici nazionali differiscono profondamente tra i vari Stati membri e che lo sviluppo complessivo delle infrastrutture per i combustibili alternativi, comprese le infrastrutture di ricarica elettrica, tarda a realizzarsi; si rammarica che soltanto otto Stati membri abbiano soddisfatto pienamente gli obblighi relativi ai quadri strategici nazionali sanciti dalla direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi¹, e che due Stati membri non abbiano presentato i rispettivi quadri strategici nazionali conformemente alle scadenze di cui all'articolo 3 della direttiva; sottolinea a tale proposito il ruolo cruciale dei quadri strategici nazionali al fine di attirare partner privati per il finanziamento delle infrastrutture di ricarica; invita pertanto la Commissione a prendere in considerazione l'introduzione di obiettivi nazionali vincolanti, nonché di relazioni nazionali periodiche, al fine di garantire lo sviluppo di un'infrastruttura portante per i combustibili alternativi lungo la rete TEN-T entro il 2025;
9. sottolinea che gli Stati membri dovrebbero fissare obiettivi concreti, vincolanti e applicabili relativi alle reti di distribuzione dei combustibili alternativi, che rispecchino la diffusione sul mercato reale e pianificata dei veicoli alimentati a combustibili

¹ GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1.

alternativi;

10. si rammarica che i combustibili di origine fossile, quali il gas naturale e il gas di petrolio liquefatto, siano ancora considerati combustibili alternativi ai sensi della direttiva 2014/94/UE, pregiudicando così l'obiettivo dell'Unione della decarbonizzazione del settore dei trasporti entro la metà del secolo;
11. chiede alla Commissione di condurre un'analisi dettagliata dei vari quadri strategici nazionali e di tenere conto dei provvedimenti nazionali e regionali coronati da successo nelle raccomandazioni agli altri Stati membri;
12. invita la Commissione a proporre criteri di sostenibilità per l'idrogeno e i combustibili sintetici basati sulle emissioni lungo l'intero ciclo di vita, che tengano conto delle emissioni a monte derivanti dalla produzione di elettricità necessaria per tutti i processi di produzione e del relativo impatto sulla domanda di acqua e sull'uso del terreno;
13. incoraggia gli Stati membri a intensificare la predisposizione di punti di ricarica dei veicoli elettrici accessibili al pubblico negli agglomerati urbani e suburbani;
14. ritiene che lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica dei veicoli elettrici dovrebbe essere incoraggiato in via prioritaria laddove la qualità dell'aria è scarsa e che le informazioni sulle misure adottate o programmate al fine di incoraggiare l'elettromobilità dovrebbero essere rendicontate nell'ambito dei piani per la qualità dell'aria;
15. chiede un continuo investimento nella ricerca e nell'innovazione per combinare ulteriormente le fonti energetiche rinnovabili e i modi di trasporto sostenibili, nell'ottica di raggiungere la mobilità a zero emissioni entro la metà del secolo;
16. osserva che i proprietari di veicoli elettrici di solito svolgono le operazioni di ricarica presso il proprio domicilio oppure sul posto di lavoro; sottolinea la necessità di un'infrastruttura globale di ricarica interoperabile privata e pubblica di tipo condiviso per veicoli elettrici e biciclette a domicilio e sul posto di lavoro, prevedendo anche l'obbligo di fornire tale infrastruttura nelle stazioni di servizio lungo gli assi a lunga percorrenza; tiene conto della necessità di investimenti sia pubblici che privati per raggiungere una copertura ottimale; evidenzia in proposito la necessità di installare infrastrutture di ricarica sufficienti negli edifici nuovi ed esistenti; osserva che una maggiore divulgazione delle informazioni, e il coinvolgimento del settore privato, sono fondamentali per il conseguimento degli obiettivi proposti;
17. constata con preoccupazione che nel 2017 sul mercato europeo erano in vendita soltanto 19 modelli di veicoli elettrici a batteria e 25 modelli di veicoli elettrici ibridi ricaricabili, contro gli oltre 417 modelli con motore a combustione interna diesel e benzina disponibili per i clienti europei¹;
18. sottolinea che l'uso dei combustibili alternativi non può aumentare senza un'adeguata rete di distribuzione; evidenzia la necessità dell'obbligo di diffusione allo scopo di ridurre

¹ Availability and Affordability of ZEVs Interim Report (Disponibilità e accessibilità economica dei veicoli ad emissioni zero - Studio intermedio), Element Energy, ottobre 2017.

l'incertezza sull'estensione dell'infrastruttura;

19. invita la Commissione a elaborare un regolamento sull'uso, anche all'estero, delle infrastrutture per i combustibili alternativi pubblicamente accessibili, almeno lungo la rete TEN-T;
20. osserva che dai piani nazionali presentati alla Commissione nell'ambito dell'attuazione della direttiva 2014/94/UE risulta un numero di punti di ricarica, attualmente disponibili nell'Unione, sufficiente per il numero di veicoli elettrici in circolazione, sulla base della raccomandazione della Commissione che prevede un punto di ricarica ogni dieci veicoli elettrici;
21. osserva altresì che i piani nazionali per la diffusione delle infrastrutture di ricarica pubbliche in tutta l'UE entro il 2020 dovrebbero anche tenere il passo con il previsto aumento del numero di veicoli e che dovrebbero inoltre esserci sufficienti punti di ricarica rapida lungo le principali tratte autostradali, con almeno una stazione di ricarica rapida ogni 40 km;
22. sottolinea che dal 2020 occorreranno ulteriori e cospicui investimenti, oltre ai piani esistenti, per stare al passo con il numero di veicoli elettrici previsti in circolazione e che i finanziamenti UE avranno un ruolo importante soprattutto nei mercati meno sviluppati;
23. sottolinea la necessità di porre una maggiore enfasi sulle soluzioni di ricarica intelligenti; osserva che tutto ciò può essere realizzato garantendo che i requisiti relativi alle infrastrutture di ricarica private e pubbliche di tipo condiviso vadano oltre le disposizioni minime definite nella revisione della direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 maggio 2010, sulla prestazione energetica nell'edilizia¹; sottolinea che la mancanza di infrastrutture di ricarica sufficienti è uno degli ostacoli principali all'attuazione del trasporto sostenibile nell'UE;
24. ritiene necessario, considerato che non tutti gli utenti possono ricaricare i veicoli elettrici a casa, elaborare soluzioni integrate per gli edifici residenziali e non residenziali e combinare le strutture di ricarica con altre infrastrutture esistenti, come ad esempio i lampioni;
25. osserva che la crescita del mercato dei veicoli elettrici risulterà in un aumento della domanda di elettricità in rete, ma che, secondo l'Agenzia europea dell'ambiente (AEA), con l'80 % dei veicoli in circolazione a propulsione elettrica nel 2050 si avrà, in media, un aumento di appena il 10 % della domanda di elettricità nell'UE;
26. ritiene che nelle aree urbane occorra rendere disponibili infrastrutture di ricarica per tutti i tipi di veicoli, compresi i veicoli condivisi, i furgoni elettrici, le biciclette elettriche e i veicoli a motore a due ruote;
27. evidenzia i miglioramenti che risulteranno dalla fornitura di elettricità da reti terrestri in termini di emissioni di CO₂ ridotte, minore inquinamento acustico, migliore qualità dell'aria e altri benefici ambientali; invita la Commissione e gli Stati membri a creare incentivi strategici per lo sviluppo dell'alimentazione elettrica in banchina sia nei porti

¹ G U L 153 del 18.6.2010, pag. 13.

interni che nei porti marittimi, allo scopo di ridurre le emissioni dai trasporti alimentati a carburanti fossili; invita in tal senso gli Stati membri a sviluppare piani integrati per la rapida introduzione di traghetti esclusivamente elettrici; rileva la necessità di normative nazionali complementari per garantire che le navi ormeggiate siano soggette all'obbligo di utilizzare una delle tipologie di energia pulita disponibili a terra; incoraggia inoltre la fornitura di un maggiore sostegno finanziario per lo sviluppo dell'alimentazione elettrica in banchina sia nei porti interni che nei porti marittimi, dal momento che i costi elevati ne compromettono la fattibilità economica; sottolinea le opportunità offerte dal meccanismo per collegare l'Europa (CEF) per sostenere ulteriori sviluppi in tale ambito;

28. si rammarica dell'eccessiva lentezza dei progressi riguardanti la realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi e la disponibilità di veicoli ad alimentazione alternativa e invita i costruttori ad accrescere gli sforzi al riguardo;
29. invita gli Stati membri a riesaminare i propri quadri per la tassazione dei prodotti energetici onde favorire e incentivare la diffusione dei combustibili alternativi ed eliminare tassazioni onerose sull'energia elettrica utilizzata per produrre combustibili alternativi, compreso il gas ottenuto dall'elettricità, quale forma di stoccaggio delle energie rinnovabili intermittenti;
30. promuove la fornitura di energia elettrica pulita negli aeroporti (da utilizzare per gli aerei in stazionamento e per le apparecchiature mobili negli aeroporti) al fine di ridurre il consumo di cherosene, migliorare la qualità dell'aria, ridurre l'impatto del cambiamento climatico e l'inquinamento acustico;
31. osserva che una nave da crociera con un carico ausiliario di 4,6 MW consuma verosimilmente più di 700 litri di combustibile all'ora, ossia più dell'equivalente di 688 autocarri con il motore acceso;
32. incoraggia i costruttori automobilistici europei ad aumentare gli investimenti per lo sviluppo di veicoli a bassissime emissioni in modo tale da accelerare la loro diffusione nel mercato dell'Unione; invita la Commissione, gli Stati membri e l'industria automobilistica a sviluppare ulteriormente l'offerta di veicoli commerciali leggeri e pesanti a carburante alternativo, ad esempio sostenendo ambiziosi obiettivi di riduzione delle emissioni medie da raggiungere entro il 2025 o il 2030 per i nuovi parchi autoveicoli e veicoli commerciali leggeri e pesanti nell'UE;
33. invita i colegislatori a definire le tempistiche, il corretto meccanismo di incentivi e il livello di ambizione per la quota di veicoli a basse emissioni o a emissioni zero nel parco veicoli complessivo dell'UE allo scopo di giungere alla completa decarbonizzazione del settore dei trasporti entro il 2050; ritiene che ciò sia necessario per creare una certezza d'investimento per il mercato dei veicoli alimentati con combustibili alternativi e per accelerare la realizzazione di relative infrastrutture sufficienti; riconosce che le sfide associate alla transizione verso un trasporto sostenibile riguardano l'intera catena di fornitura;
34. incoraggia gli Stati membri a incrementare la diffusione delle infrastrutture di ricarica per il trasporto pubblico nonché a stimolare la domanda di autobus alimentati con combustibili alternativi e di altri mezzi elettrici per il trasporto pubblico, dando priorità ai sistemi più neutri a livello di emissioni sotto il profilo dell'intero ciclo di vita del

veicolo;

35. incoraggia le autorità locali e regionali che aderiscono al Patto dei sindaci per il clima e l'energia a sforzarsi di includere nei rispettivi piani d'azione per l'energia sostenibile (PAES) misure concrete volte, in particolare, alla costruzione o al completamento dell'infrastruttura di ricarica per i veicoli elettrici;
36. incoraggia le autorità pubbliche locali e regionali ad avvalersi maggiormente delle possibilità di cofinanziamento a favore della mobilità urbana sostenibile esistenti nell'ambito del Fondo di coesione (FC) e del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) al fine di completare l'infrastruttura per la ricarica e il rifornimento dei veicoli a zero e basse emissioni.

**INFORMAZIONI SULL'APPROVAZIONE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

Approvazione	10.7.2018
Esito della votazione finale	+: 47 -: 2 0: 8
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Marco Affronte, Margrete Auken, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Catherine Bearder, Ivo Belet, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Mark Demesmaecker, Stefan Eck, Bas Eickhout, Karl-Heinz Florenz, Francesc Gambús, Arne Gericke, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Jytte Guteland, György Hölvényi, Anneli Jäätteenmäki, Karin Kadenbach, Urszula Krupa, Giovanni La Via, Jo Leinen, Peter Liese, Valentinas Mazuronis, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Piernicola Pedicini, Bolesław G. Piecha, Pavel Poc, John Procter, Julia Reid, Frédérique Ries, Daciana Octavia Sârbu, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Renate Sommer, Adina-Ioana Vălean, Damiano Zoffoli
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Guillaume Balas, Anja Hazekamp, Jan Huitema, Merja Kyllönen, Alojz Peterle, Christel Schaldemose, Keith Taylor
Supplenti (art. 200, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Marc Joulaud, Stanisław Ożóg

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

47	+
ALDE	Catherine Bearder, Jan Huitema, Frédérique Ries
EFDD	Piernicola Pedicini
GUE/NGL	Stefan Eck, Anja Hazekamp, Merja Kyllönen
NI	Zoltán Balczó
PPE	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Karl Heinz Florenz, Francesc Gambús, Jens Gieseke, Julie Girling, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, György Hölvényi, Marc Joulaud, Giovanni La Via, Peter Liese, Miroslav Mikolášik, Alojz Peterle, Annie Schreijer Pierik, Renate Sommer, Adina Ioana Vălean
S&D	Guillaume Balas, Biljana Borzan, Paul Brannen, Soledad Cabezón Ruiz, Nessa Childers, Miriam Dalli, Seb Dance, Jytte Guteland, Karin Kadenbach, Jo Leinen, Susanne Melior, Rory Palmer, Massimo Paolucci, Pavel Poc, Christel Schaldemose, Daciana Octavia Sârbu, Damiano Zoffoli
VERTS/ALE	Marco Affronte, Margrete Auken, Bas Eickhout, Davor Škrlec, Keith Taylor

2	-
EFDD	Julie Reid
ENF	Sylvie Goddyn

8	0
ALDE	Anneli Jäätteenmäki, Valentinas Mazuronis
ECR	Mark Demesmaeker, Arne Gericke, Urszula Krupa, Stanisław Ożóg, Bolesław G. Piecha, John Procter

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti

10.7.2018

PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'INDUSTRIA, LA RICERCA E L'ENERGIA

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione europea: è tempo di agire!
(2018/2023(INI))

Relatore per parere: Zdzisław Krasnodębski

SUGGERIMENTI

La commissione per l'industria, la ricerca e l'energia invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a includere nella proposta di risoluzione che approverà i seguenti suggerimenti:

- A. considerando che gli Stati membri hanno adottato i rispettivi quadri strategici nazionali (QSN), valutati dalla Commissione nella sua recente comunicazione COM(2017)0652, nella quale ha osservato che gli obiettivi per le infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici e la realizzazione delle stesse variano da uno Stato membro all'altro, visto che solo otto Stati membri su 25 soddisfano pienamente i requisiti dei QSN stabiliti dalla direttiva 2014/94/UE¹ e che due Stati membri non hanno presentato il proprio QSN entro il 16 novembre 2016 come previsto dall'articolo 3 della direttiva 2014/94/UE;
 - B. considerando che il settore dei trasporti è la principale fonte di emissioni di carbonio nell'Unione e l'unico settore in cui le emissioni continuano ad aumentare; che è necessario un ulteriore coordinamento a livello di UE per garantire la realizzazione di un'adeguata rete di infrastrutture per i combustibili alternativi ai fini del conseguimento dell'obiettivo di decarbonizzazione del settore dei trasporti entro il 2050;
 - C. considerando che la decarbonizzazione del settore dei trasporti nell'UE dovrebbe basarsi sul principio della neutralità tecnologica, onde garantire parità di condizioni per i diversi tipi di tecnologie a basse emissioni per la mobilità pulita, promuovere un contesto competitivo e incoraggiare ulteriori innovazioni in questo settore;
1. sottolinea che l'Unione ha il potenziale per diventare un precursore nel settore dei trasporti

¹ GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1.

puliti e guidare il cambiamento globale in tal senso; osserva che la transizione verso l'energia pulita offre numerose nuove opportunità di crescita per l'industria e rafforza la sicurezza energetica dell'Europa; sottolinea che attualmente oltre il 65 % dei veicoli elettrici a batteria e dei veicoli elettrici ibridi ricaricabili sono prodotti al di fuori dell'Unione e che una nuova mobilità comporterà un riorientamento delle competenze richieste, motivo per cui è essenziale garantire lo slancio per rafforzare l'industria e creare nuovi posti di lavoro di qualità nell'Unione; ritiene fondamentale stimolare l'industria europea delle batterie sviluppando una produzione sostenibile di elementi di batteria nell'Unione e garantendo che la catena di valore sia pienamente basata nell'UE, sfruttando al contempo il potenziale del riciclaggio delle batterie e delle materie prime in linea con il principio dell'economia circolare;

2. accoglie con favore la summenzionata comunicazione della Commissione sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi; osserva tuttavia che i QSN non consentono un'adeguata realizzazione di tale infrastruttura in vista della diffusione della mobilità a combustibili alternativi prevista entro il 2025; invita pertanto la Commissione a chiedere agli Stati membri di includere obiettivi minimi obbligatori nei loro QSN, tenendo conto nel contempo della diffusione prevista ed effettiva dei veicoli alimentati a combustibili alternativi e dei relativi progressi tecnologici, nonché dell'obiettivo di realizzare una rete infrastrutturale transeuropea per i combustibili alternativi;
3. osserva con preoccupazione che il livello di ambizione differisce notevolmente tra gli Stati membri; esorta gli Stati membri a garantire la rapida realizzazione di infrastrutture sufficienti per i combustibili alternativi; invita gli Stati membri a sviluppare e adeguare a tal fine i rispettivi QSN, tenendo conto della diffusione prevista ed effettiva dei veicoli alimentati a combustibili alternativi e dei relativi progressi tecnologici; invita gli Stati membri a intensificare gli sforzi di attuazione fissando obiettivi sufficientemente ambiziosi;
4. invita gli Stati membri ad accelerare la valorizzazione dei risultati della ricerca in materia di mobilità elettrica, avvalendosi appieno dei fondi dell'UE; si compiace della proposta della Commissione di stanziare finanziamenti supplementari per un importo pari a 800 milioni di EUR; sottolinea, tuttavia, che sono necessari ulteriori strumenti di sostegno a livello dell'Unione e degli Stati membri per mobilitare investimenti pubblici e privati adeguati;
5. osserva che l'elettrificazione costituisce un passo necessario per la decarbonizzazione del settore dei trasporti dell'Unione e il raggiungimento dei suoi obiettivi climatici; sottolinea l'importanza di concentrarsi sulla combinazione delle misure più efficaci disponibili per raggiungere gli obiettivi climatici dell'UE, in quanto vi sono diverse opzioni a basse emissioni, come l'elettricità, i biocarburanti avanzati, l'idrogeno e il gas naturale liquefatto (GNL); chiede pertanto di mantenere un approccio tecnologicamente neutro, garantendo al contempo una riduzione delle emissioni di CO₂;
6. invita i gestori del sistema di trasmissione e distribuzione a garantire la stabilità delle reti locali, tenendo conto della necessità di migliorare i flussi transfrontalieri, e a mitigare un futuro picco di consumo energetico; evidenzia che la riforma dell'assetto del mercato dell'energia elettrica dovrebbe instaurare un quadro normativo appropriato per garantire

la stabilità della rete, prezzi accessibili e la sicurezza dell'approvvigionamento, nonché per consentire l'autoconsumo, la gestione della domanda e consumatori attivi; sottolinea pertanto l'importanza di investire nelle tecnologie di ricarica intelligente, comprese le reti intelligenti, per contribuire a un'efficace transizione energetica;

7. sottolinea l'importanza di garantire un accesso equo a tutti i soggetti interessati, comprese le autorità locali, le imprese comunali e gli attori di altri Stati membri, per quanto riguarda lo sviluppo, la gestione e la fornitura dei punti di ricarica, al fine di evitare situazioni di monopolio; invita la Commissione a promuovere il libero accesso al mercato per tutti gli attori interessati e a incoraggiare iniziative di diffusione dei punti di ricarica, al fine di garantire ai consumatori la libera scelta dei fornitori e delle fonti di energia; sottolinea che le soluzioni relative all'infrastruttura dovrebbero essere basate sul mercato; insiste sul fatto che le reti di distribuzione dei diversi combustibili e i punti di ricarica accessibili al pubblico necessari per i veicoli elettrici devono essere costruiti principalmente a condizioni di mercato, purché gli operatori del mercato siano in grado di fornire servizi a costi ragionevoli e in tempo utile;
8. mette in evidenza la necessità di un'ampia infrastruttura di ricarica privata e pubblica di tipo condiviso, che permetta di ricaricare biciclette o veicoli elettrici a domicilio e sul posto di lavoro, tenendo conto della necessità di investimenti sia pubblici che privati per rispettare le disposizioni minime definite nella revisione della direttiva sulla prestazione energetica nell'edilizia¹;
9. sottolinea che, sebbene gli ulteriori sviluppi nella mobilità elettrica offriranno opportunità digitali, come le reti intelligenti, il pagamento elettronico e la connettività con i servizi connessi, la ricarica intelligente e lo scambio di dati presenteranno nuove sfide, quali la protezione dei dati, l'interoperabilità dei sistemi, l'adeguatezza dei sistemi alle esigenze del futuro e la libera circolazione dei dati;
10. ricorda l'importanza di mantenere un mercato armonizzato promuovendo l'interoperabilità tra diversi formati di dati e server, nonché protocolli standardizzati per il parco di autoveicoli; si compiace dei recenti risultati ottenuti dal CEN-CENELEC nel superare parzialmente il problema della standardizzazione.

¹ GU L 153 del 18.6.2010, pag. 13.

**INFORMAZIONI SULL'APPROVAZIONE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

Approvazione	10.7.2018
Esito della votazione finale	+: 53 -: 3 0: 1
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Zigmantas Balčytis, Bendt Bendtsen, Xabier Benito Ziluaga, José Blanco López, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Angelo Ciocca, Edward Czesak, Jakop Dalunde, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Fredrick Federley, Adam Gierak, Theresa Griffin, Rebecca Harms, Barbara Kappel, Krišjānis Kariņš, Seán Kelly, Jeppe Kofod, Jaromír Kohlíček, Peter Kouroumbashev, Zdzisław Krasnodębski, Christelle Lechevalier, Janusz Lewandowski, Edouard Martin, Tilly Metz, Csaba Molnár, Nadine Morano, Dan Nica, Angelika Niebler, Morten Helveg Petersen, Miroslav Poche, Paul Rübig, Massimiliano Salini, Algirdas Saudargas, Sven Schulze, Neoklis Sylikiotis, Dario Tamburrano, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Vladimir Urutchev, Kathleen Van Brempt, Henna Virkkunen, Lieve Wierinck, Hermann Winkler, Anna Záborská, Flavio Zanonato, Carlos Zorrinho
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Michał Boni, Benedek Jávor, Olle Ludvigsson, Marisa Matias, Rupert Matthews, Gesine Meissner, Dominique Riquet
Supplenti (art. 200, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Romeo Franz, Ulrike Rodust

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

53	+
ALDE	Fredrick Federley, Gesine Meissner, Morten Helveg Petersen, Dominique Riquet, Lieve Wierinck
ECR	Edward Czesak, Zdzisław Krasnodębski, Rupert Matthews, Evžen Tošenovský
EFDD	Dario Tamburrano
ENF	Angelo Ciocca, Barbara Kappel, Christelle Lechevalier
PPE	Bendt Bendtsen, Michał Boni, Jerzy Buzek, Cristian-Silviu Bușoi, Christian Ehler, Krišjānis Kariņš, Seán Kelly, Janusz Lewandowski, Nadine Morano, Angelika Niebler, Paul Rübig, Massimiliano Salini, Algirdas Saudargas, Sven Schulze, Vladimir Urutchev, Henna Virkkunen, Hermann Winkler, Anna Záborská, Pilar del Castillo Vera
S&D	Zigmantas Balčytis, José Blanco López, Jakop Dalunde, Romeo Franz, Adam Gierek, Theresa Griffin, Rebecca Harms, Benedek Jávor, Jeppe Kofod, Peter Kouroumbashev, Olle Ludvigsson, Edouard Martin, Tilly Metz, Csaba Molnár, Dan Nica, Miroslav Poche, Ulrike Rodust, Patrizia Toia, Kathleen Van Brempt, Flavio Zanonato, Carlos Zorrinho

3	-
GUE/NGL	Xabier Benito Ziluaga, Marisa Matias, Neoklis Sylikiotis

1	0
GUE/NGL	Jaromír Kohlíček

Significato dei simboli utilizzati:

- + : favorevoli
- : contrari
- 0 : astenuti

5.6.2018

PARERE DELLA COMMISSIONE PER IL MERCATO INTERNO E LA PROTEZIONE DEI CONSUMATORI

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi nell'Unione europea: è tempo di agire!

(2018/2023(INI))

Relatore per parere: Matthijs van Miltenburg

SUGGERIMENTI

La commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a includere nella proposta di risoluzione che approverà i seguenti suggerimenti:

1. accoglie con favore il piano d'azione sulle infrastrutture per i combustibili alternativi; rammenta l'impatto dei trasporti sui cambiamenti climatici e osserva che, al fine di conseguire gli obiettivi dell'accordo di Parigi, le emissioni di gas a effetto serra prodotti dai trasporti dovranno essere prossime allo zero entro il 2050; evidenzia pertanto che la sostenibilità dei veicoli alimentati da carburanti alternativi dipende fortemente dall'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili e sottolinea la necessità di concentrarsi su requisiti uniformi per tutti gli Stati membri relativamente alla qualità dei combustibili alternativi e dei sistemi di valutazione della conformità; sottolinea che occorre una collaborazione più stretta tra tutte le parti interessate, segnatamente l'industria automobilistica e la Commissione, affinché l'Unione possa conseguire i suoi obiettivi di decarbonizzazione;
2. pone l'accento sui benefici delle innovazioni a basse emissioni di carbonio per la posizione competitiva dell'UE a livello mondiale e la sua sicurezza energetica; invita l'UE a diventare un leader mondiale in materia di decarbonizzazione nel settore dei trasporti; esorta inoltre gli Stati membri, in particolare quelli che presentano le maggiori carenze, così come l'industria a dimostrare un livello di ambizione più elevato e ad accelerare l'attuazione del piano d'azione, anche mediante lo sviluppo di quadri strategici nazionali efficienti, completi e coerenti, da attuarsi in modo tempestivo, al fine di garantire la stabilità necessaria per gli investimenti da fonti sia pubbliche che private;

3. mette in rilievo la correlazione tra, da un lato, la disponibilità e l'accessibilità delle infrastrutture di ricarica e rifornimento per combustibili alternativi in tutta l'UE, in strutture sia pubbliche che private, e, dall'altro, l'accettazione dei nuovi sistemi di mobilità da parte dei consumatori; sottolinea la necessità di un approccio più armonizzato nell'UE, anche per quanto riguarda le norme tecniche comuni, al fine di garantire l'interoperabilità dei servizi di pagamento e dei punti di ricarica, consentendo a chi impiega carburanti alternativi di sfruttare pienamente le infrastrutture disponibili durante gli spostamenti all'interno dell'UE; pone l'accento sulla necessità di informazioni trasparenti per i consumatori e di una continuità transfrontaliera; sollecita una maggiore collaborazione tra gli attori pubblici e privati a tale riguardo; invita la Commissione a rafforzare la dimensione "consumatore" e a presentare una strategia armonizzata di informazione dei consumatori sull'impiego dei combustibili alternativi, sui dati relativi ai punti di ricarica negli Stati membri e sui metodi di pagamento;
4. sottolinea l'importanza di informazioni tempestive, facilmente comprensibili, accurate, accessibili e trasparenti per i consumatori; rileva, a tale riguardo, la pertinenza del confronto pianificato tra i prezzi dei combustibili convenzionali e quelli dei combustibili alternativi; chiede che tali informazioni siano raccolte e trattate da una piattaforma di dati aperti;
5. apprezza il coordinamento a livello di UE; incoraggia la Commissione a valutare nel corso del 2018 se l'interoperabilità dei servizi di pagamento possa essere perseguita in modo ottimale attraverso un'azione legislativa o non legislativa, senza ostacolare l'innovazione del mercato;
6. incoraggia la Commissione a sfruttare le sinergie tra le politiche europee in materia di trasporti, energia e digitalizzazione, ad esempio riguardo alla ricarica intelligente e ai sistemi di trasporto intelligenti, pur garantendo il rispetto delle norme in materia di protezione dei dati; invita gli Stati membri a collaborare in maniera più stretta, ad esempio nell'ambito del forum per i trasporti sostenibili, onde garantire la continuità transfrontaliera;
7. sostiene un approccio tecnologicamente neutro per lo sviluppo di un'infrastruttura per i combustibili alternativi basata sul mercato, con particolare attenzione alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e alla garanzia di una scelta più ampia e migliore per i consumatori; afferma che è opportuno considerare lo sviluppo di infrastrutture per i combustibili alternativi collegate in rete tenendo conto del numero effettivo di veicoli alimentati da tali combustibili; sottolinea pertanto che occorre immettere sul mercato più veicoli elettrici onde accrescere la loro visibilità a medio e lungo termine, così da favorire gli investimenti pubblici e privati in questo campo;
8. esorta la Commissione, gli Stati membri e il settore privato a intensificare il sostegno finanziario per la realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi; sottolinea in particolare la necessità di potenziare i finanziamenti dell'UE destinati a infrastrutture per i combustibili alternativi nel quadro del prossimo QFP; chiede di considerare come un grande ostacolo le differenze geografiche nel campo delle infrastrutture per i combustibili alternativi e del sostegno alle stesse, nonché gli elevati costi di transizione nelle zone rurali, che rischiano di impedire la realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi; invita gli Stati membri a riconoscere gli effetti positivi dei

regimi di sovvenzioni, dei partenariati pubblico-privato e degli incentivi fiscali per la diffusione commerciale di veicoli alimentati da combustibili alternativi.

**INFORMAZIONI SULL'APPROVAZIONE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

Approvazione	4.6.2018
Esito della votazione finale	+: 28 -: 1 0: 2
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	John Stuart Agnew, Pascal Arimont, Carlos Coelho, Sergio Gaetano Cofferati, Daniel Dalton, Nicola Danti, Dennis de Jong, Pascal Durand, Liisa Jaakonsaari, Philippe Juvin, Nosheena Mobarik, Jiří Pospíšil, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Jasenko Selimovic, Mylène Troszczynski, Anneleen Van Bossuyt, Marco Zullo
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Cristian-Silviu Buşoi, Birgit Collin-Langen, Roberta Metsola, Marc Tarabella, Sabine Verheyen
Supplenti (art. 200, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Asim Ademov, Clara Eugenia Aguilera García, Klaus Buchner, Peter Liese, Emilian Pavel, Annie Schreijer-Pierik, Tomáš Zdechovský

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER PARERE**

28	+
ALDE	Jasenکو Selimovic
ECR	Daniel Dalton, Nosheena Mobarik, Anneleen Van Bossuyt
EFDD	Marco Zullo
PPE	Asim Ademov, Pascal Arimont, Cristian-Silviu Buşoi, Carlos Coelho, Birgit Collin-Langen, Philippe Juvin, Peter Liese, Roberta Metsola, Jiří Pospíšil, Annie Schreijer-Pierik, Sabine Verheyen, Tomáš Zdechovský
S&D	Clara Eugenia Aguilera García, Sergio Gaetano Cofferati, Nicola Danti, Liisa Jaakonsaari, Emilian Pavel, Virginie Rozière, Christel Schaldemose, Olga Sehnalová, Marc Tarabella
Verts/ALE	Klaus Buchner, Pascal Durand

1	-
EFDD	John Stuart Agnew

2	0
ENF	Mylène Troszczynski
GUE/NGL	Dennis de Jong

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti

**INFORMAZIONI SULL'APPROVAZIONE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO**

Approvazione	24.9.2018
Esito della votazione finale	+: 29 -: 0 0: 6
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Isabella De Monte, Andor Deli, Ismail Ertug, Dieter-Lebrecht Koch, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Gesine Meissner, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Keith Taylor, Pavel Telička, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Wim van de Camp
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Francisco Assis, Jakop Dalunde, Mark Demesmaeker, Maria Grapini, Werner Kuhn, Ramona Nicole Mănescu, Evžen Tošenovský
Supplenti (art. 200, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Miriam Dalli, Aleksander Gabelic, John Howarth, Martina Werner

**VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE
IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO**

29	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Innocenzo Leontini, Ramona Nicole Mănescu, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Wim van de Camp
S&D	Francisco Assis, Miriam Dalli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Aleksander Gabelic, Maria Grapini, John Howarth, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Martina Werner, Janusz Zemke
Verts/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

0	-

6	0
ECR	Mark Demesmaeker, Peter Lundgren, Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Roberts Zīle, Kosma Złotowski

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti