



Publicata una relazione sui risultati della programmazione della politica di coesione 21-27

I finanziamenti della politica di coesione nel periodo 21-27 dovrebbero sostenere la creazione di 1,3 milioni di posti di lavoro e aumentare il PIL dell'UE dello 0,5 % in media entro la fine del decennio e fino al 4 % in alcuni Stati membri. La politica di coesione contribuirà inoltre a fornire molti beni pubblici comuni, fornendo benefici tangibili e concreti ai cittadini, alle regioni e alle città europee.

Queste sono alcune delle conclusioni di una relazione sui risultati della programmazione della politica di coesione 21-27 pubblicata il 2 maggio 2023.

La politica di coesione realizzerà un volume totale di investimenti pari a 545 miliardi di euro durante questo periodo, di cui 378 miliardi di euro finanziati dall' UE. Questi investimenti promuoveranno una convergenza socioeconomica duratura, la coesione territoriale, un'Europa sociale e inclusiva e una transizione verde e digitale regolare ed equa.

La politica di coesione sosterrà sistemi di trasporto efficienti a tutti i livelli territoriali, come il trasporto ferroviario: 3,900 km di linee ferroviarie della rete TEN-T saranno costruite o modernizzate.

Per maggiori informazioni: da pag. 9

ANNO 5 – Numero 5 – 24 MAGGIO 2023

IN QUESTO NUMERO

- 25 aprile 2023** - La Commissione europea ha istituito l'**Ufficio del marchio del patrimonio europeo**.....3
- 25 aprile 2023** - Il Consiglio e il PE hanno raggiunto un accordo politico provvisorio su una proposta volta a **decarbonizzare il settore dell'aviazione e a creare condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (iniziativa ReFuelEU Aviation)**...3
- 25 aprile 2023** - La Commissione Agricoltura del PE ha adottato un parere che mira a **ridurre significativamente il campo di applicazione della proposta di direttiva sulle emissioni industriali**.....3
- 25 aprile 2023** - **Trasporti** - Gli eurodeputati sono preoccupati per il **ritardo di alcuni dossier**.....3
- 25 aprile 2023** - **Regioni** - Gli attori territoriali chiedono **una strategia macroregionale mediterranea**.....4
- 25 aprile 2023** - **Fit for 55**: Il Consiglio adotta i principali atti legislativi per raggiungere **gli obiettivi climatici del 2030**4
- 25 aprile 2023** - **Sicurezza stradale e privacy**.....6
- 26 aprile 2023** - **Trasporti** - Il Consiglio dell'UE approva l'accordo sulla **realizzazione di infrastrutture per i carburanti alternativi**.....7
- 26 aprile 2023** - Nuovo documento di lavoro - **Quanto sono veloci i viaggi in treno** tra le città dell'UE e se la ferrovia è più veloce dell'aereo.....7
- 28 aprile 2023** - **Trasporti** - Gli Stati membri dell'UE hanno discusso la nuova proposta di testo della Presidenza svedese sulla diffusione dei **sistemi di trasporto intelligenti (ITS)** in seno al gruppo di lavoro sui trasporti - questioni intermodali e reti.....7
- 2 maggio 2023** - Il Consiglio e il Parlamento europeo hanno raggiunto un accordo provvisorio sul **regolamento per la protezione delle indicazioni geografiche per i prodotti artigianali e industriali**.....8
- 2 maggio 2023** – Pubblicata una **relazione sui risultati della programmazione della politica di coesione 2021-2027**9

3 maggio 2023 - Trasporti - La Presidenza svedese del Consiglio dell'UE ha perfezionato la sua proposta di revisione della direttiva sulla sicurezza stradale	10
3 maggio 2023 - Il Consiglio di amministrazione della Banca europea per gli investimenti (BEI) ha approvato nuovi finanziamenti pari a 6,6 miliardi di euro finalizzati a sostenere nuovi investimenti per i trasporti sostenibili , l'energia pulita, l'innovazione aziendale e l'istruzione in tutta Europa e nel mondo.	11
4 maggio 2023 - Regioni - Alla terza conferenza ministeriale dell'Unione per il Mediterraneo (UpM) sullo sviluppo urbano sostenibile, i ministri hanno affermato il loro forte impegno a promuovere uno sviluppo urbano sostenibile, resiliente, sicuro e integrato	12
4 maggio 2023 - La Commissione europea ha proposto di modificare le direttive sulla tariffazione stradale dei veicoli commerciali pesanti con rimorchio , in base alla classe di emissioni di CO2 di questi rimorchi....	12
5 maggio 2023 - Aiuti di Stato - La Commissione europea avvia una consultazione sul progetto di estensione del periodo di sostegno agli aeroporti regionali	13
5 maggio 2023 - Italia: Finanziamento BEI da 360 milioni di euro a TIM, con garanzia SACE, per lo sviluppo della rete 5g	13
9 maggio 2023 – PE: seduta plenaria – Un nuovo quadro per la mobilità urbana	13
9 maggio 2023 – PE: seduta plenaria - Green deal: ridurre le emissioni di metano del settore energetico	14
9 maggio 2023 – PE: seduta plenaria - Il PE chiede l'approvazione di una strategia macroregionale per il Mediterraneo nel secondo trimestre del 2023.....	14
10 maggio 2023 – PE: seduta plenaria - Un secondo paniere di risorse proprie per il bilancio dell'UE	15
15 maggio 2023 - Il Consiglio ha nominato Luigi Di Maio rappresentante speciale dell'UE (RSUE) per la regione del Golfo	15
15 maggio 2023 – GUCE - Economia Circolare - La Commissione europea ha adottato la revisione del quadro di monitoraggio dell'economia circolare.....	16
16 maggio 2023 - Ambiente - È stato adottato il regolamento dell'UE che mira a ridurre significativamente il contributo dell'Unione europea alla deforestazione e al degrado forestale a livello mondiale.	16
16 maggio 2023 - Energia - 16 Paesi europei inviano un messaggio sull'importanza del nucleare nella strategia energetica europea.....	17
17 maggio 2023 - Gli ambasciatori degli Stati membri dell'UE (Coreper) hanno approvato lo svolgimento delle prossime elezioni europee da giovedì 6 a domenica 9 giugno 2024	17
22 maggio 2023 - Trasporti - La Presidenza svedese del Consiglio dell'UE perfeziona la sua proposta di compromesso sullo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti	17
22 maggio 2023 - Il Consiglio ha adottato la sua posizione sulla proposta di regolamento che stabilisce il quadro per l'elaborazione delle specifiche di progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili	18
24 maggio 2023 - I deputati della Commissione Trasporti del PE (TRAN) hanno convalidato l'accordo interistituzionale sulla regolamentazione dell'uso di carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo	19
24 maggio 2023 - Trasporti - Gli eurodeputati approvano l'accordo sulla realizzazione di infrastrutture per i carburanti alternativi	19

(fonte: Servizi della Commissione europea)

25 aprile 2023 - La Commissione europea ha istituito l'Ufficio del marchio del patrimonio europeo

La Commissione europea ha istituito l'Ufficio del marchio del patrimonio europeo, un organismo "ombrello" per sostenere la crescita del marchio. Il progetto, che durerà da marzo 2023 a luglio 2026, avrà un budget di 3 milioni di euro. Organizzerà attività di networking, collaborazione, formazione e sensibilizzazione tra i siti del Patrimonio europeo e i loro coordinatori nazionali. Per la Commissione, l'obiettivo è creare sinergie tra gli attori del settore del patrimonio culturale dell'UE, rafforzare la capacità dei siti e sostenere le attività di comunicazione su questi siti.

25 aprile 2023 - Il Consiglio e il PE hanno raggiunto un accordo politico provvisorio su una proposta volta a decarbonizzare il settore dell'aviazione e a creare condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (iniziativa ReFuelEU Aviation).

La proposta mira ad aumentare sia la domanda che l'offerta di combustibili sostenibili per l'aviazione, garantendo nel contempo condizioni di parità in tutto il mercato del trasporto aereo dell'UE. Si tratta di una proposta importante per avviare il trasporto aereo sulla traiettoria degli obiettivi climatici dell'UE per il 2030 e il 2050, in quanto i combustibili sostenibili per l'aviazione sono uno dei principali strumenti a breve e medio termine per la decarbonizzazione del settore. Dovrebbe consentire di superare la situazione che ne pregiudica lo sviluppo, ovvero un basso livello di offerta e prezzi ancora di molto superiori a quelli dei combustibili fossili.

Prossime tappe

L'accordo politico provvisorio è ora soggetto all'approvazione formale dei due colegislatori. Per quanto riguarda il Consiglio, la presidenza svedese intende presentare quanto prima il testo ai rappresentanti degli Stati membri (Coreper), in previsione dell'adozione formale in una delle prossime sessioni del Consiglio.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

Il Consiglio dell'Unione europea: decarbonizzare il settore dell'aviazione

<https://www.consilium.europa.eu/it/press/press-releases/2023/04/25/council-and-parliament-agree-to-decarbonise-the-aviation-sector/>

25 aprile 2023 - La Commissione Agricoltura del Parlamento europeo ha adottato un parere che mira a ridurre significativamente il campo di applicazione della proposta di direttiva sulle emissioni industriali.

Adottando il parere di Benoit Lutgen (PPE, Belgio) su questa proposta (36 voti a favore, 8 contrari e 2 astensioni), la Commissione Agricoltura vuole che gli allevamenti di bovini siano esclusi dal campo di applicazione del testo e che le norme riviste si applichino solo agli allevamenti industriali di pollame e di suini con più di 40.000 posti per il pollame, 2.000 posti per i suini (o più di 750 posti per le scrofe) e alle strutture con 750 unità di bestiame (UBA) o più.

Il Comitato per l'Agricoltura propone diverse disposizioni che semplificano le procedure di registrazione e riducono gli obblighi per gli agricoltori.

Le organizzazioni e le cooperative agricole dell'UE (Copa-Cogeca) hanno accolto con favore l'esito del voto del parere in commissione agricoltura. Gli eurodeputati "hanno dimostrato il loro sostegno agli agricoltori dell'UE rifiutando il termine "impianti industriali" per l'agricoltura familiare", ha osservato il Copa-Cogeca.

25 aprile 2023 - Trasporti - Gli eurodeputati sono preoccupati per il ritardo di alcuni dossier

I membri della Commissione Trasporti del Parlamento europeo (TRAN) hanno espresso le loro preoccupazioni al Commissario europeo per i Trasporti, Adina Vălean, per il ritardo di alcuni dossier. Con le elezioni europee previste per la primavera del 2024, temono che alcuni dossier non saranno completati in tempo.

Vălean ha presentato la tabella di marcia della Commissione. Dopo la presentazione a marzo del pacchetto sulla sicurezza stradale, la Commissione sta ultimando e presenterà a giugno il pacchetto sull'ecologizzazione del trasporto merci. Il pacchetto comprenderà il miglioramento della gestione e della localizzazione della capacità infrastrutturale e la revisione della direttiva sul peso e le dimensioni dei container per adattarla ai veicoli elettrici. Includerà la revisione della direttiva sul trasporto combinato, una proposta sulla misurazione

delle emissioni di CO2 e una revisione della direttiva sui macchinisti per rendere la loro professione più attraente per le giovani generazioni.

La Direzione Generale Mobilità e Trasporti della Commissione (DG MOVE) sta attualmente lavorando alla revisione dell'intero pacchetto sui controlli tecnici. Attualmente sta valutando l'impatto dell'attuale direttiva, in particolare sul numero di particelle fini nell'aria e sulla loro misurazione. La Commissione intende utilizzare la digitalizzazione per compiere progressi in questo settore.

Infine, la DG MOVE sta lavorando all'iniziativa sui servizi digitali di mobilità multimodale, che mira a rendere più facile per i consumatori e le imprese confrontare le offerte di mobilità e fare scelte di mobilità più sostenibili.

Il Commissario ha annunciato che le ultime due misure saranno presentate dopo l'estate, probabilmente a settembre, per i servizi di mobilità digitale multimodale. Un annuncio che ha preoccupato i parlamentari, visto il calendario elettorale.

25 aprile 2023 - Regioni - Gli attori territoriali chiedono una strategia macroregionale mediterranea

Rappresentanti regionali di tutto il Mediterraneo, membri del Parlamento europeo e rappresentanti delle istituzioni europee si sono incontrati a Bruxelles per dare impulso politico alla creazione di una strategia macroregionale mediterranea.

Hanno firmato una dichiarazione degli "amici della macroregione mediterranea".

Il governo della Catalogna ha organizzato questo evento per promuovere e lanciare la macroregione mediterranea, con la partecipazione della Conferenza delle regioni periferiche marittime (CRPM) e del governo della regione meridionale Provenza-Alpi-Costa Azzurra.

Il lancio dell'iniziativa "Amici della Macroregione Mediterranea" mira a creare uno slancio in vista della Presidenza spagnola del Consiglio dell'UE per portare a compimento il progetto.

"Il Mediterraneo è unico", ha dichiarato Raquel Gallego Torres, coordinatrice degli affari esterni della Giunta di Andalusia, per la presidenza della Commissione Intermediterranea della CRPM: "Tutti i territori che vi si affacciano condividono sfide comuni, ma anche un ricco potenziale. Una strategia macroregionale permetterebbe di sfruttare questo potenziale e di rafforzare la coesione del bacino, consentendo di ottimizzare le risorse e di agire efficacemente a beneficio dell'intera area".

Il Comitato europeo delle regioni (CdR) ha adottato un parere in materia nell'ottobre 2022.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

La dichiarazione degli "amici della macroregione mediterranea"

<https://cpmr-intermed.org/fr/download/declaration-becoming-a-friend-of-the-mediterranean-macro-region/>

25 aprile 2023 - Fit for 55: Il Consiglio adotta i principali atti legislativi per raggiungere gli obiettivi climatici del 2030

Il Consiglio ha adottato cinque leggi che consentiranno all'UE di ridurre le emissioni di gas serra nei principali settori dell'economia, assicurando al contempo che i cittadini e le microimprese più vulnerabili, nonché i settori esposti alla rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, siano efficacemente sostenuti nella transizione climatica. Le leggi fanno parte del pacchetto "Fit for 55", che definisce le politiche dell'UE in linea con l'impegno di ridurre le emissioni nette di gas serra di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 e di raggiungere la neutralità climatica nel 2050. Il voto del Consiglio è l'ultima fase della procedura decisionale.

Sistema di scambio delle emissioni dell'UE - Il sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE (EU ETS) è un mercato del carbonio basato su un sistema di cap-and-trade di quote di emissioni per le industrie ad alta intensità energetica, il settore della produzione di energia e il settore dell'aviazione.

Le nuove regole aumentano l'ambizione complessiva di riduzione delle emissioni entro il 2030 nei settori coperti dall'ETS al 62% rispetto ai livelli del 2005.

Emissioni del trasporto marittimo - Le emissioni del trasporto marittimo saranno incluse per la prima volta nell'ambito del sistema ETS dell'UE. L'obbligo di restituzione delle quote da parte delle compagnie di navigazione sarà introdotto gradualmente: 40% per le emissioni verificate dal 2024, 70% dal 2025 e 100% dal 2026.

La maggior parte delle grandi navi sarà inclusa nel campo di applicazione del sistema ETS fin dall'inizio, mentre altre grandi navi, in particolare quelle offshore, saranno prima incluse nel regolamento "MRV" sul monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di CO2 del trasporto marittimo e solo in un secondo momento saranno incluse nel sistema ETS.

Le emissioni non CO2 (metano e N2O) saranno incluse nel regolamento "MRV" a partire dal 2024 e nell'EU ETS dal 2026.

Edifici, trasporto stradale e settori aggiuntivi - È stato istituito un nuovo sistema di scambio di emissioni separato per gli edifici, il trasporto su strada e i settori aggiuntivi (principalmente la piccola industria), al fine di garantire una riduzione delle emissioni efficiente in termini di costi in questi settori, che finora si sono dimostrati difficili da decarbonizzare. Il nuovo sistema si applicherà ai distributori che forniscono combustibili agli edifici, al trasporto su strada e ai settori aggiuntivi a partire dal 2027. È stata introdotta una clausola di salvaguardia in base alla quale, se il prezzo del petrolio e del gas dovesse essere eccezionalmente alto nel periodo precedente l'avvio del nuovo sistema, questo sarà posticipato al 2028.

Emissioni del settore aereo - Le quote di emissione gratuite per il settore dell'aviazione saranno gradualmente eliminate e, a partire dal 2026, saranno messe all'asta. Fino al 31 dicembre 2030, 20 milioni di quote saranno riservate per incentivare la transizione degli operatori aerei dall'uso di combustibili fossili.

Il sistema ETS dell'UE si applicherà ai voli intraeuropei (compresi i voli in partenza per il Regno Unito e la Svizzera), mentre il CORSIA si applicherà ai voli extraeuropei da e per i Paesi terzi che partecipano al CORSIA dal 2022 al 2027 ("taglio netto").

Verrà inoltre migliorata la trasparenza sulle emissioni degli operatori aerei e sulle compensazioni e verrà istituito un quadro di monitoraggio, comunicazione e verifica degli effetti del trasporto aereo non CO2. Entro il 1° gennaio 2028, sulla base dei risultati di tale quadro, la Commissione proporrà, se del caso, misure di mitigazione per gli effetti del trasporto aereo non CO2.

Meccanismo di aggiustamento delle frontiere per il carbonio

Il Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) è un meccanismo che riguarda le importazioni di prodotti di industrie ad alta intensità di carbonio. L'obiettivo del CBAM è quello di evitare - nel pieno rispetto delle regole del commercio internazionale - che gli sforzi di riduzione delle emissioni di gas serra dell'UE siano compensati da un aumento delle emissioni al di fuori dei suoi confini, attraverso la delocalizzazione della produzione in Paesi dell'UE in cui le politiche applicate per combattere i cambiamenti climatici sono meno ambiziose di quelle dell'UE o l'aumento delle importazioni di prodotti ad alta intensità di carbonio.

Fino alla fine del 2025 la CBAM si applicherà solo come obbligo di comunicazione. La CBAM sarà introdotta gradualmente, parallelamente alla graduale eliminazione delle quote gratuite, una volta iniziata nell'ambito del sistema ETS riveduto per i settori interessati. Le quote gratuite per i settori coperti dal Carbon Border Adjustment Mechanism - cemento, alluminio, fertilizzanti, produzione di energia elettrica, idrogeno, ferro e acciaio, nonché alcuni precursori e un numero limitato di prodotti a valle - saranno eliminate gradualmente in un periodo di nove anni tra il 2026 e il 2034.

Il CBAM promuove l'importazione nell'UE di beni da parte di imprese non comunitarie che soddisfano gli elevati standard climatici applicabili nei 27 Stati membri dell'UE. Ciò garantirà un trattamento equilibrato di tali importazioni ed è volto a incoraggiare i partner dell'UE nel mondo a unirsi agli sforzi climatici dell'UE.

Il Fondo sociale per il clima

Il Fondo sociale per il clima sarà utilizzato dagli Stati membri per finanziare misure e investimenti a sostegno delle famiglie vulnerabili, delle microimprese e degli utenti dei trasporti e per aiutarli a far fronte all'impatto dei prezzi di un sistema di scambio di quote di emissioni per gli edifici, il trasporto stradale e altri settori.

Il fondo sarà finanziato principalmente dai proventi del nuovo sistema di scambio di quote di emissione fino a un importo massimo di 65 miliardi di euro, da integrare con contributi nazionali. È istituito temporaneamente per il periodo 2026-2032.

Contesto

Il Consiglio ha votato le seguenti leggi del pacchetto "Fit for 55":

- Revisione della direttiva ETS
- Modifica del regolamento MRV per il trasporto marittimo
- Revisione della direttiva ETS sull'aviazione
- Regolamento che istituisce un Fondo sociale per il clima

- Regolamento che istituisce un meccanismo di aggiustamento delle frontiere del carbonio.

Presentato dalla Commissione europea il 14 luglio 2021 nell'ambito dell'European Green Deal, il pacchetto "Fit for 55" consentirà all'UE di ridurre le proprie emissioni nette di gas serra di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 e di raggiungere la neutralità climatica nel 2050.

Il Consiglio e il Parlamento europeo hanno raggiunto un accordo provvisorio sul trasporto aereo ETS il 7 dicembre 2022, sul CBAM il 13 dicembre 2022 e sull'EU ETS e l'SCF il 18 dicembre 2022. Il Parlamento ha adottato formalmente le leggi il 18 aprile 2023.

I prossimi passi

Le leggi saranno ora firmate dal Consiglio e dal Parlamento europeo e pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'UE prima di entrare in vigore.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

Il Consiglio dell'Unione europea

<https://www.consilium.europa.eu/it/press/press-releases/2023/04/25/fit-for-55-council-adopts-key-pieces-of-legislation-delivering-on-2030-climate-targets/>

25 aprile 2023 - Sicurezza stradale e privacy

Il Garante Europeo della Protezione dei Dati (GEPD) ha emesso tre pareri su tre proposte della Commissione europea che fanno parte del "pacchetto sulla sicurezza stradale". Ciò include una proposta sullo scambio transfrontaliero di informazioni sui reati stradali connessi alla sicurezza stradale; uno sulla patente di guida; e una su una nuova proposta di direttiva sull'effetto a livello dell'UE di alcune squalifica di guida relative a reati gravi connessi alla sicurezza stradale.

La proposta di direttiva riveduta della CBE mira ad estenderne l'ambito di applicazione e a perfezionare le procedure di assistenza reciproca tra gli Stati membri dell'UE nelle indagini transfrontaliere sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, al fine di agevolare l'applicazione transfrontaliera delle sanzioni e di proteggere gli utenti della strada. Lo scambio di informazioni sulla guida, il traffico o altri reati di sicurezza stradale implica il trattamento dei dati personali, il GEPD formula raccomandazioni sulla durata della conservazione dei dati personali. Il GEPD raccomanda inoltre di limitare lo scambio di dati personali tra gli Stati membri dell'UE a quanto necessario per svolgere indagini sui reati di sicurezza stradale e per l'applicazione delle sanzioni. In particolare, è necessario chiarire le condizioni di accesso alle banche dati nazionali diverse dai registri nazionali di veicoli, a cui è possibile accedere nel contesto della direttiva CBE, nonché le condizioni di utilizzo del portale CBE. Il GEPD raccomanda inoltre di rivedere le modalità di informazione fornite alle persone in merito alle norme in materia di protezione dei dati.

La proposta sulla patente di guida sostituirà l'attuale direttiva del 2006 e aggiornerebbe le norme dell'UE in materia di patenti di guida, compresa l'introduzione di una patente di guida digitale valida in tutta l'UE. Nel suo parere, il GEPD raccomanda di limitare l'uso della rete per lo scambio di informazioni relative alle patenti di guida tra le autorità nazionali (RESPER) al fine di prevenire, individuare e indagare sui reati connessi al traffico stradale. Inoltre, il GEPD sottolinea la necessità di garantire che non siano trattati dati personali diversi dalle informazioni necessarie per verificare i diritti di guida di una persona titolare di una patente di guida mobile. Infine, l'uso del portafoglio ID digitale dell'UE per le patenti di guida mobili dovrebbe essere facoltativo e non obbligatorio.

Per quanto riguarda la proposta di direttiva sull'effetto a livello dell'UE di alcune deroghe alla guida relative a reati gravi connessi alla sicurezza stradale, il GEPD ricorda che dovrebbe essere consultato in merito ai futuri atti di esecuzione o atti delegati da adottare sulla base della direttiva.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

I pareri sulle tre proposte della Commissione europea che fanno parte del "pacchetto sulla sicurezza stradale"

https://edps.europa.eu/data-protection/our-work/publications/opinions/2023-04-25-road-safety-package_en

26 aprile 2023 - Trasporti - Il Consiglio dell'UE approva l'accordo sulla realizzazione di infrastrutture per i carburanti alternativi

I rappresentanti permanenti degli Stati membri presso l'UE (Coreper) hanno discusso il regolamento "AFIR" sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi che abroga la direttiva 2014/94/UE. Hanno analizzato il testo risultante dal compromesso raggiunto con il Parlamento europeo nella notte tra lunedì 27 e martedì 28 marzo. Questo esame ha avuto luogo in vista dell'adozione formale. Da parte sua, il PE dovrà ancora convalidare il testo in seduta plenaria prima di poterlo pubblicare sulla Gazzetta Ufficiale dell'UE.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

Il testo di compromesso

<https://eur.europa.eu/f/61>

26 aprile 2023 - Nuovo documento di lavoro - Quanto sono veloci i viaggi in treno tra le città dell'UE e se la ferrovia è più veloce dell'aereo

Il presente documento analizza la velocità ferroviaria su un insieme di 1 356 tratte tra città medie e grandi dell'UE situate a meno di 500 km di distanza. Solo sul 3% delle tratte tra queste città la velocità ferroviaria supera i 150 km/h e sul 30% delle tratte la velocità è inferiore ai 60 km/h. Le velocità ferroviarie tendono a essere inferiori e mancano più collegamenti negli Stati membri dell'UE orientali e sulle tratte transfrontaliere. Su 297 rotte, servite sia dalla ferrovia che da un volo diretto, il viaggio in treno è più veloce su 68 delle rotte. Migliorando la velocità di esercizio a 160 km/h sul nucleo della Rete transeuropea di trasporto (TEN-T) si arriverebbe a 103. Una velocità operativa di circa 175 km/h sembra essere sufficiente per far sì che i viaggi in treno superino costantemente quelli in aereo su distanze fino a 500 km, ma ciò è necessario solo per i viaggi più lunghi.

Il passaggio dei passeggeri del trasporto aereo alla ferrovia sulle tratte in cui la ferrovia è più veloce porterebbe a una riduzione del 17% delle emissioni totali di CO2 dei viaggi aerei sulle 297 tratte analizzate e a una riduzione del 4,2% del tempo di viaggio dei passeggeri su queste tratte. Se la velocità sulla rete centrale TEN-T venisse migliorata, come proposto dalla Commissione europea, il cambio modale ridurrebbe le emissioni di CO2 su queste tratte del 25% e i tempi di percorrenza diminuirebbero del 6%. Un tale trasferimento modale, tuttavia, richiederebbe più di un miglioramento del solo tempo di viaggio e dovrebbe considerare aspetti quali il costo, la convenienza, il comfort e i voli di collegamento.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

Working paper - Quanto sono veloci i viaggi in treno tra le città dell'UE e la ferrovia è più veloce dell'aereo?

https://ec.europa.eu/regional_policy/information-sources/publications/working-papers/2023/how-fast-are-rail-trips-between-eu-cities-and-is-rail-faster-than-air_en

Mappa interattiva

https://ec.europa.eu/regional_policy/assets/scripts/map/regio-gis-maps/public_transport/rail_vs_air.html

28 aprile 2023 - Trasporti - Gli Stati membri dell'UE hanno discusso la nuova proposta di testo della Presidenza svedese sulla diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in seno al gruppo di lavoro sui trasporti - questioni intermodali e reti.

La Presidenza ha rivisto la sua proposta tenendo conto delle osservazioni fatte dagli Stati membri nell'ultima riunione di fine marzo.

L'obiettivo di questo testo è rendere obbligatori gli ITS essenziali in tutta l'UE e risolvere i problemi legati alla mancanza di interoperabilità e continuità delle applicazioni e dei servizi esistenti.

Le principali modifiche riguardano la copertura geografica dei dati da fornire. Per quanto riguarda le condizioni di accesso a gallerie, ponti, limiti di velocità, divieti di sorpasso per i veicoli pesanti e restrizioni di peso e dimensioni, la proposta precedente prevedeva già l'inclusione dell'intera rete transeuropea. Ciò includeva strade, altre autostrade e sezioni di strade primarie con un traffico giornaliero medio annuo totale superiore a 2.000 veicoli, nonché tutte le strade delle città al centro di ciascun nodo urbano.

La Presidenza ha aggiunto in questa nuova proposta le strade gestite dalle città. Ha inoltre aggiunto la possibilità per ogni Stato membro di scegliere di limitare la copertura delle città al centro dei nodi urbani con una popolazione superiore a 1 milione di abitanti e alle strade con un traffico giornaliero annuale superiore a 8 500 veicoli. Lo Stato membro che prende questa decisione dovrà poi notificare alla Commissione le strade coperte nel nodo urbano.

Questa estensione geografica includerà anche la direzione del traffico sulle strade reversibili, i piani di traffico, le limitazioni di accesso permanenti, i limiti delle limitazioni, i divieti o gli obblighi zionali, lo stato attuale dell'accesso e le condizioni del traffico nelle zone a traffico limitato.

La Presidenza ha inoltre definito il termine "strada primaria". Si tratta quindi di "una strada al di fuori delle aree urbane, che collega le principali città o regioni, o entrambe, non classificata come parte della rete stradale transeuropea globale o come autostrada e designata dagli Stati membri conformemente al regolamento delegato".

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

La proposta della Presidenza

<https://aeur.eu/f/6lq>

2 maggio 2023 - Il Consiglio e il Parlamento europeo hanno raggiunto un accordo provvisorio sul regolamento per la protezione delle indicazioni geografiche per i prodotti artigianali e industriali.

Una volta approvato definitivamente, le indicazioni geografiche (IG), finora utilizzate principalmente per alimenti e bevande, saranno estese ai prodotti industriali le cui qualità sono essenzialmente legate alla zona di produzione, come il vetro di Boemia, la porcellana di Limoges o le posate di Solingen.

L'UE dispone attualmente di norme specifiche di protezione delle IG per i vini, le bevande spiritose, i prodotti alimentari e altri prodotti agricoli. Lo Champagne e il Prosciutto di Parma sono esempi ben noti di IG agricole. Tuttavia, attualmente non esiste una protezione delle IG a livello europeo per i prodotti artigianali e industriali. Questo regolamento mira a stabilire una protezione delle IG direttamente applicabile per i prodotti artigianali e industriali (come gioielli, tessuti, vetro, porcellana, ecc.) a livello dell'UE, a complemento della protezione UE esistente per le IG nel settore agricolo.

La protezione delle IG per questi prodotti porterà a una maggiore innovazione e a maggiori investimenti nell'artigianato, aiutando gli artigiani e i produttori, in particolare le PMI, a promuovere e proteggere il loro know-how tradizionale a livello dell'UE, nel rispetto delle regole di concorrenza dell'UE.

I punti principali dell'accordo

L'accordo politico raggiunto con il Parlamento:

- garantisce la coerenza con le norme di protezione delle IG per i prodotti agricoli applicando il concetto di "indicazioni geografiche protette" (le cosiddette "IGP"), che assicura che le indicazioni geografiche siano attraenti per i produttori che mantengono un forte legame tra le caratteristiche del prodotto e la sua origine geografica;
- prevede procedure efficienti di controllo e verifica per la protezione delle IG, con un sistema basato sull'autodichiarazione come procedura predefinita che gli Stati membri rafforzano con i controlli;
- garantisce che la protezione delle IG artigianali e industriali si applichi anche allo spazio dei nomi di dominio e all'ambiente online;
- facilita le procedure per la registrazione delle IG, in particolare per le PMI, garantendo al contempo un elevato livello di protezione legale, con l'Ufficio dell'Unione europea per la proprietà intellettuale (EUIPO) che svolge un ruolo importante nelle procedure di registrazione delle IG artigianali e industriali.

I prossimi passi

L'accordo provvisorio raggiunto con il Parlamento europeo deve ora essere approvato e adottato formalmente da entrambe le istituzioni.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

Proposta originale della Commissione

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-8205-2022-INIT/it/pdf>

2 maggio 2023 – Pubblicata una relazione sui risultati della programmazione della politica di coesione 2021-2027

I finanziamenti della politica di coesione nel periodo 2021-2027 dovrebbero sostenere la creazione di 1,3 milioni di posti di lavoro e aumentare il PIL dell'UE dello 0,5 % in media entro la fine del decennio e fino al 4 % in alcuni Stati membri. Contribuirà inoltre a fornire molti beni pubblici comuni, fornendo benefici tangibili e concreti ai cittadini, alle regioni e alle città europee. Queste sono alcune delle conclusioni di una relazione sui risultati della programmazione della politica di coesione 2021-2027 pubblicata il 2 maggio 2023.

La politica di coesione realizzerà un volume totale di investimenti pari a 545 miliardi di euro durante questo periodo, di cui 378 miliardi di euro finanziati dall' UE. Questi investimenti promuoveranno una convergenza socioeconomica duratura, la coesione territoriale, un'Europa sociale e inclusiva e una transizione verde e digitale regolare ed equa.

Un'Europa più intelligente e competitiva

La politica di coesione sostiene fortemente la ricerca e l'innovazione e affronta il divario digitale. Ad esempio, 83.000 ricercatori avranno accesso a strutture di ricerca migliorate, mentre 725.000 aziende saranno supportate per l'innovazione e la crescita intelligente.

La politica mira a sostenere la modernizzazione e la digitalizzazione dei servizi pubblici (che coinvolgono 22.500 pubbliche amministrazioni) e la trasformazione digitale delle imprese. Sostiene inoltre lo sviluppo di competenze e infrastrutture digitali, anche attraverso la connessione di 3,1 milioni di famiglie a reti mobili ad alta velocità e infrastrutture digitali fisse.

Verso un'economia a zero emissioni nette e un'Europa più resiliente

Gli investimenti verdi nella mitigazione dei cambiamenti climatici e nell'adattamento ai cambiamenti climatici si concentrano sugli obiettivi del Green Deal europeo di ridurre i gas a effetto serra dell'UE di almeno il 55 % entro il 2030 e raggiungere la neutralità climatica entro il 2050.

A tal fine, la politica di coesione sostiene progetti nei settori dell'efficienza energetica e delle energie rinnovabili che sono particolarmente importanti per attuare azioni chiave nell'ambito del piano REPowerEU. Ad esempio, si prevede che 32 milioni di m² di edifici pubblici e 723 000 famiglie beneficeranno di miglioramenti delle prestazioni energetiche, mentre saranno installati 9,555 MW di capacità aggiuntiva di energia rinnovabile.

Per sostenere l'adattamento ai cambiamenti climatici e la gestione del rischio di catastrofi, la politica sosterrà la costruzione di 229.000 ettari di nuove infrastrutture verdi.

La mobilità urbana sostenibile sarà inoltre sostenuta includendo 1,230 km di linee di tram e metropolitane nuove e modernizzate e 12,200 km di infrastrutture ciclabili.

L'acqua pulita e il miglioramento delle infrastrutture per le acque reflue raggiungeranno 16,4 milioni di persone attraverso gli investimenti in materia di coesione.

Verso una transizione giusta

La politica di coesione aiuta le persone e i territori maggiormente colpiti dalla transizione verso la neutralità climatica a garantire che nessuno rimanga indietro.

Essa sosterrà pertanto quasi 39 000 imprese ad abbracciare questa transizione. In particolare, più di 5.000 piccole e medie imprese (PMI) beneficeranno di investimenti in nuove competenze per la specializzazione intelligente, la transizione industriale e l'imprenditorialità. Fino a 120 000 disoccupati beneficeranno delle misure di sostegno del mercato del lavoro e quasi 200 000 persone acquisiranno nuove qualifiche.

Un'Europa più sociale e inclusiva

Per garantire una crescita sociale e inclusiva e in linea con il pilastro europeo dei diritti sociali, i fondi di coesione sostengono le persone, anche nella loro vita professionale. Ciò include lo sviluppo delle competenze e dell'apprendimento permanente — priorità cruciali nell'Anno europeo delle competenze — di almeno 6,5 milioni di disoccupati. Ciò contribuirà a raggiungere l'obiettivo dell'UE per il 2030 di almeno il 60 % di tutti gli adulti che partecipano alla formazione ogni anno.

Un'attenzione particolare è rivolta al miglioramento dell'integrazione e dell'inclusione di oltre 3 milioni di persone, di cui 600.000 in gruppi emarginati come i Rom. I fondi sosterranno anche 1,7 milioni di alunni nell'istruzione primaria e secondaria, mentre quasi 3,5 milioni di persone dovrebbero studiare in strutture di istruzione nuove o modernizzate.

La salute e l'assistenza a lungo termine, comprese le infrastrutture e le attrezzature, beneficeranno di importanti miglioramenti, mentre si prevede che 60 milioni di pazienti ricevano consulenza o cure mediche in strutture sanitarie nuove o modernizzate.

Un'Europa più connessa

La politica di coesione sosterrà sistemi di trasporto efficienti a tutti i livelli territoriali, come il trasporto ferroviario, uno dei modi di trasporto più sicuri e puliti: 3,900 km di linee ferroviarie della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) saranno costruite o modernizzate.

Infine, grazie ai programmi in tutta l'UE e ai suoi vicini nell'ambito della cooperazione territoriale europea, saranno investiti fondi in progetti comuni che coinvolgono più di 2 milioni di persone, 40 299 organizzazioni e 25.456 PMI.

Lo sfondo

La politica di coesione è il principale strumento di investimento a lungo termine nell'UE. Contribuisce a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale nell'UE, corregge gli squilibri tra paesi e regioni e realizza le priorità politiche dell'Unione.

La politica di coesione è attuata da diversi fondi:

- Il Fondo europeo di sviluppo regionale, investendo nello sviluppo sociale ed economico di tutte le regioni e città dell'UE.
- Il Fondo di coesione, investendo nell'ambiente e nei trasporti nei paesi meno prosperi dell'UE.
- Il Fondo sociale europeo Plus, sostenendo l'occupazione e creando una società equa e socialmente inclusiva nell'UE.
- Il Fondo per una transizione giusta sostiene le regioni più colpite dalla transizione verso la neutralità climatica.

Gli obiettivi politici sono i seguenti:

- un'Europa più competitiva e più intelligente;
- una transizione più verde e a basse emissioni di carbonio verso un'economia netta a zero emissioni di carbonio e un'Europa resiliente;
- un'Europa più connessa migliorando la mobilità;
- un'Europa più sociale e inclusiva;
- un'Europa più vicina ai cittadini per un approccio dal basso verso l'alto e basato sul territorio, consentendo ai territori subregionali e alle comunità locali di individuare le proprie priorità e progetti in modo integrato e partecipativo;
- una transizione giusta verso gli obiettivi dell'Unione per il 2030 in materia di energia e clima e un'economia climaticamente neutra dell'Unione entro il 2050, sulla base dell'accordo di Parigi.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

Il rapporto: Relazioni e allegati, comprese le schede dei paesi con priorità e risultati principali per Stato membro

https://ec.europa.eu/regional_policy/information-sources/publications/reports/2023/report-on-the-outcome-of-2021-2027-cohesion-policy-programming_en

3 maggio 2023 - Trasporti - La Presidenza svedese del Consiglio dell'UE ha perfezionato la sua proposta di revisione della direttiva sulla sicurezza stradale.

Il nuovo compromesso è stato discusso mercoledì 3 maggio durante la riunione del Gruppo di lavoro sui trasporti terrestri.

Nel precedente compromesso, la Presidenza suggeriva di estendere l'ambito di applicazione della direttiva al mancato rispetto delle norme sulle limitazioni di accesso dei veicoli. Questa proposta è stata accettata e formulata come segue: "La presente direttiva mira a garantire un elevato livello di protezione per tutti gli utenti della strada nell'Unione facilitando lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale [nonché sulle infrazioni relative alle limitazioni all'accesso dei veicoli in ambito urbano] e agevolando in tal modo l'applicazione delle sanzioni, quando tali infrazioni sono commesse con un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso da quello in cui è stata commessa l'infrazione".

Per quanto riguarda le procedure di scambio di informazioni sull'immatricolazione dei veicoli tra gli Stati membri, la Presidenza ha proposto l'intervento dell'autorità competente. "Per determinare se un veicolo è sovraccarico o non rispetta le norme sulle aree urbane riservate all'accesso dei veicoli, l'autorità competente deve innanzitutto richiedere, se del caso, l'accesso ai dati tecnici del veicolo", si legge.

Una volta accertata l'infrazione, si suggerisce che l'autorità competente richieda l'accesso ai dati del detentore e, se del caso, del proprietario e dell'utente finale del veicolo.

Inoltre, il compromesso della Presidenza prevede che gli Stati membri possano inviare un messaggio che indica che le informazioni non possono essere divulgate nel caso in cui le informazioni richieste rivelino l'identità di una persona protetta dalla legislazione nazionale dello Stato membro di immatricolazione. Lo Stato membro richiesto non sarebbe quindi obbligato a condividere altre informazioni oltre a quelle relative all'infrazione commessa.

Per quanto riguarda la lettera di informazioni sulle infrazioni stradali, la Presidenza ha proposto che gli Stati membri garantiscano che, nei casi in cui il responsabile sia un conducente non residente che sia stato controllato sul posto durante un controllo stradale e in cui l'applicazione dell'infrazione commessa sia stata finalizzata dall'autorità competente con una liquidazione della sanzione pecuniaria pagata dal responsabile, quest'ultimo riceva almeno le seguenti informazioni: - la ricevuta della transazione finanziaria; - i dati di contatto dell'autorità competente; - le informazioni sulle infrazioni commesse.

Infine, la Presidenza ha voluto completare l'elenco dei dati necessari per effettuare la ricerca in questione, in particolare le informazioni relative ai veicoli. L'elenco proposto comprende: - la data di prima immatricolazione del veicolo; - la massa del veicolo; - il numero di assi; - il tipo di carburante o di fonte energetica; - la norma EURO del veicolo.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

La proposta di compromesso

<https://aeur.eu/f/6r4>

3 maggio 2023 - Il Consiglio di amministrazione della Banca europea per gli investimenti (BEI) ha approvato nuovi finanziamenti pari a 6,6 miliardi di euro finalizzati a sostenere nuovi investimenti per i trasporti sostenibili, l'energia pulita, l'innovazione aziendale e l'istruzione in tutta Europa e nel mondo.

Revisione intermedia della politica di prestito nel settore dell'energia - Nel corso della riunione è stata adottata una revisione intermedia della politica di prestito della BEI nel settore dell'energia ed è stato accolto con favore l'aumento significativo dei finanziamenti a favore dell'efficienza energetica e delle rinnovabili, il sostegno all'innovazione energetica e il supporto finanziario alla nuova rete energetica e all'infrastruttura di stoccaggio, necessarie per una migliore integrazione dell'energia rinnovabile. I prestiti della BEI nel settore dell'energia sono aumentati da 11,6 miliardi di euro nel 2020 a 19,4 miliardi di euro nel 2022, una cifra che rappresenta più di un quarto dei finanziamenti complessivi della BEI.

Lo scorso ottobre la BEI ha deciso di aumentare i prestiti per l'energia di 30 miliardi di euro entro il 2027, sostenendo il piano REPowerEU.

Nel quadro della revisione, la BEI ha aggiornato l'attuale politica di prestito nel settore dell'energia, approvata nel 2019, per tenere conto dell'adozione della tassonomia dell'UE e confermare il proprio impegno a favore dell'energia pulita, escludendo i suoi finanziamenti per i progetti di produzione energetica basati su combustibili fossili non soggetti ad abbattimento.

3,8 miliardi di euro per i trasporti sostenibili - Il Consiglio di amministrazione della BEI ha rinnovato il sostegno a favore degli investimenti per i trasporti urbani sostenibili con ulteriori 3,8 miliardi di euro.

Vi è inclusa l'approvazione di nuovi investimenti per oltre 2 miliardi di euro al fine di aggiornare e modernizzare la rete ferroviaria ceca, compresa la diffusione della tecnologia del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario e il miglioramento della sicurezza dei passaggi a livello.

1,2 miliardi di euro per l'energia pulita - Il Consiglio di amministrazione della BEI ha approvato nuovi finanziamenti per 1,2 miliardi di euro allo scopo di incrementare l'uso dell'energia rinnovabile, comprendenti il sostegno alla diffusione su vasta scala di pannelli solari installati sui tetti dei magazzini e di centri di distribuzione in tutta l'Europa centrale e orientale, nonché il finanziamento di progetti di energia rinnovabile in Spagna, Portogallo e Germania nel quadro dell'iniziativa REPowerEU.

998 milioni di euro per l'innovazione aziendale - Il Consiglio ha approvato nuovi finanziamenti per la ricerca e lo sviluppo della tecnologia delle batterie per veicoli elettrici e la loro produzione su vasta scala.

625 milioni di euro per l'istruzione - È stato inoltre approvato un finanziamento per sostenere la costruzione di 11 nuovi campus scolastici in Austria e di una nuova scuola commerciale in Irlanda.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

INFO BEI

<https://www.eib.org/en/press/all/2023-188-eib-board-approves-eur-6-6-billion-for-transport-business-and-education-investment?lang=it>

4 maggio 2023 - Regioni - Alla terza conferenza ministeriale dell'Unione per il Mediterraneo (UpM) sullo sviluppo urbano sostenibile, i ministri hanno affermato il loro forte impegno a promuovere uno sviluppo urbano sostenibile, resiliente, sicuro e integrato.

La regione mediterranea si sta riscaldando il 20% più velocemente della media globale ed è quindi molto vulnerabile ai cambiamenti climatici. Il bacino del Mediterraneo presenta inoltre uno dei tassi di urbanizzazione più rapidi al mondo.

I ministri hanno incaricato la piattaforma regionale dell'UpM sullo sviluppo urbano sostenibile di concentrarsi nei prossimi anni sull'attuazione e sul monitoraggio dell'agenda urbana dell'UpM attraverso il piano d'azione strategico dell'UpM per lo sviluppo urbano entro il 2040 e il piano d'azione per l'edilizia abitativa.

La conferenza ministeriale è stata presieduta dalla copresidenza dell'UpM, ovvero l'UE, rappresentata dal Commissario per la Coesione, Elisa Ferreira, e la Giordania, rappresentata dal Ministro dei Lavori pubblici, Maher Hamdi Abuelsamen, alla presenza del Segretario generale dell'UpM, Nasser Kamel.

"Stiamo definendo un chiaro percorso di ulteriore cooperazione per realizzare la trasformazione verde e digitale delle nostre città e per offrire qualità della vita, posti di lavoro dignitosi, un ambiente sano e alloggi a prezzi accessibili negli anni a venire", ha dichiarato Ferreira.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

La dichiarazione

<https://ufmsecretariat.org/wp-content/uploads/2023/05/De%CC%81claration-ministe%CC%81rielle-de-lUpM-sur-le-de%CC%81veloppement-urbain-durable.pdf>

4 maggio 2023 - La Commissione europea ha proposto di modificare le direttive sulla tariffazione stradale dei veicoli commerciali pesanti con rimorchio, in base alla classe di emissioni di CO2 di questi rimorchi.

La Commissione intende prendere in considerazione l'effetto dei rimorchi sulle emissioni di CO2 dei veicoli commerciali pesanti nei sistemi di tariffazione stradale, che differenziano i pedaggi in base alle emissioni dei veicoli. Anche se un rimorchio non consuma energia da solo, il suo traino richiede energia al veicolo a cui è collegato. "I rimorchi efficienti possono essere utili ai veicoli convenzionali, riducendo il consumo di carburante e quindi le emissioni di CO2, e ai veicoli a emissioni zero, aumentando la loro autonomia", ha dichiarato la Commissione in un comunicato.

La proposta mira a ridurre i costi operativi dei rimorchi più efficienti e quindi a promuoverne l'adozione sul mercato. Secondo la valutazione d'impatto, il potenziale di efficienza energetica è di circa il 7,5% per i rimorchi a timone e del 15% per i semirimorchi rispetto a un rimorchio di riferimento del 2020. I rimorchi potrebbero quindi svolgere un ruolo importante nella decarbonizzazione del settore del trasporto merci su strada. Tuttavia, l'adozione sul mercato di rimorchi più efficienti è ostacolata dal loro prezzo più elevato e dal fatto che, finora, gli acquirenti di rimorchi non hanno avuto la possibilità di confrontare i diversi rimorchi in termini di efficienza energetica. Questa iniziativa fa eco alla revisione del 2022 delle norme sulla tariffazione stradale, che prevede l'obbligo di variare le tariffe per i veicoli commerciali pesanti in base alle loro emissioni di CO2.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

La proposta di revisione

<https://aeur.eu/f/6qr>

5 maggio 2023 - Aiuti di Stato - La Commissione europea avvia una consultazione sul progetto di estensione del periodo di sostegno agli aeroporti regionali

La Commissione europea ha lanciato una consultazione per raccogliere le opinioni delle parti interessate sulla sua bozza di proposta per offrire maggiore flessibilità agli Stati membri per sostenere gli aeroporti regionali, a causa delle conseguenze economiche della pandemia di coronavirus e dell'aggressione militare russa all'Ucraina. La Commissione intende estendere di tre anni, fino al 4 aprile 2027, il periodo di transizione di dieci anni previsto dagli orientamenti del 2014 sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree. Durante questo periodo, che scade il 4 aprile 2024, gli Stati sono autorizzati, a determinate condizioni, a concedere aiuti per coprire i costi operativi degli aeroporti regionali con meno di 3 milioni di passeggeri all'anno. La consultazione è aperta fino al 5 giugno 2023.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

La consultazione

https://competition-policy.ec.europa.eu/public-consultations/2023-aviation-guidelines_en

5 maggio 2023 - Italia: Finanziamento BEI da 360 milioni di euro a TIM, con garanzia SACE, per lo sviluppo della rete 5g

La Banca europea per gli investimenti (BEI), assistita in parte da una garanzia di SACE, conferma l'impegno al fianco di TIM nello sviluppo delle infrastrutture di rete di ultima generazione, attraverso un finanziamento da 360 milioni di euro dedicato al potenziamento della copertura 5G in Italia. L'accordo è stato perfezionato da Gelsomina Vigliotti, Vicepresidente BEI, Pietro Labriola, Amministratore Delegato di TIM, insieme a Bernardo Attolico, Chief Business Officer di SACE.

Il finanziamento concesso dalla BEI, e garantito al 60% da SACE a conferma della strategicità degli investimenti, permetterà a TIM di ampliare la copertura 5G della popolazione e del territorio nazionale entro fine 2025, anche grazie all'uso delle bande 700 MHz. L'operazione supporta gli obiettivi della 'Bussola Digitale 2030', il programma dell'Unione Europea che definisce le ambizioni digitali per il prossimo decennio, come lo sviluppo di infrastrutture digitali sicure e sostenibili, la trasformazione digitale delle imprese e la digitalizzazione dei servizi pubblici.

Inoltre, il finanziamento consentirà al Gruppo TIM di avere accesso ad uno strumento di debito a condizioni più favorevoli di quelle offerte sul mercato bancario obbligazionario.

Tra il 2019 e il 2023, la BEI ha finanziato progetti di TIM per oltre 1 miliardo di euro. Si tratta di finanziamenti che rientrano tra i principali settori di attività di BEI, quelli per lo sviluppo e il supporto alle reti infrastrutturali di telecomunicazione, la riduzione del digital divide, il raggiungimento degli obiettivi dell'Agenda digitale europea e l'impegno per le aree meno avvantaggiate dell'Unione.

Nel 2022 SACE, nell'ambito di Garanzia Italia e assieme a un pool di istituzioni finanziarie, ha supportato TIM garantendo un finanziamento da 2 miliardi di euro a sostegno degli investimenti previsti in Italia dal piano industriale del Gruppo.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

INFO BEI

<https://www.eib.org/en/press/all/2023-190-italy-tim-receives-eur360-million-in-eib-financing-with-sace-guarantee-for-5g-network-development>

9 maggio 2023 – Parlamento europeo: seduta plenaria - Il Parlamento europeo vota il nuovo quadro per la mobilità urbana

Il Parlamento europeo ha votato in sessione plenaria la risoluzione presentata da Andrey Novakov (PPE, Bulgaria) sul nuovo quadro per la mobilità urbana. Nonostante la forte opposizione dei gruppi CRE e ID e una spaccatura all'interno della sinistra, il testo ha ricevuto 485 voti a favore (31 contrari e 113 astensioni). Approvato a marzo in Commissione Trasporti (TRAN), mira a sottolineare l'importanza di sviluppare le infrastrutture necessarie per facilitare l'accessibilità a disabili, persone a mobilità ridotta e anziani. Il relatore ha inoltre voluto incoraggiare la transizione verde e digitale del trasporto urbano.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

Nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana

https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0130_IT.html

9 maggio 2023 – Parlamento europeo: seduta plenaria - Green deal: ridurre le emissioni di metano del settore energetico

Il PE ha adottato la sua posizione su una nuova legge per ridurre le emissioni di metano dal settore energetico, per raggiungere gli obiettivi climatici UE e migliorare la qualità dell'aria.

Si tratta della prima legge UE per ridurre le emissioni di metano e comprende le emissioni dirette di metano provenienti dai settori del petrolio, del gas fossile e del carbone, oltre che dal biometano una volta immesso nella rete del gas. I deputati chiedono che le nuove norme includano anche il settore petrolchimico. La risoluzione legislativa è stata adottata con 499 voti a favore, 73 contrari e 55 astensioni.

Il Parlamento invita la Commissione a rendere il 2030 un obiettivo vincolante per la riduzione delle emissioni di metano nell'UE per tutti i settori interessati entro la fine del 2025. Inoltre, i Paesi UE dovrebbero fissare obiettivi nazionali di riduzione nell'ambito dei loro piani nazionali integrati per l'energia e il clima.

Rafforzare gli obblighi di rilevamento e riparazione delle perdite di metano

Secondo la proposta, gli operatori dovranno presentare alle autorità nazionali competenti un programma di rilevamento e riparazione delle fuoriuscite di metano entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del regolamento. I deputati chiedono che le indagini di rilevamento e riparazione siano più frequenti rispetto alla proposta della Commissione. Inoltre, chiedono di rafforzare gli obblighi di riparazione delle fuoriuscite, e che tutti i componenti con fuoriuscite di metano siano riparati o sostituiti subito dopo la rilevazione della perdita, o al massimo cinque giorni dopo.

Il Parlamento sostiene il divieto di rilascio e di combustione in torcia del metano dalle stazioni di drenaggio entro il 2025 e dai pozzi di ventilazione entro il 2027, garantendo la sicurezza dei lavoratori nelle miniere di carbone. Inoltre, obbliga i Paesi dell'UE a stabilire piani di mitigazione per le miniere di carbone abbandonate e i pozzi di petrolio e gas fossile inattivi.

L'energia fossile importata inclusa nelle nuove regole

Poiché le importazioni rappresentano oltre l'80% del petrolio e del gas consumati nell'UE, i deputati vogliono che, a partire dal 2026, gli importatori di carbone, petrolio e gas siano obbligati a dimostrare che anche l'energia fossile importata soddisfa i requisiti del regolamento. Le importazioni da Paesi con requisiti simili per le emissioni di metano saranno esenti dall'obbligo.

Prossime tappe

Il Parlamento è ora pronto ad avviare i negoziati con il Consiglio sul testo finale della legislazione.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

Testi approvati

https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-05-09-TOC_IT.html

9 maggio 2023 – Parlamento europeo: seduta plenaria - Il PE chiede l'approvazione di una strategia macroregionale per il Mediterraneo nel secondo trimestre del 2023

Il Parlamento europeo ha invitato la Commissione europea a sostenere una strategia macroregionale per il Mediterraneo.

Il Consiglio europeo è invitato a presentare alla Commissione una strategia macroregionale dettagliata per il Mediterraneo, in vista della sua approvazione durante la presidenza spagnola del Consiglio dell'Unione nel secondo trimestre del 2023.

Adottando la relazione di François Alfonsi (Verdi/EFA, Francia) sul ruolo della politica di coesione nell'affrontare i problemi ambientali del bacino mediterraneo, gli eurodeputati auspicano tre strategie diverse ma coordinate per il Mediterraneo occidentale, il Mar Adriatico e il Mar Ionio e il Mediterraneo orientale.

Il PE ritiene che una strategia macroregionale "debba basarsi su uno schema di governance multilivello forte e rappresentativo, che coinvolga le autorità locali e regionali" e consenta la partecipazione degli attori della società civile.

Tale strategia può essere utilizzata, ad esempio, per sostenere progetti di economia circolare, combattere l'inquinamento da plastica, proteggere la biodiversità o rafforzare le relazioni con i Paesi terzi per combattere la pesca illegale.

Il PE ricorda che la pesca eccessiva e le pratiche di pesca distruttive "minacciano ancora la sopravvivenza di molte specie" ed esprime la sua preoccupazione per la "pesca a strascico illegale all'interno delle aree marine protette" nel Mediterraneo.

"L'Europa non può più rimanere passiva di fronte alla continua regressione di quest'area ecologicamente fragile", ha commentato la relatrice Alfonsi al momento del voto. A suo avviso, tali regressioni sono ancora in aumento a causa del riscaldamento globale, a cui il Mediterraneo è particolarmente vulnerabile.

"I climatologi stimano che il suo impatto sarà del 20% più forte lì che altrove in Europa", ha aggiunto.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

Testi approvati

https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-05-09-TOC_IT.html

10 maggio 2023 – Parlamento europeo: seduta plenaria - Il PE individua un secondo paniere di risorse proprie per il bilancio dell'UE

Gli eurodeputati hanno votato a favore di una relazione di José Manuel Fernandes (PPE, portoghese) e Valérie Hayer (Renew Europe, francese) volta a individuare un secondo paniere di risorse proprie per alimentare il bilancio dell'UE (356 voti a favore, 199 contrari e 65 astensioni).

Il secondo paniere di risorse proprie comprende un nuovo meccanismo equo di adeguamento delle frontiere, la tassazione delle transazioni finanziarie e delle criptovalute, l'utilizzo di una parte del gettito dell'imposta europea sulle società (BEFIT), un prelievo sui grandi fornitori di contenuti digitali e risorse proprie basate su statistiche (divario retributivo di genere, tasso di riciclaggio dei rifiuti organici).

Tutti gli emendamenti, compresa la tassazione diretta dei redditi personali più elevati, sono stati respinti, con grande disappunto dei gruppi S&D, Sinistra e Verdi/EFA che li avevano presentati.

Queste proposte di nuove risorse proprie per il bilancio dell'UE devono ora essere valutate dalla Commissione europea, come nel caso del primo paniere di risorse proprie. Una proposta della Commissione è attesa per settembre.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

Il testo approvato

https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0195_IT.html

15 maggio 2023 - Il Consiglio ha nominato Luigi Di Maio rappresentante speciale dell'UE (RSUE) per la regione del Golfo.

Il nuovo rappresentante speciale dell'UE avrà il compito di sviluppare ulteriormente un partenariato dell'UE più forte, globale e più strategico con i paesi della regione del Golfo, sostenendo l'alto rappresentante nell'attuazione degli aspetti di politica estera e di sicurezza della comunicazione congiunta dell'UE dal titolo "Un partenariato strategico con il Golfo" del 18 maggio 2022 e delle relative conclusioni del Consiglio del 20 giugno 2022.

L'RSUE cercherà i modi migliori per contribuire alla stabilità e alla sicurezza della regione, avviando e sostenendo il dialogo e soluzioni regionali a lungo termine con i singoli partner del Golfo e le pertinenti organizzazioni regionali. Offrirà altresì sostegno e collaborazione al Consiglio e alla Commissione europea per contribuire a garantire la coerenza dell'azione esterna dell'UE nella regione e ad aumentare la visibilità e la comprensione del ruolo dell'UE.

Il sig. Di Maio assumerà le sue funzioni il 1º giugno, con un mandato iniziale di 21 mesi.

I rappresentanti speciali dell'UE sono proposti dall'alto rappresentante per promuovere le politiche e gli interessi dell'UE in regioni e paesi specifici e per assicurare all'UE una presenza politica attiva in tali territori. Attualmente dieci RSUE sostengono l'operato dell'alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza, Josep Borrell.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

Il Consiglio dell'Unione europea

<https://www.consilium.europa.eu/it/>

15 maggio 2023 – GUCE - Economia Circolare - La Commissione europea ha adottato la revisione del quadro di monitoraggio dell'economia circolare

La Commissione europea ha pubblicato il quadro di monitoraggio dell'economia circolare rivisto, volto a migliorare lo stato di avanzamento della transizione verso un'economia circolare nell'UE.

Gli indicatori mostrano che l'UE deve continuare a impegnarsi per ridurre il consumo di materiali e la produzione di rifiuti al fine di raggiungere le sue ambizioni di circolarità, neutralità climatica e inquinamento zero.

Il Commissario per l'Ambiente Virginijus Sinkevičius ha affermato che l'aumento esponenziale dell'estrazione di risorse è la causa principale della triplice crisi globale (cambiamenti climatici, perdita di biodiversità e inquinamento). "La maggior parte dei materiali viene rilasciata troppo rapidamente nell'atmosfera, nell'acqua e nella terra", ha commentato il Commissario.

Il quadro di monitoraggio rivisto per l'economia circolare comprende nuovi indicatori (impronta dei materiali e dei consumi, produttività delle risorse). Il quadro comprende anche indicatori aggiuntivi per misurare i progressi nella prevenzione dei rifiuti.

Inoltre, il quadro monitora il contributo dell'economia circolare alla sostenibilità, alla neutralità climatica e alla resilienza, tenendo conto dell'impronta dei consumi, delle emissioni di gas serra derivanti dalle attività produttive, della dipendenza dalle importazioni di materiali e dell'autosufficienza dell'UE in materie prime fondamentali.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

COM(2023) 306 final - Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni su un quadro di monitoraggio riveduto per l'economia circolare

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023DC0306>

16 maggio 2023 - Ambiente - È stato adottato il regolamento dell'UE che mira a ridurre significativamente il contributo dell'Unione europea alla deforestazione e al degrado forestale a livello mondiale.

Il 16 maggio, senza alcun dibattito, il Consiglio dell'UE ha adottato formalmente questa legislazione pionieristica che imporrà l'obbligo di diligenza lungo tutta la catena di approvvigionamento.

Di conseguenza, solo i prodotti le cui aziende possono dimostrare di non aver contribuito alla deforestazione e al degrado forestale dopo il 31 dicembre 2020 in qualsiasi parte del mondo potranno essere immessi sul mercato dell'UE o esportati dall'UE.

Inizialmente, i prodotti interessati sono la soia, l'olio di palma, il bestiame, il legno, il cacao, il caffè e la gomma, nonché i sottoprodotti come i mobili e la carta stampata. L'elenco dei prodotti di base sarà regolarmente rivisto e aggiornato alla luce di nuovi dati, come l'evoluzione dei modelli di deforestazione.

Sono previsti controlli rafforzati e gli Stati membri dovranno garantire che ai trasgressori vengano imposte sanzioni efficaci, dissuasive e proporzionate.

Il regolamento entrerà in vigore 20 giorni dopo la sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'UE.

Al momento dell'adozione del regolamento, cinque delegazioni si sono astenute (Estonia, Lettonia, Portogallo, Slovacchia e Svezia) e hanno inserito una dichiarazione a verbale.

Con questo regolamento, l'UE intende assumersi le proprie responsabilità e spera di essere un esempio per altri Paesi. Tuttavia, il testo del regolamento è stato contestato all'OMC dai Paesi in via di sviluppo in quanto punitivo e ingiusto.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

Il regolamento

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-82-2022-INIT/en/pdf>

16 maggio 2023 - Energia - 16 Paesi europei inviano un messaggio sull'importanza del nucleare nella strategia energetica europea.

I rappresentanti di 16 Paesi europei e il Commissario europeo per l'Energia, Kadri Simson, hanno discusso lo sviluppo dell'industria nucleare nel contesto della transizione energetica europea e della riduzione della dipendenza dal gas russo, martedì 16 maggio a Parigi, nell'ambito dell'Alleanza nucleare e su iniziativa del Ministro francese per la Transizione energetica, Agnès Pannier-Runacher.

Durante questo incontro formale tra i Paesi che "sostengono" lo sviluppo dell'energia nucleare in Europa, hanno firmato una dichiarazione congiunta in cui si impegnano a "preparare una tabella di marcia su come l'energia nucleare mirerà a raggiungere gli obiettivi di neutralità di carbonio nei prossimi 30 anni", ha spiegato Agnès Pannier-Runacher.

L'Alleanza nucleare, che si è già riunita a Stoccolma e a Bruxelles durante l'ultimo Consiglio Energia, riunisce i Paesi europei che desiderano affidarsi all'energia nucleare o prenderla in considerazione nel loro mix energetico. Ne fanno parte Belgio, Bulgaria, Croazia, Repubblica Ceca, Estonia, Finlandia, Francia, Ungheria, Paesi Bassi, Polonia, Romania, Slovenia, Svezia e Slovacchia.

Questa volta la Svezia, che in precedenza aveva deciso di rimanere neutrale, ha inviato un rappresentante, l'Italia si è unita alla riunione come "Paese osservatore" e anche il Regno Unito è stato invitato.

Nella loro dichiarazione congiunta, i Paesi dell'Alleanza hanno invitato l'UE e i partner internazionali "a prendere in considerazione il contributo di tutte le fonti energetiche accessibili, affidabili, non fossili e sicure per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050", ma anche a garantire la sovranità energetica e l'indipendenza da Paesi terzi, come la Russia. Il documento affronta anche le sfide dello sviluppo della catena di approvvigionamento industriale e della ricerca e sviluppo, compresa la costruzione di nuovi reattori modulari grandi e piccoli (SMR) nell'UE, ma si concentra anche sulla sicurezza e sulla gestione dei rifiuti radioattivi. Questi Paesi pongono poi l'accento sulla formazione e sulle competenze, con l'industria nucleare europea che prevede di creare "300.000 nuovi posti di lavoro diretti, indiretti e indotti" entro il 2050.

Il settore nucleare europeo prevede di aumentare il contributo dell'industria nucleare al PIL di altri 92 miliardi di euro (1,5-2% dell'economia dell'UE) e di generare un surplus commerciale di 33 miliardi di euro nell'UE, "rispetto al mantenimento di una capacità di 100 GW entro il 2050, e in particolare grazie a una sostanziale riduzione delle importazioni di combustibili fossili", si legge nella dichiarazione.

17 maggio 2023 - Gli ambasciatori degli Stati membri dell'UE (Coreper) hanno approvato lo svolgimento delle prossime elezioni europee da giovedì 6 a domenica 9 giugno 2024.

La Conferenza dei presidenti dei gruppi politici del Parlamento europeo aveva inizialmente proposto la data del 23-26 maggio, che però non ha ottenuto l'approvazione unanime degli Stati membri. In seguito all'annuncio del calendario elettorale, il presidente del Parlamento europeo, Roberta Metsola, ha invitato i cittadini europei a votare.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

Parlamento europeo

<https://www.europarl.europa.eu/news/it/press-room/20230424IPR82001/elezioni-europee-2024-metsola-votate>

22 maggio 2023 - Trasporti - La Presidenza svedese del Consiglio dell'UE perfeziona la sua proposta di compromesso sullo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti

La Presidenza svedese del Consiglio dell'UE ha proposto nuovi compromessi sulla revisione delle regole della Rete transeuropea di trasporto (TEN-T) durante una riunione del Gruppo per il trasporto intermodale tenutasi lunedì 22 maggio. I negoziati interistituzionali sono in corso da metà aprile, da quando il Parlamento ha definito la sua posizione. Secondo il documento, i compromessi proposti riguardano circa dieci articoli. Tali compromessi si basano sul testo dell'approccio generale del Consiglio.

I primi compromessi riguardano la definizione di alcuni termini. Nel termine "modalità attive", il Parlamento voleva includere "la combinazione di motore elettrico ed energia umana", mentre il Consiglio aveva aggiunto "propulsione elettrica ausiliaria". La Presidenza ha quindi proposto di definire i "modi attivi" come "il

trasporto di persone o merci con mezzi non motorizzati, basato sull'attività fisica umana, compresi i veicoli a propulsione elettrica ausiliaria".

Analogamente, per il termine "sistemi TIC per i trasporti", la Presidenza ha proposto di allinearsi alla posizione del PE includendo "le tecnologie basate sullo spazio per l'elaborazione, l'archiviazione e lo scambio di dati e informazioni necessarie per gestire efficacemente le infrastrutture, la mobilità e il traffico sulla TEN-T".

Infine, la Presidenza ha suggerito di unire una proposta di ciascuna istituzione riguardante la definizione dell'espressione "decisione di autorizzazione del progetto". Secondo tale proposta, questa espressione caratterizza "la decisione o una serie di decisioni, che possono essere di natura amministrativa, adottate simultaneamente o successivamente da una o più autorità di uno Stato membro [...] che determinano se un promotore di progetto è autorizzato o meno ad attuare il progetto nell'area geografica interessata sulla rete centrale, sulla rete centrale estesa o sulla rete globale, fatta salva qualsiasi decisione adottata nel contesto di una procedura di ricorso amministrativo o giudiziario".

Per quanto riguarda l'articolo 5, il testo afferma che la TEN-T deve essere pianificata, sviluppata e gestita in modo efficiente dal punto di vista delle risorse. Tuttavia, questo sviluppo dipende da alcuni fattori che non erano menzionati nella proposta originale e che la Presidenza ha suggerito di aggiungere sulla base dei suggerimenti dei negoziatori istituzionali. Non solo si terrà conto della resilienza della TEN-T e delle sue infrastrutture in relazione ai cambiamenti climatici, ai rischi naturali e alle catastrofi provocate dall'uomo, ma si terrà conto anche del contesto geopolitico.

Su richiesta del Consiglio, si suggerisce che il percorso dettagliato delle tratte, in fase di pianificazione e sviluppo della TEN-T, sarà adattabile dagli Stati membri in base alle "circostanze particolari delle diverse parti dell'Unione, come le caratteristiche topografiche delle regioni interessate e le considerazioni ambientali".

Infine, la Presidenza ha proposto di includere la manutenzione nell'ambito dei progetti di interesse, come richiesto dal PE.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

Il documento

<https://aeur.eu/f/70w>

22 maggio 2023 - Il Consiglio ha adottato la sua posizione sulla proposta di regolamento che stabilisce il quadro per l'elaborazione delle specifiche di progettazione ecocompatibile dei prodotti sostenibili.

Il nuovo regolamento sostituirà l'attuale direttiva del 2009 ampliandone l'ambito di applicazione per stabilire requisiti di sostenibilità ambientale per quasi tutti i tipi di beni immessi sul mercato dell'UE. Il regolamento istituisce un passaporto digitale del prodotto e stabilisce norme in materia di trasparenza per quanto riguarda la distruzione dei prodotti di consumo invenduti nonché norme sul divieto di distruggerli.

La posizione del Consiglio migliora il quadro per il conferimento alla Commissione del potere di elaborare specifiche di progettazione ecocompatibile e rafforza l'ambizione del regolamento attraverso un divieto diretto di distruzione dei prodotti tessili invenduti (con una deroga per le microimprese e le piccole imprese e un periodo di transizione per le medie imprese). Esclude i veicoli a motore dall'ambito di applicazione e concede alle imprese un periodo di tempo minimo per adeguarsi alle nuove specifiche stabilite dalla Commissione.

Il regolamento sulla progettazione ecocompatibile si applicherà a quasi tutte le categorie di prodotti. Stabilisce un quadro armonizzato per l'elaborazione di specifiche per determinati gruppi di prodotti, al fine di renderli efficienti sotto il profilo sia energetico che delle risorse (come nel caso della direttiva del 2009), ma più durevoli, affidabili, riutilizzabili, migliorabili, riparabili e riciclabili e più facili da gestire in termini di manutenzione. Qualora nuovi tipi di prodotti o tecnologie lo richiedano, la Commissione potrà proporre nuove specifiche mediante atti delegati.

Il regolamento mira inoltre ad agevolare la circolazione di tali prodotti nel mercato unico. Un nuovo "passaporto digitale del prodotto" fornirà informazioni sulla sostenibilità ambientale dei prodotti. Aiuterà i consumatori e le imprese a compiere scelte informate al momento dell'acquisto dei prodotti e consentirà alle autorità pubbliche di eseguire meglio le verifiche e i controlli. La proposta stabilisce inoltre disposizioni in materia di trasparenza e prevenzione della distruzione dei prodotti di consumo invenduti e disposizioni in materia di appalti pubblici verdi.

La posizione del Consiglio

La posizione del Consiglio chiarisce in che modo gli esperti degli Stati membri, ma anche altri portatori di interessi come l'industria, dovrebbero essere coinvolti nell'elaborazione delle future specifiche di progettazione ecocompatibile. Chiarisce inoltre i criteri e gli aspetti che dovrebbero essere presi in considerazione prima dell'elaborazione delle specifiche di progettazione ecocompatibile.

L'orientamento generale introduce un divieto diretto di distruzione di prodotti tessili, calzature e articoli di abbigliamento, con una deroga di quattro anni per le medie imprese e una deroga generale per le piccole imprese e le microimprese. Scopo del divieto è ridurre l'impatto ambientale di vestiti o accessori prodotti ma mai utilizzati, soprattutto a seguito del rapido aumento delle vendite online. Si tratta di una perdita di risorse economiche preziose, in quanto i beni sono prodotti, trasportati e successivamente distrutti senza mai essere utilizzati per lo scopo previsto.

La posizione del Consiglio esclude i veicoli a motore dai gruppi di beni che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento, in quanto l'impatto ambientale delle automobili è disciplinato da normative specifiche. Infine, l'orientamento generale del Consiglio prevede che l'atto delegato che stabilisce le specifiche di progettazione ecocompatibile inizi ad applicarsi dopo un periodo transitorio minimo di 18 mesi dalla sua entrata in vigore, al fine di dare agli operatori economici il tempo di adeguarsi alle nuove specifiche. Gli Stati membri dispongono inoltre di due anni per adeguare e adottare le misure nazionali necessarie, comprese quelle relative alla vigilanza del mercato e alle ammende.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

Proposta di regolamento - Orientamento generale

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9014-2023-INIT/it/pdf>

24 maggio 2023 - I deputati della Commissione Trasporti del Parlamento europeo (TRAN) hanno convalidato l'accordo interistituzionale sulla regolamentazione dell'uso di carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo.

L'iniziativa, intitolata "FuelEU Maritime", è stata concordata con il Parlamento europeo alla fine di marzo. L'accordo prevede che le navi riducano gradualmente le emissioni di gas serra (GHG). A partire dal 2030, le navi portacontainer e passeggeri saranno obbligate a utilizzare l'energia elettrica da terra per tutto il loro fabbisogno quando attraccano nei principali porti dell'UE. L'accordo deve ora essere approvato dall'intero Parlamento, probabilmente nella sessione plenaria di luglio a Strasburgo.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

Il testo

https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2014_2019/plmrep/COMMITTEES/TRAN/AG/2023/05-24/1278138EN.pdf

24 maggio 2023 - Trasporti - Gli eurodeputati approvano l'accordo sulla realizzazione di infrastrutture per i carburanti alternativi

Gli eurodeputati della Commissione Trasporti del Parlamento europeo (TRAN) hanno convalidato, con 33 voti favorevoli, 1 contrario e 7 astensioni, l'accordo interistituzionale raggiunto a fine marzo sul regolamento "AFIR" sulla diffusione delle infrastrutture per i combustibili alternativi. Il testo stabilisce obiettivi nazionali minimi obbligatori per la diffusione di tali infrastrutture e chiede ai Paesi dell'UE di presentare i loro piani su come raggiungerli. In particolare, prevede l'installazione di punti di ricarica elettrica per autovetture con una capacità di almeno 400 kW almeno ogni 60 km lungo la principale rete di trasporto transeuropea (TEN-T) entro il 2026. L'accordo deve ora essere approvato dall'intero Parlamento, probabilmente nella sessione plenaria di luglio a Strasburgo.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2014_2019/plmrep/COMMITTEES/TRAN/AG/2023/05-24/1278140EN.pdf