



30.3.2022

COMUNICAZIONE AI MEMBRI

Oggetto: Petizione n. 1346/2020, presentata da Michael Hoffmeister, cittadino tedesco, sullo sviluppo sostenibile della mobilità elettrica

1. Sintesi della petizione

Il firmatario ritiene che occorra stabilire il prima possibile una tabella di marcia per lo sviluppo sostenibile della mobilità elettrica. A suo parere, i principali ostacoli a un rapido sviluppo di tale tipo di mobilità sono i costi molto più elevati dei veicoli, dovuti ai prezzi delle batterie, la durata limitata delle batterie e la mancanza di punti di ricarica. Egli sostiene che l'industria automobilistica dovrebbe essere costretta a sviluppare auto elettriche con compartimenti, accessibili dall'esterno, destinati a batterie universali e che le batterie dovrebbero essere progettate in modo da poter essere usate in quantità diverse per veicoli di dimensioni differenti. Il firmatario elenca una serie di vantaggi per i consumatori, l'industria automobilistica, gli operatori delle stazioni di rifornimento, il settore pubblico e, non da ultimo, l'ambiente. Egli chiede all'UE di agire conformemente al suo mandato per influenzare, sulla base della proposta da lui presentata, lo sviluppo della mobilità elettrica in Europa rendendola davvero sostenibile.

2. Ricevibilità

Dichiarata ricevibile l'11 marzo 2021. La Commissione è stata invitata a fornire informazioni (articolo 227, paragrafo 6, del regolamento).

3. Risposta della Commissione, ricevuta il 14 settembre 2021

Osservazioni della Commissione

La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente¹ pone le basi sulle quali il sistema dei trasporti dell'UE può realizzare la sua trasformazione verde e digitale e diventare più

¹ https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en.

resiliente alle crisi future. La strategia individua complessivamente 82 iniziative in 10 settori principali di intervento ("faro"), ciascuna comprensiva di misure concrete. Tale strategia include azioni ambiziose finalizzate a una riduzione significativa delle emissioni di CO₂ e di inquinanti in tutti i modi di trasporto. In particolare, il primo pilastro della strategia dedicato alla sostenibilità intende promuovere la diffusione di veicoli a basse e zero emissioni e delle relative infrastrutture, nonché di carburanti rinnovabili e a basso tenore di carbonio. Tutti i modi di trasporto devono diventare più sostenibili; nel contempo deve aumentare notevolmente la disponibilità di alternative verdi e devono essere predisposti i giusti incentivi per dare impulso a tale transizione.

A tal proposito, l'aumento del numero di veicoli a zero emissioni deve andare di pari passo con la realizzazione di una rete globale di infrastrutture di ricarica e rifornimento. In particolare, per quanto concerne la mobilità elettrica, la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente fissa l'obiettivo di installare su strada, entro il 2025, almeno uno dei tre milioni di punti di ricarica e rifornimento accessibili al pubblico necessari entro il 2030.

Il 14 luglio la Commissione ha pubblicato una proposta relativa a un nuovo regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi² (proposta di regolamento AFIR, che abroga la direttiva 2014/94/UE³) nel quadro del pacchetto legislativo "Pronti per il 55 %". La proposta di regolamento AFIR concerne le infrastrutture di ricarica accessibili al pubblico, mentre quelle private, comprese le infrastrutture di ricarica presso il domicilio e sul posto di lavoro, rientrano nell'ambito della direttiva sulla prestazione energetica nell'edilizia⁴, la cui revisione è prevista nel 2021. Tra le principali disposizioni della proposta di regolamento AFIR figurano:

- l'introduzione di obiettivi più vincolanti relativi alla realizzazione delle infrastrutture, assicurando una copertura minima di infrastrutture pubbliche di ricarica e rifornimento in tutta Europa per i veicoli leggeri e pesanti;
- la risoluzione delle questioni di interoperabilità in sospeso. È importante che lo scambio di comunicazioni nell'ecosistema di ricarica dei veicoli elettrici sia standardizzato e che siano affrontate altre specifiche tecniche comuni per la ricarica e il rifornimento dei veicoli pesanti;
- il miglioramento dell'esperienza dell'utente, assicurando lo sviluppo di un ecosistema di dati che garantisca che gli utenti riescano a reperire le stazioni di ricarica e rifornimento, siano informati sui prezzi prima della ricarica o del rifornimento e dispongano di soluzioni di pagamento che soddisfano le loro esigenze;
- la creazione delle condizioni necessarie per garantire un'agevole integrazione dei veicoli elettrici nella rete elettrica. Ciò implicherà l'operatività di tecnologie di ricarica intelligenti e bidirezionali (V2G).

La Commissione ha inoltre pubblicato un piano strategico di attuazione che delinea azioni supplementari a sostegno della rapida realizzazione di un'infrastruttura per i carburanti

² COM(2021)559 final.

³ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, Testo rilevante ai fini del SEE, *GUL 307 del 28.10.2014, pag. 1.*

⁴ Direttiva 2010/31/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 maggio 2010, sulla prestazione energetica nell'edilizia, *GUL 153 del 18.6.2010, pag. 13.*

alternativi. Tale piano comprende una serie completa di raccomandazioni concernenti le procedure di pianificazione e autorizzazione, la standardizzazione e le esigenze in materia di dati, così come il finanziamento di infrastrutture per i carburanti alternativi, in particolare per il trasporto su strada.

Infine, la Commissione punterà fortemente sul riciclaggio e sulle norme verdi per le batterie, conformemente alla proposta relativa a un nuovo regolamento sulle batterie⁵. Ciò dovrebbe contribuire a ridurre le impronte globali di carbonio e dei materiali delle batterie prodotte o importate in Europa. La Commissione continuerà inoltre a monitorare gli sviluppi tecnologici in relazione alla progettazione e alla produzione delle batterie che in futuro permetteranno di standardizzare ulteriormente le dimensioni delle batterie, consentendo l'intercambiabilità tra veicoli e la sostituzione delle batterie. In tale contesto, la Commissione sta finanziando la ricerca e l'innovazione al fine di promuovere detti processi in collaborazione con il settore nell'ambito dell'Alleanza europea delle batterie.

Conclusioni

La Commissione ringrazia il firmatario per le informazioni e le raccomandazioni fornite in fatto di sviluppo sostenibile della mobilità elettrica. La Commissione continuerà ad attuare le azioni delineate nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente attraverso una serie completa di strumenti giuridici e misure politiche specificati nelle osservazioni di cui sopra.

4. Risposta della Commissione (REV I), ricevuta il 30 marzo 2022

La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente⁶ pone le basi sulle quali il sistema dei trasporti dell'UE può realizzare la sua trasformazione verde e digitale e diventare più resiliente alle crisi future. In particolare, la proposta relativa a un nuovo regolamento sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi⁷ (proposta di regolamento AFIR, che abroga la direttiva 2014/94/UE)⁸ propone l'introduzione di una serie di obiettivi vincolanti al fine di assicurare un'infrastruttura sufficiente per sostenere la necessaria diffusione dei veicoli elettrici e di altri veicoli alimentati da combustibili alternativi in tutti i modi di trasporto.

I riferimenti di cui sopra alla strategia e alla proposta di regolamento AFIR sono fondamentali in tale contesto, nonché pienamente complementari a qualsiasi soluzione specifica nel settore della mobilità elettrica, come la sostituzione delle batterie. Tale quadro, basato sulla neutralità tecnologica e sui principi del libero mercato, sostiene lo sviluppo e l'attuazione di soluzioni tecnologiche già esistenti e future, anticipando le future esigenze degli utenti e del mercato.

La Commissione desidera formulare le seguenti osservazioni sulle questioni specifiche sollevate dal firmatario:

- 1) Per quanto concerne la soluzione relativa alla sostituzione delle batterie illustrata nell'articolo online di Spiegel Mobilität del 6 aprile 2018⁹, nel 2015 la Commissione ha

⁵ COM(2020)798 final.

⁶ https://ec.europa.eu/transport/themes/mobilitystrategy_en.

⁷ COM(2021)559 final, disponibile alla pagina seguente:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:52021PC0559>.

⁸ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, Testo rilevante ai fini del SEE, *GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1*.

⁹ <https://www.spiegel.de/auto/fahrkultur/wechsel-akkus-fuer-elektroautos-raus-rein-weiter-a-1190491.html>.

invitato le organizzazioni europee di normazione (OEN) a elaborare una norma per la sostituzione delle batterie. Tuttavia, ad oggi le OEN hanno segnalato a più riprese la mancanza di volontà da parte del settore di standardizzare tale soluzione. I principali limiti tecnici riguardano la standardizzazione geometrica delle batterie e il livello di tensione, che incidono sulla progettazione e i collegamenti degli elementi di batteria, come chiaramente illustrato nell'articolo.

Inoltre, tale soluzione richiederebbe lo sviluppo di una rete di sostituzione delle batterie dotata di un numero significativo di batterie di ricambio. La creazione di un grande deposito di batterie non è la priorità principale del mercato, in quanto i produttori stanno incrementando la produzione di batterie al fine di soddisfare la domanda attuale e futura di batterie per i veicoli elettrici.

La Commissione continua a seguire da vicino il dibattito in merito alla sostituzione delle batterie e all'ulteriore evoluzione di tale soluzione tecnologica. In caso di raggiungimento di un accordo settoriale su una soluzione standardizzata, la Commissione garantirà che tali soluzioni siano normate in maniera interoperabile.

2) La Commissione sostiene la neutralità tecnologica offrendo al mercato la possibilità di sviluppare soluzioni mature ed economicamente valide. Inoltre, garantisce che siano stabilite specifiche tecniche comuni al fine di assicurare l'interoperabilità reciproca, in condizioni di parità.

Conclusioni

La Commissione ringrazia il firmatario per il seguito dato alla sua risposta. L'attuale quadro strategico riconosce già la tecnologia della sostituzione delle batterie, ma il settore non ha proposto la normazione di alcuna soluzione standard che potrebbe successivamente essere adottata come specifica tecnica comune a norma del diritto dell'UE.