



28.4.2010

B7-0261/2010/rev

PROPOSTA DI RISOLUZIONE

presentata a seguito delle interrogazioni con richiesta di risposta orale
B7-0016/2010 e B7-0015/2010

a norma dell'articolo 115, paragrafo 5, del regolamento

sui veicoli elettrici

Teresa Riera Madurell, Judith A. Merkies

a nome del gruppo S&D

**Pilar del Castillo Vera, Ivo Belet, Antonio Cancian, Maria Da Graça
Carvalho, Jean-Pierre Audy**

a nome del gruppo PPE

Fiona Hall

a nome del gruppo ALDE

**Michael Cramer, Claude Turmes, Reinhard Bütikofer, Sandrine Bélier,
Eva Lichtenberger, Michail Tremopoulos**

a nome del gruppo Verts/ALE

Giles Chichester, Konrad Szymański, Evžen Tošenovský

a nome del gruppo ECR

Marisa Matias

a nome del gruppo GUE/NGL

Risoluzione del Parlamento europeo sui veicoli elettrici

Il Parlamento europeo,

- visto il piano di ripresa economica dell'Unione europea, in particolare l'iniziativa per le auto "verdi", del novembre 2008,
 - vista la direttiva 2009/28/CE del 23 aprile 2009 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, che fissa una soglia minima del 10% per le rinnovabili nel settore dei trasporti,
 - visto il regolamento (CE) n. 443/2009 che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove,
 - visto il Piano d'azione sulla mobilità urbana del 30 settembre 2009,
 - vista la riunione informale del Consiglio tenutasi il 9 febbraio 2010 a San Sebastian,
 - vista la comunicazione della Commissione dal titolo "Europa 2020 – Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva", del 3 marzo 2010,
 - vista la comunicazione della Commissione su una strategia europea per i veicoli ecologici ed efficienti dal punto di vista energetico, del 27 aprile 2010,
 - viste le interrogazioni del 16 febbraio 2010 al Consiglio e alla Commissione sui veicoli elettrici (O-0019/2010 – B7-0016/2010, O-0020/2010 – B7-0015/2010),
 - visti l'articolo 115, paragrafo 5, e l'articolo 110, paragrafo 2, del suo regolamento,
- A. considerando che le sfide poste dai cambiamenti climatici, dalle emissioni di CO₂ e da altri inquinanti, nonché dalla volatilità dei prezzi dei carburanti hanno contribuito allo sviluppo tecnologico delle batterie e di sistemi di accumulo di energia, come pure a una maggiore sensibilizzazione del mercato a queste tematiche, creando in tal modo un clima positivo per lo sviluppo dei veicoli elettrici a livello mondiale,
- B. considerando che i veicoli elettrici rappresentano una notevole innovazione con elevato potenziale di mercato, in particolare nel lungo termine, e che la leadership di un tale mercato dipenderà dalla capacità di penetrarvi rapidamente con prodotti di alta qualità e un grado generalizzato di standardizzazione,
- C. considerando che i veicoli elettrici contribuiscono alle priorità di "Europa 2020" per lo sviluppo di un'economia basata sul sapere e sull'innovazione e la promozione di un'economia più efficiente sotto il profilo delle risorse, più ecologica e più competitiva,
- D. considerando che, nel corso della riunione informale del Consiglio, tenutasi a San Sebastian lo scorso 9 febbraio 2010, i ministri della Concorrenza dell'Unione europea

hanno convenuto con la Commissione sulla necessità che l'Unione adotti una strategia comune per le auto elettriche,

- E. considerando che vi sono diverse ragioni politiche per promuovere l'innovazione nei sistemi di propulsione (elettrici o ibridi), e cioè:
1. la riduzione delle emissioni di CO₂ e delle sostanze inquinanti,
 2. la riduzione dell'inquinamento acustico,
 3. il miglioramento dell'efficienza energetica e la potenziale accettazione delle fonti energetiche rinnovabili,
 4. la scarsità e la variabilità del costo economico delle fonti di energia fossile,
 5. la promozione dell'innovazione, sulla base della leadership tecnologica, che potrebbe contribuire alla ripresa dell'industria europea dall'attuale situazione economica e garantirne la concorrenzialità generale in futuro,
- F. considerando che, visto il mix energetico medio dell'Unione europea per la produzione attuale di energia elettrica in Europa, i veicoli elettrici e ibridi ricaricabili (*plug-in*) risultano un'opzione rilevante nell'ambito della più ampia strategia di riduzione delle emissioni di CO₂, e che l'Unione europea deve privilegiare la transizione verso un sistema trasportistico sostenibile ed efficiente sotto il profilo energetico se si vuole conseguire l'obiettivo di un sistema dei trasporti per lo più decarbonizzato entro il 2050,
- G. considerando la necessità di affrontare diverse sfide al fine di promuovere la riuscita dell'introduzione sul mercato di veicoli elettrici, in particolare:
1. il costo elevato dei veicoli elettrici, imputabile per lo più al costo delle batterie,
 2. la necessità di ulteriori attività di R&S per migliorare le caratteristiche e ridurre il costo di veicoli elettrici,
 3. l'accettazione da parte del cliente per quanto riguarda il costo, la gamma e i tempi di ricarica,
 4. la necessità di adeguate infrastrutture di ricarica,
 5. la normalizzazione ai livelli europeo e mondiale, ad esempio delle interfacce tra i veicoli e le infrastrutture di ricarica,
 6. le emissioni "dal pozzo alla ruota" dei veicoli elettrici,
- H. considerando che le autovetture elettriche presentano un potenziale accertato in termini di capacità di accumulo, il che consente di apportare miglioramenti all'impiego delle fonti energetiche rinnovabili, alla luce dei vantaggi offerti dalle reti intelligenti,
- I. considerando che la comunicazione sulle auto ecologiche accenna brevemente al fabbisogno di competenze emergenti da parte delle imprese del settore all'atto della

transizione dai veicoli convenzionali a quelli elettrici, senza affrontare gli effetti sull'occupazione di una siffatta transizione; considerando altresì la necessità di un approccio coordinato per raccogliere le sfide cui si troveranno confrontati i lavoratori del comparto automobilistico,

- J. considerando che vi sono già diversi paesi e regioni che hanno avviato l'introduzione di sistemi di ricarica per i veicoli elettrici,
 - K. considerando che gli Stati membri dell'Unione europea hanno iniziato a introdurre programmi nazionali di sostegno per i veicoli elettrici in vista della loro commercializzazione sul mercato comunitario,
 - L. considerando il congruo sostegno di cui hanno beneficiato l'industria automobilistica e la ricerca dei paesi concorrenti e la necessità che anche l'Unione europea segua questo esempio,
 - M. considerando che la revisione, nel 2010, della politica dell'Unione europea in materia di investimenti infrastrutturali rappresenta un'ottima occasione per far progredire gli investimenti infrastrutturali nelle tecnologie più ecologiche e avanzate, in particolare nelle reti intelligenti,
 - N. considerando che in Europa l'elevato numero di città e di aree urbane ad alta densità demografica offre condizioni idonee alla rapida introduzione dell'autovettura elettrica, permettendo ai produttori europei di diventare fin dall'inizio leader di mercato,
 - O. considerando che la produzione di veicoli elettrici potrebbe contribuire alla ripresa economica e garantire la redditività a lungo termine dell'industria automobilistica europea, sulla base di veicoli a basse emissioni,
1. prende atto della priorità attribuita dalla Presidenza spagnola allo sviluppo di veicoli elettrici nell'ambito della lotta ai cambiamenti climatici, sostiene la decisione del Consiglio "Competitività" di invitare la Commissione a predisporre un piano d'azione per i veicoli ecologici ed efficienti dal punto di vista energetico, tra cui il miglioramento delle reti intelligenti, e accoglie con favore la comunicazione della Commissione su una strategia europea per i veicoli ecologici a elevata efficienza energetica del 27 aprile 2010;
 2. invita la Commissione e gli Stati membri a creare le condizioni necessarie per l'avvento di un mercato interno dei veicoli elettrici, garantendo nel contempo un coordinamento efficace delle politiche a livello di Unione, al fine di evitare effetti sociali e occupazionali negativi della transizione a un sistema trasportistico decarbonizzato, nonché di evitare la compresenza di regimi incompatibili e norme non interoperabili;
 3. sottolinea la necessità che lo sviluppo di veicoli elettrici sia ben equilibrato e iscritto nel quadro di una futura politica di mobilità sostenibile, in cui risultino fondamentali, tra l'altro, la riduzione degli incidenti, l'uso dello spazio, una minore congestione, il consumo energetico totale, le emissioni di CO₂, le emissioni acustiche e gassose, pur sottolineando che nello sviluppo della mobilità elettrica dovrebbero rientrare altresì le autovetture elettriche, le biciclette elettriche, i tram, i treni, ecc.;

4. invita la Commissione e il Consiglio ad agire di concerto nei seguenti ambiti:
 - i. la normalizzazione a livello possibilmente internazionale o quanto meno europeo delle infrastrutture e delle tecnologie di ricarica, tra cui reti intelligenti, norme di comunicazione aperte, tecnologie di misurazione a bordo e interoperabilità. Ciò implica il ricorso alle nuove tecnologie nello sviluppo della necessaria infrastruttura interoperabile in Europa per la mobilità elettrica transfrontaliera,
 - ii. sostegno alla ricerca e all'innovazione, privilegiando il miglioramento delle batterie e la tecnologia dei motori,
 - iii. miglioramento delle reti elettriche grazie all'introduzione di reti intelligenti e alla creazione di capacità di produzione sostenibile di energia a basse emissioni di carbonio, in particolare attraverso fonti energetiche rinnovabili,
 - iv. sostegno alle iniziative che garantiscano l'avvento di un mercato interno e definiscano norme di omologazione nel settore delle autovetture ecologiche ed efficienti sotto il profilo energetico e, soprattutto, nel settore della sicurezza stradale,
 - v. coordinamento delle misure di sostegno e degli incentivi nazionali ai veicoli elettrici,
 - vi. promozione di misure volte a garantire la competitività dell'industria dei veicoli ecologici ad elevata efficienza energetica,
 - vii. norme rigorose per interventi cautelativi in materia sociale e occupazionale;
5. invita la Commissione a fornire un calcolo globale delle emissioni complessive di CO₂ dei veicoli elettrici, tenendo conto dei previsti mutamenti nella produzione di elettricità e nella capacità di accumulo di energia fino al 2050;
6. sottolinea che i veicoli elettrici rappresentano un importante progresso tecnologico, che richiede strategie integrate in materia di innovazione e sviluppo tecnologico, attraverso adeguati finanziamenti e l'opportuna promozione delle attività di R&S e innovazione in un ambito sempre più ampio di settori chiave, quali batterie e infrastrutture (tra cui l'integrazione con le reti energetiche); si compiace, in questo contesto, delle misure di eco-innovazione di cui possono avvalersi i produttori, pur esprimendo inquietudine per le difficoltà incontrate in sede di attuazione;
7. rammenta le conclusioni del Consiglio "Competitività" del 1° Marzo 2010, in cui si fa riferimento alla prossima proposta della Commissione riguardo a un piano europeo di ricerca e innovazione orientato alle imprese, destinato a integrare le strategie nazionali in materia di innovazione, compresa la promozione di strumenti e iniziative con grande potenziale, come ad esempio i mercati di punta e gli appalti pubblici pre-commercializzazione, nonché un migliore accesso ai finanziamenti, in particolare per le PMI, grazie a una migliore attivazione degli strumenti di capitale di rischio;
8. chiede agli Stati membri di sostituire gradualmente il parco di veicoli a combustione dei loro servizi pubblici, incentivando la domanda mediante appalti pubblici; invita le

istituzioni dell'Unione europea a introdurre le infrastrutture non appena saranno state definite le norme;

9. rammenta che, nell'ambito del Piano di ripresa economica, l'iniziativa per le automobili ecologiche sostiene lo sviluppo di nuove forme sostenibili di trasporto su strada, settore in cui le automobili elettriche sono state definite una priorità;
10. sostiene l'intenzione della Commissione di definire, entro il 2011, una norma europea per la ricarica dei veicoli elettrici a garanzia dell'interoperabilità e difende la definizione di norme tecniche per sistemi di ricarica, anche per diverse categorie di veicoli; invita la Commissione a puntare, per quanto possibile, sulle norme internazionali e a garantire che la norma di ricarica incoraggi tecnologie moderne, quali la ricarica intelligente e norme di comunicazione aperte, e sia coerente con i mandati relativi alle architetture di misurazione intelligenti;
11. esprime la convinzione che la normalizzazione permetterà l'avvento di una procedura di omologazione semplice e diretta e contribuirà ad accelerare l'introduzione e la diffusione nell'Unione europea di veicoli a basse emissioni di carbonio, rafforzando la concorrenzialità dell'industria europea della mobilità, grazie alla riduzione dei costi di sviluppo per i fabbricanti e la decarbonizzazione dei trasporti stradali;
12. sottolinea che la normalizzazione dei veicoli elettrici, delle infrastrutture e dei metodi di tariffazione non devono ostacolare ulteriori innovazioni, in particolare nei settori della mobilità elettrica o dei motori dei veicoli convenzionali;
13. chiede requisiti armonizzati per l'omologazione dei veicoli elettrici, con requisiti specifici in materia di salute e sicurezza, sia per i lavoratori che per gli utenti finali, e chiede altresì che tali requisiti siano integrati nel quadro di omologazione dei veicoli dell'Unione europea, avvalendosi del regolamento n. 100 della Commissione delle Nazioni Unite per l'Europa (UNECE); sostiene fermamente la proposta della Commissione di riesaminare i requisiti di sicurezza in caso di collisione per le automobili elettriche e l'attenzione che sta prestando alla questione della sicurezza di questa categoria di autovetture per gli utenti vulnerabili della strada;
14. plaude alla proposta della Commissione di presentare, entro il 2010, orientamenti coordinati in materia di incentivi all'acquisto di veicoli elettrici; invita inoltre la Commissione e il Consiglio a prevedere un pacchetto adeguato di incentivi alla realizzazione di una vasta rete di ricarica nell'ambito di modelli armonizzati di mobilità elettrica;
15. sottolinea la necessità che i pacchetti di aiuti pubblici destinati alle imprese siano vincolati a una serie ben definita di condizioni di criteri di efficienza sociale, tecnologica, economica e ambientale, e si attende che la Commissione renda efficaci le valutazioni ex post di tali aiuti finanziari;
16. invita la Commissione ad attivare una struttura settoriale europea per la gestione della transizione sociale che comporta una politica della mobilità a basse emissioni di carbonio e il coordinamento degli interventi cautelativi volti ad assicurare una ripresa sostenibile dell'industria automobilistica e a ridurre eventuali incidenze sociali; chiede l'adozione di

misure efficaci intese ad anticipare cambiamenti nell'industria automobilistica e nella catena di approvvigionamento, in coordinamento con tutte le parti interessate, segnatamente mediante il rilancio della piattaforma CARS 21, con un apposito gruppo di lavoro per le questioni sociali;

17. invita gli Stati membri a garantire pienamente il ricorso al Fondo di adeguamento alla globalizzazione e ad altri fondi strutturali, quali ad esempio il Fondo sociale europeo, allo scopo di incentivare gli sforzi di riqualificazione e di formazione opportunamente mirati, nonché l'ulteriore riorientamento delle strutture di formazione ed educazione settoriale per soddisfare il fabbisogno di competenze emergenti derivanti dalla tecnologia in oggetto;
18. si compiace dell'intenzione della Commissione di istituire un'Agenzia europea per le competenze settoriali, intesa a creare una rete degli osservatori nazionale degli Stati membri;
19. appoggia la creazione di una piattaforma informativa comune e il coordinamento degli sforzi tra operatori, progetti e iniziative europei, come pure la creazione di un osservatorio internazionale (su scala mondiale) sulla mobilità elettrica, incentrato sui modelli di business, sulle tecnologie dei veicoli e di ricarica e sull'integrazione con reti elettriche intelligenti, che metta in comune le principali iniziative degli operatori, delle imprese del settore e/o di ispirazione politica;
20. invita gli Stati membri a elaborare la necessaria politica fiscale a lungo termine per la promozione dei veicoli ecologici ad alta efficienza energetica e chiede alla Commissione di definire una visione comune di lungo periodo su temi quali le politiche in materia di CO₂, anticipando i cambiamenti strutturali derivanti dalla transizione dai carburanti convenzionali all'energia elettrica, e la promozione dell'uso delle energie rinnovabili;
21. invita la Commissione, gli Stati membri e l'industria della mobilità elettrica a esaminare l'impatto in termini di risorse, energia e ambiente dei veicoli elettrici nel loro intero ciclo di vita, dalla produzione fino allo smaltimento, tra cui il riciclaggio e il reimpiego delle batterie;
22. richiama l'attenzione sulla disponibilità delle materie prime necessarie alla produzione di batterie e di altre componenti, che solleva il problema di una maggiorazione dei costi di produzione e della dipendenza dell'Unione europea; chiede all'industria automobilistica di impegnarsi a utilizzare meglio le risorse disponibili e invita la Commissione a finanziare, nell'ambito del programma quadro attuale e futuro, la ricerca applicata sulle materie prime utilizzate per le batterie elettriche, onde incoraggiare un migliore collegamento in rete tra le indagini geologiche a livello di Unione e promuovere competenze e tecnologie in tale ambito, in grado di accelerare l'esplorazione di nuovi giacimenti di materie prime;
23. è favorevole alla proposta della Commissione di avviare campagne d'informazione per i consumatori, sui vantaggi, le possibilità e gli aspetti pratici dei veicoli elettrici;
24. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio, alla Commissione, alle parti sociali e alle imprese del settore.