Energia: approvato il regolamento UE per lo stop ai motori termici nel 2035

Il Consiglio Europeo ha adottato martedì 28 marzo un regolamento che stabilisce livelli di prestazione più rigorosi in materia di emissioni di CO2 per le autovetture e i furgoni nuovi. Le nuove norme mirano a ridurre le emissioni del trasporto su strada, che ha la quota più elevata di emissioni dei trasporti, e forniscono la spinta per l'industria automobilistica a passare alla mobilità a emissioni zero, garantendo al contempo una continua innovazione nel settore.

Le nuove regole fissano i seguenti obiettivi:

- **Riduzione delle emissioni di CO2 del 55% per** le auto nuove e **del 50%** per i nuovi furgoni **dal 2030 al 2034** rispetto ai livelli del 2021
- **Riduzione del 100% delle** emissioni di CO2 sia per le auto nuove che per i furgoni **dal 2035**

"*Sono lieto di vedere che l'UE sta mantenendo le promesse fatte con il pacchetto Fit for 55. Le nuove regole offriranno opportunità per tecnologie all'avanguardia e creeranno lo slancio per l'industria per investire in un futuro senza fossili*".
Romina Pourmokhtari, ministro svedese del clima e dell'ambiente

Un meccanismo di incentivi normativi per **i veicoli a zero e a basse emissioni (ZLEV) sarà in vigore dal 2025 fino alla fine del 2029**. Nell'ambito di questo meccanismo, se un costruttore soddisfa determinati parametri di riferimento per le vendite di veicoli a zero e a basse emissioni, può essere ricompensato con obiettivi di CO2 meno rigorosi. Il **benchmark** è fissato al 25% per le auto e al 17% per i furgoni.

Il regolamento contiene un riferimento ai carburanti elettrici, in base al quale, a seguito di una consultazione con le parti interessate, la Commissione presenterà una proposta per l'immatricolazione di veicoli alimentati esclusivamente con **carburanti neutri in termini di CO2**, dopo il 2035, conformemente al diritto dell'UE, al di fuori dell'ambito di applicazione delle norme del parco veicoli e conformemente all'obiettivo della neutralità climatica dell'UE.

Il regolamento include una clausola di revisione che prevede che nel 2026 la **Commissione valuterà in modo approfondito i progressi compiuti** verso il conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni del 100% per il 2035 e l'eventuale necessità di rivederli. Il riesame terrà conto degli sviluppi tecnologici, anche per quanto riguarda le tecnologie ibride plug-in e dell'importanza di una transizione praticabile e socialmente equa verso emissioni zero.

Inoltre, il regolamento include altre disposizioni quali:

- ridurre gradualmente il tetto dei crediti di emissione che i costruttori possono ricevere per le **ecoinnovazioni** che riducono in modo verificabile le emissioni di CO2 su strada, fino a un massimo di 4 g/km all'anno dal 2030 fino alla fine del 2034 (attualmente fissato a 7 g/km all'anno)
- una metodologia comune dell'UE, che la Commissione dovrà sviluppare entro il 2025, per **valutare l'intero ciclo di vita delle emissioni di CO2 delle** autovetture e dei furgoni immessi sul mercato dell'UE, nonché per i carburanti e l'energia consumati da tali veicoli

Il regolamento mantiene una deroga per i piccoli produttori di grandi volumi fino alla fine del 2035.

Sempre il 28 marzo, il Consiglio ha adottato ulteriori provvedimenti in materia di energia.

QUOTE ETS

Adottata una decisione distinta che modifica la riserva stabilizzatrice del mercato.

La riserva stabilizzatrice del mercato mira ad affrontare l'eccedenza di quote di emissioni che si è accumulata nel sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS) dal 2009 e a migliorare la resilienza del sistema ai gravi shock adeguando l'offerta di quote da mettere all'asta.

La decisione sulla riserva stabilizzatrice del mercato è stata rivista nel pacchetto "Fit for 55" che mira a consentire all'UE di ridurre le proprie emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 e di conseguire la neutralità climatica nel 2050.

Il cambiamento della stabilità del mercato prolunga oltre il 2023 l'aumento del tasso annuo di assunzione di quote (24%). Inoltre, ulteriori modifiche alla riserva

stabilizzatrice del mercato saranno adottate nell'ambito della revisione del sistema ETS dell'UE che dovrebbe essere adottata a breve.

INFRASTRUTTURA PER I COMBUSTIBILI ALTERNATIVI: ACCORDO PROVVISORIO PER UN MAGGIOR NUMERO DI STAZIONI DI RIFORNMENTO E RICARICA

Nei prossimi anni saranno installate in tutta Europa più stazioni di ricarica e rifornimento per carburanti alternativi, consentendo al settore dei trasporti di ridurre significativamente **la propria impronta di carbonio** a seguito dell'accordo politico provvisorio tra il Consiglio e il Parlamento europeo.

"L'accordo invierà un chiaro segnale ai cittadini e alle altre parti interessate: in tutta l'UE saranno installate infrastrutture di ricarica e stazioni di rifornimento di facile utilizzo per combustibili alternativi, come l'idrogeno. Ciò significa che una maggiore capacità di ricarica pubblica sarà disponibile sulle strade nelle aree urbane e lungo le autostrade. I cittadini non avranno più motivo di sentirsi ansiosi di trovare stazioni di ricarica e rifornimento per la loro auto elettrica o a celle a combustibile".
– così Andreas Carlson, ministro svedese delle infrastrutture e dell'edilizia abitativa.

Principali obiettivi della legislazione

L'obiettivo della proposta di regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFIR) è triplice:

- garantire l'esistenza di una rete infrastrutturale sufficiente per **la ricarica** o **il rifornimento di** carburante dei veicoli stradali o delle navi con combustibili alternativi
- fornire **soluzioni alternative** in modo che le navi ormeggiate e gli aerei fermi non debbano tenere i motori accesi
- conseguire la piena **interoperabilità** in tutta l'UE e garantire che l'infrastruttura sia facile da usare

Il regolamento proposto svolgerà un ruolo importante nell'accelerare la realizzazione di questa infrastruttura in modo da non ostacolare l'adozione di veicoli e navi a zero e a basse emissioni, avviando un **circolo virtuoso per il**

settore dei trasporti e realizzando gli obiettivi della legge europea sul clima.

Principali elementi accolti dalla proposta

L'accordo provvisorio mantiene gli **aspetti fondamentali** della proposta della Commissione, vale a dire i **principali parametri generali** che avranno un impatto reale sul clima, in particolare:

- per la ricarica dei **veicoli elettrici leggeri**, i requisiti relativi alla capacità di potenza totale da fornire in base alle dimensioni del parco registrato e i requisiti di copertura della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) nel 2025 e nel 2030
- per la ricarica dei veicoli pesanti elettrici e il rifornimento **di idrogeno**, requisiti per la copertura TEN-T entro il 2030, a partire dal 2025 per i veicoli pesanti elettrici
- per la fornitura di **energia elettrica alle navi** in banchina nei porti, requisiti applicabili a partire dal 2030

Principali modifiche alla proposta

Il testo dell'accordo provvisorio modifica tuttavia alcuni aspetti della proposta della Commissione:

- date le dinamiche specifiche dei veicoli **pesanti elettrici** e il fatto che il mercato è meno sviluppato rispetto ai veicoli leggeri, nel 2025 dovrebbe iniziare un **processo graduale** di realizzazione delle infrastrutture con l'obiettivo di coprire tutte le strade TEN-T entro il 2030
- Per massimizzare l'efficienza degli investimenti nel rifornimento di idrogeno e adeguarsi agli sviluppi tecnologici, i requisiti si concentrano sulla realizzazione di infrastrutture di rifornimento di idrogeno gassoso, con particolare attenzione ai **nodi urbani** e **agli hub multimodali**
- Per garantire che i requisiti di ricarica elettrica siano compatibili con l'ampia gamma di circostanze sul terreno e che gli investimenti siano proporzionati alle esigenze, la **potenza totale** delle piscine di ricarica elettrica è stata adattata e la **distanza massima** tra le piscine di ricarica per i tratti stradali a traffico molto basso può essere aumentata
- Per rendere l'infrastruttura di ricarica elettrica e di rifornimento di

idrogeno facile da usare, sono disponibili diverse **opzioni di pagamento e indicazione dei prezzi**, evitando investimenti sproporzionati, in particolare nelle infrastrutture esistenti

- per quanto riguarda **la fornitura di energia elettrica a terra** nei porti marittimi, le disposizioni sono ora pienamente coerenti con la proposta marittima FuelEU, recentemente concordata.
- Il testo specifica gli obblighi di ciascuna parte interessata coinvolta, prevede il monitoraggio dei progressi, garantisce che **gli utenti siano adeguatamente informati** e fornisce all'industria norme e specifiche tecniche **comuni**.
- In vista di importanti sviluppi tecnologici e di mercato che interesseranno i **veicoli pesanti**, il testo dell'accordo provvisorio include una clausola su un **riesame specifico** a breve termine, mentre l'intero regolamento sarà riesaminato anche a medio termine.

ACCORDO SULLA RIDUZIONE DELLA DOMANDA DI GAS

Il Consiglio ha raggiunto un accordo politico su una proposta volta a prorogare di un anno l'obiettivo volontario di riduzione della domanda di gas del 15% fissato dagli Stati membri. Il regolamento mantiene la possibilità per il Consiglio di attivare un "allarme dell'Unione" sulla sicurezza dell'approvvigionamento, nel qual caso la riduzione della domanda di gas diventerebbe obbligatoria.

"L' UE non è completamente fuori dalla crisi energetica e la Russia continua a usare l'energia come arma. Gli Stati membri dell'UE devono essere solidali ed essere preparati in vista del prossimo inverno. Il consumo complessivo di gas naturale nell'UE è diminuito del 19,3% tra agosto 2022 e gennaio 2023. La riduzione della nostra domanda di gas ci ha permesso di riempire i nostri stoccaggi, mantenere bassi i prezzi e garantire più forniture energetiche. È importante continuare il lavoro e rimanere resilienti" – ha dichiarato Ebba Busch, ministro svedese dell'energia, degli affari e dell'industria.

Il nuovo regolamento stabilisce un obiettivo volontario per gli Stati membri di ridurre il loro consumo di gas naturale del 15% tra il 1° aprile 2023 e il 31 marzo 2024, rispetto al loro consumo medio nel periodo compreso tra il 1° aprile 2017 e il 31 marzo 2022. Gli Stati membri possono scegliere le misure con cui vogliono raggiungere l'obiettivo.

Inoltre, gli Stati membri hanno concordato di modificare le norme in materia di comunicazione. Gli Stati membri continueranno a comunicare i dati sui risparmi conseguiti, almeno ogni due mesi, con la possibilità di presentare le relazioni prima. Se viene dichiarata una segnalazione dell'Unione, i dati vengono comunicati ogni mese. Gli Stati membri possono, se lo desiderano, comunicare la ripartizione del consumo di energia per settore.

Il Consiglio ha aggiunto una nuova disposizione per affrontare una questione specifica di un aumento del consumo di gas in uno Stato membro dovuto a un interruttore carbone-gas utilizzato per il teleriscaldamento, nel determinare il consumo di gas di riferimento.

Le flessibilità previste per i paesi dell'UE per raggiungere l'obiettivo di riduzione volontaria rimangono invariate.

Il 20 marzo 2023 la Commissione ha presentato una proposta a norma dell'articolo 122 del trattato sul funzionamento dell'UE, prevista per le situazioni di emergenza. Il nuovo regolamento è una misura eccezionale e straordinaria, valida per un tempo limitato. Il Consiglio cercherà ora di adottare formalmente il regolamento mediante procedura scritta. Sarà quindi pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'UE ed entrerà in vigore il 1º aprile 2023.

Pacchetto gas: gli Stati membri definiscono la loro posizione sul futuro mercato del gas e dell'idrogeno

Il Consiglio ha approvato le sue posizioni negoziali ("orientamenti generali") su due proposte che stabiliscono norme comuni del mercato interno per le energie rinnovabili e il gas naturale e l'idrogeno. Lo scopo della legislazione è progettare la transizione del settore del gas verso gas rinnovabili e a basse emissioni di carbonio, in particolare biometano e idrogeno, al fine di raggiungere l'obiettivo dell'UE della neutralità climatica nel 2050.

"Sono contento che abbiamo trovato un accordo equilibrato sul pacchetto gas. L'Europa è in viaggio per passare dal gas naturale ai gas rinnovabili e a basse emissioni di carbonio e dobbiamo creare le giuste condizioni di mercato affinché ciò accada, in modo da promuovere la competitività, proteggere i consumatori e

far progredire il nostro obiettivo di neutralità climatica per il 2050. – ha dichiarato Ebba Busch, ministro svedese dell'energia, degli affari e dell'industria.

Il pacchetto di decarbonizzazione dei mercati dell'idrogeno e del gas consiste in una proposta di regolamento e di direttiva che stabiliscono norme comuni sul mercato interno per le energie rinnovabili e i gas naturali e l'idrogeno. Le proposte mirano a creare un quadro normativo per le infrastrutture e i mercati dedicati all'idrogeno e la pianificazione integrata della rete. Stabiliscono inoltre norme per la protezione dei consumatori e rafforzano la sicurezza dell'approvvigionamento.

(Fonte: Consiglio UE)