

# Sistemi di Logistica

TRIMESTRALE ON LINE DI ECONOMIA DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI DIRETTO DA ROCCO GIORDANO

## Sistemi di Logistica

Anno XVI - n. 3

**Settembre 2023**

Rivista trimestrale on line  
Registrazione del Tribunale  
di Napoli  
n. 61 del 10.06.2008

### Direttore editoriale

Rocco Giordano

### Direttore responsabile

Umberto Cutolo

### Comitato scientifico

Alberto Amatucci  
Luigi Battistelli  
Andrea Boitani  
Agostino Bruzzone  
Giulio Erberto Cantarella  
Fabio Carlucci  
Loreto Colombo  
Fabrizio Dallari  
Giulio Maternini  
Giuseppe Moesch  
Pasquale Persico  
Lanfranco Senn  
Stefano Zunarelli

### Segretaria di Redazione

Anna Crispino

### Redazione

via Risorgimento, 46  
80028 (Grumo Nevano)  
Napoli  
Tel. +39 081.18531135  
Fax +39 081.3951646  
segreteria.giordanoeditore@  
gmail.com

### Editore

Giordano Editore  
via Risorgimento, 46  
80028 (NA)  
Tel. +39. 081.18531135  
Fax +39.081.3951646  
www.roccogiordanoeditore.eu

## EDITORIALE

### 2 **Se fossimo stati ascoltati!**

[*Rocco Giordano*]

## ENERGIA

### 4 **Il Piano di Bruxelles**

### 8 **Il mercato europeo dell'energia**

### 15 **Parliamo di MES**

### 18 **Il Fondo Sociale per il clima**

[*Antonello Pezzini*]

## RICERCA & INNOVAZIONE

### 24 **L'inserimento della strategia del Gal Cilento**

[*Pasquale Persico*]

## TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

### 29 **Trasporto Pubblico Locale**

[*Antonello Pezzini*]

## FORMAZIONE

### 34 **Un nuovo Master**

## PUBBLICAZIONI

### 35 **Le pubblicazioni della Giordano Editore**

NULLA SARA' COME DOPO

## Se fossimo stati ascoltati!

di ROCCO GIORDANO

**L'** editoriale con cui viene presentato il numero della Rivista Sistemi di Logistica ripropone i 50 anni di valutazioni ed analisi che sono state operate per affrontare il tema della mobilità viaggiatori e merci, prevalentemente terrestre. 50 anni sono trascorsi perché sulla base di quelli che erano i risultati di studi e ricerche del Csst si ebbe a sottolineare che non era più il tempo di analisi settoriali ma quelli di sistema. Ricordo che allora sconfinammo in altri settori dell'economia e dei trasporti che Del Visco, Amministratore delegato del Csst, Suo malgrado dovette accettare. Allora ricordo che ci fu un incontro tra economisti dei trasporti e aziendali con i quali iniziammo a comprendere tempi e modi di analisi e lavorazioni che non erano per noi congeniali.

*Adesso i risultati di quel lavoro sono superati dagli eventi che a distanza di 50 anni vengono definiti con la fase dell'economia applicata ai trasporti su base modellistica.*

*Siamo ormai sempre più convinti che restano tre i capisaldi di analisi su cui focalizzare gli sforzi: accessibilità dei territori, connettività delle reti, regole e mercato. Sono tre temi che non possono essere più affrontati come ricerca "dell'ottimo" di settore, ma come processi di politiche integrate, nella convinzione che il governo della mobilità vada affrontato come un tema di politica economica dei trasporti e della mobilità. Questa concettualizzazione del trasporto e della logistica, come tema di politica economica, trova riscontro nelle metodologie che stiamo approcciando dal costo al tempo per valorizzare il costo del servizio, nella dimensione spaziale anche territoriale. Nella globalizzazione degli scambi, le politiche industriali che vengono definite nel posizionamento dei mercati hanno bisogno di essere sostenute da sistemi di logistica efficienti, capaci di tenere la corda tesa del valore, assicurando il rispetto dei tempi in relazione a quelle che sono le richieste dei diversi attori della catena. La reingegnerizzazione dei processi, richiede infatti, che il ciclo operativo si sviluppi dal cliente alle politiche di produzione in maniera sempre più segmentata ed articolata.*

*Le politiche di trasporto infatti sono influenzate in maniera determinante dalle politiche di finanza pubblica, dalle politiche energetiche, dalle politiche ambientali, non di un Paese, ma di «blocchi» economici. In questa visione e con questa «chiave» di lettura, abbiamo ripercorso 50 anni di attività nel settore della ricerca che interessa il mondo dei trasporti e della logistica assumendo*

*qualche volta il ruolo di «battitore» di piste un po' inesplorate stando però sempre attenti al rigore dei ragionamenti con cui abbiamo voluto sostenere tesi e/o attività per valutare, approfondire, affinare i diversi temi della economia e della politica dei trasporti e della logistica.*

**ROCCO GIORDANO**  
[r.giordanoeditore@gmail.com](mailto:r.giordanoeditore@gmail.com)



Perché «Nulla sarà come dopo»? Perché il cambiamento è diventato ormai così veloce che anche un'espressione abusata come «Nulla sarà più come prima» non coglie una velocità dei processi tale che non nulla sarà neppure come quel «dopo» che stiamo faticosamente immaginando. Partendo da questo presupposto Rocco Giordano, forte della sua solida e storica esperienza – scientifica, accademica, operativa – nella logistica e nei trasporti, ricostruisce il mondo della globalizzazione e l'affanno che lo attraversa, l'emergere di nuovi soggetti protagonisti, le nuove frontiere dello scenario geopolitico e, ne fa scaturire le indicazioni per rintracciare non più nel mondo globale, ma nel territorio (attraverso le Macroregioni, a cominc

iare da quella del Mediterraneo, che coinvolge il nostro Sud) l'occasione che la logistica nazionale deve cogliere per consolidarsi, attrezzarsi, strutturarsi e affrontare un «dopo» sempre diverso, mai più uguale a se stesso. A una condizione: fare presto. Perché, appunto, dopo nulla sarà come dopo.

COME LIBERARE L'UNIONE EUROPEA DALLA DIPENDENZA DEL GAS RUSSO

## Il Piano di Bruxelles

di ANTONELLO PEZZINI

**I**l Prof. Antonello Pezzini, che ci inoltra tutte le Sue riflessioni, non ultima quella riguardante il TPL dal punto di vista energetico che noi pubblichiamo all'interno di questa Rivista, ci fornisce tutti approfondimenti che vengono assegnati all'analisi sistemica.

Bruxelles stima che per liberarsi dalle importazioni russe, al più tardi entro il 2027, serviranno, nei Paesi europei, investimenti aggiuntivi per 210 miliardi, che siano in grado di:

- perseguire nuovi obiettivi su efficienza energetica e rinnovabili;
- agiscano come stimolo per sviluppare l'uso dell'idrogeno e del biometano;
- favoriscano anche acquisti congiunti di gas;
- obblighino gli Stati membri ad installare, sui tetti degli edifici e delle aziende, pannelli solari, gradualmente tra il 2026 e il 2029.

I tre pilastri del piano dell'Unione Europea "REPowerEU", concepiti per azzerare la dipendenza dai combustibili fossili russi, entro il 2027 sono:

- diversificare i fornitori di gas;
- abbattere i consumi energetici nelle case e nelle industrie ad alta intensità (le energivore) attraverso l'efficienza;
- aumentare la capacità di energia rinnovabile nel mix dell'Unione.

Bruxelles mette in campo azioni e risorse finanziarie, con l'obiettivo di rendere il sistema energetico dell'UE più resiliente di fronte a crisi come quella trainata dalla guerra in Ucraina, ma anche fermare le importazioni di combustibili fossili russi, che stanno alimentando finanziariamente la guerra del Cremlino.

### Il sistema di finanziamento del RepowerEU

Von der Leyen, Presidente della Commissione europea, ha stimato che, nei prossimi quattro anni, verranno mobilitati quasi 300 miliardi di euro, dei quali: circa 72 miliardi in sovvenzioni e 225 miliardi in prestiti.

Il 95% dei finanziamenti "andrà a sostenere la transizione verde per le tecnologie rinnovabili". Nel piano, Bruxelles mette in conto che, fino al 2027, avrà bisogno di ulteriori 210 miliardi di euro di investimenti, che dovranno arrivare sia dal pubblico sia dal privato.

*Il sistema di finanziamento del RepowerEU ha stimato che nei prossimi 4 anni verranno mobilitati quasi 300 miliardi di euro*

I 225 miliardi di euro di prestiti, già stanziati dallo strumento di ripresa e resilienza, Recovery and resilience facility, varato per contrastare le conseguenze del COVID-19, saranno utilizzati per questa transizione, attraverso un emendamento al regolamento precedente. Altri 20 miliardi di euro, di sovvenzioni, potranno essere recuperati dalla vendita all'asta di quote di carbonio del sistema ETS<sup>1</sup>, che sono state accantonate nella riserva di Stabilità del Mercato.

Attraverso l'attuale quadro finanziario, 2021-2027, inoltre, la Commissione intende permettere ai governi, che sceglieranno di farlo, di utilizzare una parte dei fondi della politica di coesione, circa 100 miliardi di euro, e della politica agricola comune, la PAC, circa 7,5 miliardi, per investire: in energie rinnovabili; nell'idrogeno; e nelle infrastrutture. Nel corso degli anni, la Commissione intende raddoppiare i capitali disponibili nel Fondo per l'innovazione<sup>2</sup>, portandoli, ogni anno, a circa 3 miliardi di euro.

### Nuovi obiettivi efficienza e rinnovabili e tetti solari

La Commissione propone di rafforzare le misure di efficienza, a lungo termine, per abbattere quanto possibile i consumi energetici delle famiglie e delle imprese, e propone di aumentare, dal 9 al 13 per cento, l'obiettivo vincolante contenuto nella revisione della Direttiva sull'efficienza<sup>3</sup>, proposta a luglio 2021, nell'ambito del **"Pacchetto Fit for 55"**<sup>4</sup>.

La Commissione, in una comunicazione specifica, dedicata al "risparmio energetico" descrive in dettaglio i cambiamenti comportamentali a breve termine, che potrebbero ridurre la domanda di gas e petrolio del 5%, e incoraggia gli Stati membri ad avviare campagne di comunicazione mirate, rivolte alle famiglie e all'industria, incoraggiando gli Stati membri a utilizzare misure fiscali, per ottenere risparmio energetico.

Il target sull'efficienza non è l'unico che è stato rivisto al rialzo. L'Esecutivo comunitario vuole che l'energia rinnovabile – solare

*Il Pacchetto Fit for 55  
che si propone  
quando verrà alla luce?*

<sup>1</sup>ETS: **Emissions Trading System**. Il Sistema dello scambio delle Quote di Emissione. Direttiva UE 2003/87

<sup>2</sup> **Fondo per l'innovazione**, istituito dall'articolo 10 bis, paragrafo 8, della direttiva 2003/87/CE. Cfr. Regolamento delegato (UE) 2019/856 del 26 febbraio 2019

<sup>3</sup> COM(2021) 558. Proposta di Direttiva sull'efficienza energetica (rifusione)

<sup>4</sup>La Commissione europea ha pubblicato il 14 luglio 2020 il **Pacchetto Fit-for-55%** ovvero, un set di proposte interconnesse che mirano ad adattare la normativa comunitaria in materia di clima ed energia agli ambiziosi obiettivi climatici al 2030 (riduzione di almeno il 55% delle emissioni, rispetto ai livelli del 1990) e al 2050 (neutralità climatica). Nello specifico, il pacchetto si compone di 8 revisioni – tra cui Sistema ETS, Direttiva sulle energie rinnovabili, Direttiva sull'efficienza energetica, Direttiva Aprile 2021(DAFI), normativa sugli standard di emissioni di CO2 per automobili, veicoli leggeri e edilizia– e 5 nuove proposte legislative: tra cui, il meccanismo di aggiustamento del carbonio alla frontiera (CBAM) e le iniziative sui combustibili alternativi per l'aviazione e il settore marittimo. Il pacchetto si compone di 3 Comunicazioni, 8 Regolamenti, 5 Direttive e 2 Decisioni

ed eolica – arrivi a produrre il 66 per cento dell'elettricità nel mix complessivo al 2050, raddoppiando la quota attuale del 33 per cento.

Per raggiungere questo traguardo, ha proposto anche di aumentare [l'obiettivo principale per il 2030, per le energie rinnovabili, dal 40 per cento al 45 per cento](#). Il focus si concentra sull'energia solare, con una strategia dedicata, che miri: a raddoppiare, entro il 2025, la capacità solare fotovoltaica; e a installare 600 Gigawatt, di nuova potenza, entro il 2030. Per aumentare la capacità, la Commissione propone un'iniziativa specifica sui tetti solari, con un obbligo, a tappe, per gli Stati membri, che miri a installare pannelli solari su nuovi edifici pubblici e commerciali, e sui nuovi edifici residenziali.

Per raggiungere questi necessari obiettivi, che potrebbero fornire il 25 per cento di rinnovabili, sul consumo di elettricità dell'intera Unione, i Governi dovrebbero limitare la durata con cui vengono rilasciati i permessi per gli impianti solari sui tetti, compresi quelli di grandi dimensioni, a un massimo di 3 mesi.

Allo stesso modo, le Amministrazioni dovranno rendere gradualmente obbligatoria l'installazione di energia solare, sul tetto, per tutti i nuovi edifici pubblici e commerciali, con una superficie superiore a 250 metri quadri entro il 2026, e per tutti gli edifici pubblici e commerciali esistenti, entro il 2027. Per tutti i nuovi edifici residenziali, quindi per le case di abitazione, l'obbligo entrerà in vigore nel 2029.

Per contrastare la lentezza con cui si approvano le autorizzazioni per i grandi progetti rinnovabili, la Commissione ha presentato una [raccomandazione](#) agli Stati, per accelerare le approvazioni e un emendamento, mirato alla direttiva sulle energie rinnovabili, per riconoscere l'energia rinnovabile come **“Un interesse pubblico prioritario”**<sup>5</sup>. In questo modo, i governi dovrebbero istituire aree di riferimento dedicate, per le energie rinnovabili, e prevedere procedure di autorizzazione abbreviate e semplificate in aree con rischi ambientali inferiori. Attualmente ci vogliono almeno “9 anni” per autorizzare progetti che riguardano l'eolico e “più di 4 anni per i progetti che riguardano il solare”.<sup>6</sup>

### Spinta su idrogeno e biometano, acquisti congiunti di gas

Nel RepowerEU, Bruxelles fissa a 10 milioni di tonnellate di produzione interna di idrogeno rinnovabile e 10 milioni di tonnellate di importazioni, entro il 2030, l'obiettivo per ridurre la dipendenza dai combustibili fossili russi e sostituire il gas naturale, il

*La Commissione europea stanZIA le risorse finanziarie ma senza alcun controllo*

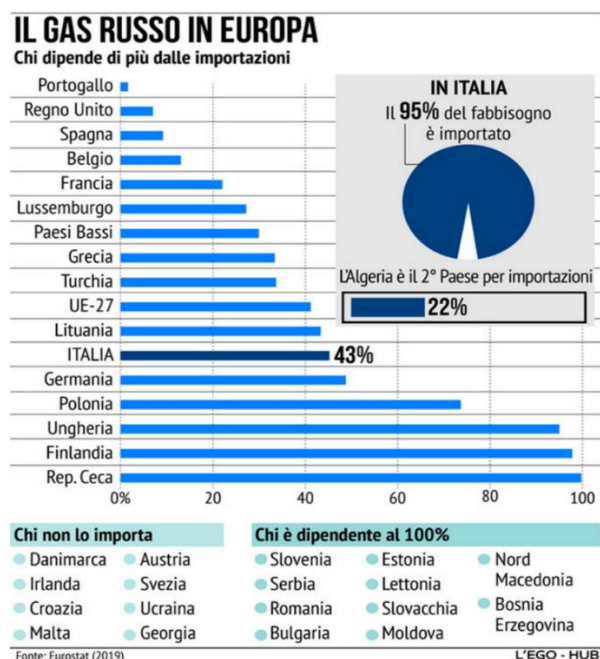
<sup>5</sup> Regolamento UE 2022/ 2257. Una delle misure temporanee consiste nell'introdurre il principio secondo il quale **i progetti di energia rinnovabile sono d'interesse pubblico prevalente per la salute e la sicurezza pubblica**, ai fini della pertinente legislazione ambientale dell'Unione, salvo che vi siano prove evidenti che tali progetti hanno effetti negativi gravi sull'ambiente

<sup>6</sup> Ha puntualizzato nella conferenza stampa la commissaria europea per l'Energia, Kadri Simson

carbone e il petrolio, nelle industrie e nei settori dei trasporti difficili da decarbonizzare.

Per accelerare la diffusione di idrogeno verde su larga scala, la Commissione ha stanziato 200 milioni di euro per la ricerca e ha pubblicato un Atto delegato sulla definizione e la produzione di idrogeno rinnovabile<sup>7</sup>, per garantire che la produzione porti a una decarbonizzazione netta. Da mesi la Commissione lavora per diversificare le forniture di gas e di gas naturale liquefatto all'Europa, in alternativa alle forniture di Mosca. Bruxelles, nel mese di dicembre 2022 ha emanato la sua proposta per un meccanismo per gli acquisti congiunti di gas a livello comunitario<sup>8</sup>, ispirato a quello usato per comprare i vaccini anti-Covid durante la pandemia e scongiurare concorrenza tra gli Stati membri. Sarà aperto anche a vari Paesi di vicinato, ha spiegato Bruxelles, dall'Ucraina alla Moldavia. "In questo modo, possiamo proteggere le importazioni di cui abbiamo bisogno, senza concorrenza tra gli Stati membri", ha detto von der Leyen. Non solo idrogeno e gas verdi. Bruxelles riconosce di dover prolungare, nel tempo, lo sfruttamento di centrali a carbone e nucleare, per la produzione di energia elettrica che arrivi da fonti alternative al gas. La Commissione stima che l'energia prodotta da carbone dovrà aumentare a 100 terawattora (tWh), il 5 per cento in più rispetto alla stima attuale, e dal nucleare, fino a 44 TWh. Fonti comunitarie assicurano che si tratterà di una misura limitata nel tempo e, soprattutto, non richiederà investimenti in nuove infrastrutture, quindi nuove centrali.

Riuscirà l'Unione Europea a limitare la produzione di gas russo?



<sup>7</sup> Bruxelles, 10.2.2023 C(2023) 1087 final Regolamento delegato (UE) del 10.2.2023 che integra la direttiva (UE) 2018/2001, definendo una metodologia dell'Unione che stabilisce norme dettagliate per la produzione di carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica per il trasporto (H<sub>2</sub>)

<sup>8</sup> Regolamento (UE) 2022/2576 del Consiglio del 22 dicembre, che promuove la solidarietà mediante un migliore coordinamento degli acquisti di gas, parametri di riferimento affidabili per i prezzi e scambi transfrontalieri di gas. Il Regolamento è basato sull'art. 122, par. 1 TFUE.



SI STA CREANDO IL PRIMO PACCHETTO ENERGIA

# Il mercato europeo dell'energia

di ANTONELLO PEZZINI

**I**n occasione della crisi energetica e dell'alto costo dell'energia, che si è verificato dopo l'invasione della Russia nei confronti dell'Ucraina, vale la pena fare alcune considerazioni sulle fasi che hanno contraddistinto la politica energetica dell'Unione e sugli atti legislativi emanati dagli Organismi europei per realizzare un **Mercato europeo dell'energia**.

## Il "Primo pacchetto energia"

Nel 1996, con il "Primo pacchetto" sull'energia, l'UE ha avviato un complesso progetto di piena integrazione dei mercati nazionali dell'energia elettrica<sup>9</sup>. Lo scopo era quello di fornire ai consumatori i prezzi dell'energia elettrica più vantaggiosi, e accrescere la sicurezza degli approvvigionamenti dell'UE. La Commissione aveva previsto di completare il progetto entro il 2014. Oggi dopo quasi 10 anni dal 2014, il mercato continua a essere disciplinato da 27 quadri normativi nazionali<sup>10</sup>. Come evidenziato dall'attuale crisi energetica, i prezzi all'ingrosso differiscono sensibilmente da uno Stato membro all'altro e quelli al dettaglio continuano a essere fortemente influenzati dalle aliquote impositive nazionali e dagli oneri di rete, piuttosto che essere aperti alla concorrenza. Nel periodo che va dal 2015 al 2021 l'integrazione tra i mercati nazionali sono stati molto lenti. Persino gli orientamenti della Commissione, per quanto vincolanti, sono stati, in parte, disattesi<sup>11</sup>, per cui non vi sono stati progressi sostanziali, nell'aumento della capacità di trasmissione transfrontaliera.

*L'UE ha avviato un complesso progetto di integrazione dei mercati europei*

<sup>9</sup> La direttiva 96/92/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 dicembre 1996, concernente norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica ha stabilito i principi che disciplinano l'apertura del settore europeo dell'elettricità alla concorrenza. La Commissione attribuisce estrema importanza al miglioramento del mercato comune dell'energia elettrica, passo importante nella via del completamento del mercato interno dell'energia. Recepita in Italia dal D.lgs. 16/03/1999 n° 79 ("Decreto Bersani")

<sup>10</sup> Giudizio espresso nella "Relazione Corte dei conti UE". Lussemburgo 31 gennaio 2023

<sup>11</sup> "Nonostante l'apprezzabile e necessaria ambizione dell'UE, i mercati dell'energia elettrica in Europa potrebbero essere molto più integrati" ha dichiarato Mihails Kozlovs, Membro della Corte dei conti europea.



## Perché questi ritardi?

A giudizio della Corte dei conti, le Autorità nazionali di regolamentazione e l'ACER<sup>12</sup> non hanno applicato, nei tempi e nei modi dovuti, gli orientamenti di rete, a loro attribuiti, attraverso i termini previsti e le opportune condizioni metodologiche. Inoltre, l'ACER, a cui spettava il compito del monitoraggio dell'uniforme applicazione delle disposizioni, da parte degli Stati membri, ha dimostrato un'insufficiente capacità di vigilanza e di rendicontazione. Secondo la Corte, anche la Commissione ha sbagliato ad affidare l'approvazione dei nuovi orientamenti di rete alle autorità nazionali e all'ACER.

**L'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (ARERA)**<sup>13</sup> è un organismo indipendente, con il compito di tutelare gli interessi dei consumatori e di promuovere la concorrenza, l'efficienza e la diffusione di servizi, con adeguati livelli di qualità, attraverso l'attività di regolazione e di controllo. L'azione dell'Autorità, inizialmente limitata ai settori dell'energia elettrica e del gas naturale, è stata in seguito estesa, attraverso alcuni interventi normativi.

**L'ACER- Agenzia per la Cooperazione fra i Regolatori Nazionali dell'Energia** aiuta a garantire il corretto funzionamento del mercato unico europeo del gas e dell'energia elettrica. Assiste le autorità nazionali di regolamentazione nell'esecuzione delle loro funzioni normative a livello europeo e, ove opportuno, ne coordina i lavori.

In particolare, l'ACER:

- integra e coordina i lavori delle autorità nazionali di regolamentazione;
- contribuisce all'elaborazione delle norme sulla rete europea;
- ove opportuno, adotta decisioni individuali vincolanti sui termini e le condizioni di accesso e sulla sicurezza operativa delle infrastrutture transfrontaliere;
- fornisce consulenze alle istituzioni europee sulle questioni riguardanti l'energia elettrica e il gas;
- svolge un'opera di monitoraggio dei mercati interni dell'energia elettrica e del gas naturale e riferisce sui relativi risultati.

L'ACER, nel 2012, ha assunto una nuova funzione, in base al regolamento UE 1227/2011 (REMIT), cioè quella di controllare i mercati dell'energia all'ingrosso, in stretta collaborazione con le autorità nazionali di regolamentazione, al fine di individuare e prevenire i casi di abuso di mercato.

*Perché questi ritardi?  
Ce lo chiediamo  
da molto tempo*

<sup>12</sup> **ACER**, Agency for the Cooperation of Energy Regulators, Agenzia per la Cooperazione dei Regolatori dell'Elettricità

<sup>13</sup> **ARERA**. Organismo istituito con la Legge 14/11/1995

**Realizzare un mercato unico dell'energia elettrica**, pienamente integrato, è sempre stato un obiettivo molto importante per l'Unione europea, ma è diventato sempre più urgente a causa della crisi energetica e dell'aumento del costo della vita, a cui i cittadini dell'UE devono far fronte. Un mercato interno dell'energia elettrica ben funzionante contribuisce a:

- beneficiare dei migliori prezzi per l'energia elettrica;
- garantire la sicurezza dell'approvvigionamento energetico;
- realizzare la transizione verde.

### **I successivi "Pacchetti energia"**

L'intervento del 1996 ha rappresentato il primo tentativo di aprire il mercato dell'energia agli Stati membri. I successi, purtroppo, sono stati limitati. Il "Primo pacchetto", ha avuto il merito di esporre i monopoli nazionali dell'energia a una maggiore, se pur debole, concorrenza.

### **Il "Secondo Pacchetto"**

Con la direttiva elettricità<sup>14</sup> e la direttiva gas<sup>15</sup>, oltre al regolamento sull'interconnessione<sup>16</sup>, sottolinea la definizione dettagliata e specifica degli obblighi di servizio pubblico, che le imprese degli Stati membri sono tenute a garantire, quali:

- la fornitura di energia e gas a qualità e prezzi ragionevoli, anche nelle zone territoriali isolate;
- la garanzia di tariffe trasparenti e non discriminatorie;
- la possibilità per i terzi di accedere alle reti, secondo modalità e tariffe stabilite dall'autorità di regolazione competente.

Inoltre, le due Direttive sanciscono, per la prima volta, l'obbligo per gli Stati membri di designare uno o più organismi competenti, con la funzione di autorità di regolamentazione, pienamente indipendenti dagli interessi dell'industria elettrica e del gas, con il compito di assicurare la non discriminazione, l'effettiva concorrenza e l'efficace funzionamento del mercato. Infine, le nuove normative fissano precise scadenze temporali entro le quali dovranno attuarsi le successive tappe del processo di apertura concorrenziale: a partire da 1° luglio 2004 avranno la possibilità di scegliere liberamente il proprio fornitore tutti i clienti non civili (vale a dire quei clienti che acquistano elettricità o gas naturale non destinato al proprio uso domestico); e, a far data dal 1° luglio 2007, tutti gli altri utenti, indistintamente, di energia elettrica e gas, avranno la possibilità di scegliere liberamente il proprio fornitore.

*Oltre al regolamento sull'interconnessione viene sottolineata la definizione degli obblighi di servizio pubblico*

<sup>14</sup> Direttiva 2003/54/CE

<sup>15</sup> Direttiva 2003/55/CE

<sup>16</sup> Regolamento CE n.1228/2003, cosiddetto "Cross border", volto a stabilire norme eque per gli scambi transfrontalieri di energia e a rafforzare la concorrenza nel mercato interno

## Il “Terzo Pacchetto”

Il terzo pacchetto “Energia” è arrivato nel 2009, dopo il Libro verde: “Verso una rete energetica europea sicura, sostenibile e competitiva”<sup>17</sup>. Anche in questa circostanza la Commissione europea affronta la problematica relativa al mercato interno dell’energia elettrica<sup>18</sup> e del gas<sup>19</sup>.

La Legge 96/2010: legge comunitaria 2009 (A.C. 2449), ha delegato il Governo al recepimento delle direttive.

Tali deleghe sono state attuate dal D.lgs. 93/2011, che pone gli obiettivi:

- di aumentare la sicurezza degli approvvigionamenti;
- di aumentare la concorrenza nel mercato interno dell’elettricità e del gas;
- di assicurare un’efficace separazione, tra imprese del gas che sono proprietarie e che gestiscono reti di trasporto e imprese che utilizzano le reti di trasporto medesime per l’importazione e la vendita di gas;
- di tutelare maggiormente i consumatori e in particolare i clienti “vulnerabili”;

Tale decreto legislativo è stato pubblicato in G.U. il 28 giugno 2011.

Con riferimento al **settore elettrico**, l’Autorità<sup>20</sup> intervenendo in merito allo stato di avanzamento dei processi di liberalizzazione dei due principali mercati energetici nel nostro Paese, ha rilevato una serie di asimmetrie esistenti, sia in termini di peso dell’operatore dominante<sup>21</sup>, sia di proprietà e di gestione delle reti di trasporto, e delle attività necessarie allo sviluppo dei mercati. Ha sottolineato la presenza effettiva di numerosi produttori e la riduzione del peso del maggior operatore. Inoltre ha posto in rilievo la funzione calmieratrice svolta dall’Acquirente Unico Spa<sup>22</sup>, società interamente pubblica, che acquista l’energia per soddisfare la domanda dei clienti tutelati, che ancora non hanno scelto di passare al mercato libero, ricordando che tale soggetto, di fatto, costituisce il grossista maggiore<sup>23</sup>, ma agisce in piena concorrenza con gli altri operatori, senza vantaggi di natura normativa.

Relativamente al **settore del gas naturale**, l’Autorità ha sottolineato che il relativo mercato è caratterizzato da un’offerta che a stento riesce a far fronte alla domanda e a garantire la sicurezza degli approvvigionamenti e risulta, inoltre, privo di caratteristiche di competizione, in quanto controllato direttamente o indi-

*Il settore elettrico è stato il più trascurato*

<sup>17</sup> COM (2008) 782

<sup>18</sup> Direttiva 2009/72/CE

<sup>19</sup> Direttiva 2009/73/CE

<sup>20</sup> **ARERA**

<sup>21</sup> **ENEL**

<sup>22</sup> **GSE**: Gestore dei Servizi Energetici

<sup>23</sup> 30% circa della domanda nazionale

rettamente dall'ENI. L'assenza di una rete di trasporto, secondo l'Autorità indipendente, disincentiva gli investimenti di operatori terzi, in quanto l'imparzialità dell'accesso alla rete e della gestione del dispacciamento non è garantita dall'indipendenza dell'operatore, ma solo dal controllo *ex post* dell'Autorità stessa e dell'*Antitrust*.

Secondo la relazione, mancava inoltre, nel mercato all'ingrosso del gas, la presenza di un unico soggetto che acquistasse per i clienti tutelati.

In buona sostanza, l'Autorità per l'energia ha ribadito che in Italia la liberalizzazione del mercato dell'energia viaggia a due velocità: con più efficacia nel settore elettrico, già aperto alla concorrenza; con molte resistenze e difficoltà, invece, nel settore del gas, penalizzato dalla scarsa concorrenzialità.

Per migliorare il mercato del gas il Governo:

- ha provveduto ad affidare la **gestione economica del mercato del gas naturale**, in esclusiva, al Gestore del mercato elettrico<sup>24</sup>, che dovrà organizzarlo secondo criteri di neutralità, trasparenza, obiettività e concorrenza;
- ha assegnato all'Acquirente Unico, quale fornitore di ultima istanza, il compito di garantire la fornitura di gas ai clienti finali domestici, in condizioni di continuità, sicurezza ed efficienza del servizio.

Uno degli obiettivi fondamentali del Governo era quello di accelerare l'integrazione dei mercati.

**Nel 2015 la Commissione ha pubblicato il Pacchetto "Unione dell'energia resiliente".**

I contenuti:

- una strategia quadro per un'"Unione dell'energia resiliente", corredata da una politica lungimirante, in materia di cambiamenti climatici;
- la tabella di marcia per l'"Unione dell'energia resiliente".

L'obiettivo di un'Unione dell'energia resiliente, incentrata su una politica climatica, è quello di fornire ai consumatori dell'Unione europea, ovvero a famiglie e a imprese, energia sicura, sostenibile, competitiva e a prezzi accessibili.

Le cinque dimensioni nelle quali si articola l'Unione dell'energia:

- 1 - Diversificare le fonti energetiche e garantire la sicurezza energetica;
- 2 - Realizzare una piena integrazione del mercato europeo dell'energia;**
- 3 - Migliorare l'efficienza energetica;
- 4 - Decarbonizzare l'economia;

La Commissione  
ha pubblicato  
il "Pacchetto Unione  
dell'energia resiliente"

<sup>24</sup> **GME**: Gestore dei Mercati Energetici

5 – Dare priorità alla ricerca e all’innovazione nelle energie pulite.

La seconda dimensione mira a consentire il libero flusso di energia in tutta l’UE, fornendo, non solo infrastrutture adeguate, ma rimuovendo anche gli ostacoli tecnici o normativi. La compravendita transfrontaliera dell’elettricità dovrebbe fornire alle imprese e ai cittadini energia elettrica prodotta nel modo più economico possibile.

**Ad oggi l’UE dispone di norme in materia di energia stabilite a livello europeo, ma la realtà è che in pratica esistono 27 quadri normativi nazionali.**

Nonostante gli sforzi dell’intera UE per integrare i mercati nazionali, permangono differenze sostanziali nei prezzi al dettaglio dell’elettricità da un paese all’altro. Tali prezzi sono ancora fortemente influenzati dagli Stati membri, con imposte nazionali e con oneri di rete regolamentati,<sup>25</sup> piuttosto che animati e resi fruibili dalla concorrenza.

**Il quarto pacchetto “Energia”, 2019, denominato “Energia pulita per tutti gli europei”, approfondisce ulteriormente il quadro esistente, per quanto riguarda le politiche dell’energia.**

Introduce nuove norme, al fine di:

- promuovere la concorrenza nei mercati al dettaglio dell’energia elettrica,
- meglio integrare nel mercato le fonti di energia rinnovabili,
- coordinare a livello dell’UE l’adeguatezza delle risorse di elettricità
- gestire la domanda, attraverso l’aggregazione e lo stoccaggio<sup>26</sup> dell’energia elettrica.

Inoltre, affronta alcune delle debolezze individuate nel terzo pacchetto “Energia”, quali le lacune nelle competenze dell’ACER.

### **Sintesi sulla realizzazione del mercato interno dell’energia**

Secondo il giudizio espresso dalla Corte dei conti europea, Il progetto complesso ed ambizioso di realizzare il mercato interno dell’energia elettrica è stato ostacolato:

- dalla scelta, operata dalla Commissione, di strumenti normativi talvolta complessi, in materia di scambi transfrontalieri, e a ritardi nella loro applicazione;
- da debolezze nel quadro di governance dell’UE;

*Il quarto pacchetto Energia del 2019 approfondisce il quadro esistente per le politiche dell’energie*

<sup>25</sup> Documento della Commissione “Relazione 2020 sullo stato dell’Unione dell’energia in applicazione del regolamento (UE) 2018/1999 sulla governance dell’Unione dell’energia e dell’azione per il clima”, COM(2020) 950 final del 14.10.2020, pag. 10

<sup>26</sup> Lo stoccaggio assume la migliore definizione di: “Strumenti per le memoria dell’energia”

- da un insufficiente monitoraggio, adottato dalla Commissione e dall'Agenzia dell'Unione europea per la cooperazione fra i regolatori nazionali dell'energia (ACER);
- da una insufficiente vigilanza sui mercati, per individuare e scoraggiare abusi e manipolazioni di mercato.

Il processo di integrazione non è stato uniforme in tutti i segmenti di mercato e non è stato ultimato entro la fine del 2021, ossia sette anni dopo il termine ultimo inizialmente stabilito, anche se i principali progetti di accoppiamento erano iniziati, su base volontaria, prima dell'adozione degli orientamenti. In realtà, nessuno di questi orientamenti è stato integralmente attuato.

Rimangono ancora vantaggi economici, poco sfruttati, che derivano da una maggiore convergenza dei prezzi, la quale viene innescata da una crescita degli scambi transfrontalieri.

L'efficacia dell'integrazione dei mercati dell'energia elettrica è stata ostacolata anche dagli scarsi progressi relativi alla capacità disponibile degli interconnettori<sup>27</sup> interzonali.

### **Proposte e suggerimenti, per accelerare la realizzazione di un mercato unico dell'elettricità:**

- 1- Razionalizzare l'attuazione del quadro normativo e rafforzare il quadro di monitoraggio per gli orientamenti di rete;
- 2- Rafforzare la vigilanza dell'ACER sull'integrità dei mercati all'ingrosso;
- 3- Utilizzare più rapidamente le commissioni REMIT<sup>28</sup> per ovviare alle carenze nelle attività di vigilanza di mercato di ACER;
- 4- Rafforzare la governance e migliorare la trasparenza e la rendicontabilità dell'ACER;
- 5- Valutare la necessità di un quadro per l'applicazione coerente delle sanzioni, ed evitare l'arbitraggio normativo.

*Le proposte per accelerare la realizzazione del mercato unico dell'energia*

<sup>27</sup> **Interconnettore**: collegamento alla rete di trasmissione fisica tra due zone o paesi di offerta.

<sup>28</sup> **REMIT**: regolamento concernente l'integrità e la trasparenza del mercato dell'energia all'ingrosso

MECCANISMO EUROPEO DI STABILITA'

## Parliamo di MES

Di ANTONELLO PEZZINI

**I**l Mes è un meccanismo che ha lo scopo di fornire assistenza finanziaria, sotto forma di prestiti, ai Paesi dell'Eurozona che affrontano o rischiano gravi difficoltà finanziarie. È uno strumento intergovernativo, attivo dall'ottobre 2012, nato attraverso un accordo tra i Paesi dell'Eurozona, al di fuori del quadro giuridico dell'UE, nel senso che la membership del MES è riservata agli Stati dell'Eurozona. Il MES eroga prestiti agli Stati della zona euro che hanno difficoltà a finanziarsi sul mercato a condizioni favorevoli. I Paesi contribuiscono al Fondo con quote molto simili alle capital key nella BCE. Il capitale versato è complessivamente pari a 80 miliardi di euro (di cui circa 14 versati dall'Italia, terzo contributore). La capacità massima di prestito ai Paesi membri è di circa 700 miliardi, con un indice moltiplicatore, pari a 8,5<sup>29</sup>.

Uno dei problemi di questo fondo, secondo l'Italia, **unico Paese a non aver ancora ratificato il meccanismo**, è che, chi accede ai prestiti, deve rispettare una serie di condizionalità, ossia impegnarsi in riforme per ridurre il debito del proprio Paese. Con la riforma, raggiunta nel 2020, dopo tre anni di negoziati, queste condizionalità sono state ammorbidite.

Le modifiche apportate sono meno ambiziose rispetto a quanto proposto dall'Esecutivo UE, ma presentano alcune novità rilevanti. È stata creata una linea di credito, per il Fondo di risoluzione unico<sup>30</sup>, che rappresenta una rete di sicurezza, per iniettare liquidità alle banche europee, in caso di necessità.

Nel Risk Reduction Report<sup>31</sup>, preparato dalle Istituzioni, si evidenzia come ci sia stata una notevole riduzione dei rischi, nel sistema bancario europeo, e siano stati effettuati numerosi pro-

*L'Italia non ha ancora  
firmato il MES  
per una serie di condizioni*

<sup>29</sup> Il moltiplicatore è commisurato alla media presunta delle insolvenze nell'area di pertinenza

<sup>30</sup> **Il meccanismo di risoluzione unico**, elemento chiave dell'Unione bancaria europea, ha lo scopo garantire una risoluzione ordinata delle banche in dissesto, con costi minimi per i contribuenti e per l'economia reale. Esso si compone di:

- un'autorità di risoluzione a livello dell'UE - il Comitato di risoluzione unico-
- un fondo di risoluzione comune, finanziato dal settore bancario. E ha lo scopo di:
- rafforzare la fiducia nel settore bancario
- impedire la corsa agli sportelli e il contagio
- ridurre al minimo la relazione negativa tra banche ed emittenti sovrani
- eliminare la frammentazione del mercato interno dei servizi finanziari

<sup>31</sup> La questione centrale di questo Global Assessment Report on Disaster Risk Reduction 2022 (GAR2022) è come i sistemi di governance possono evolversi per affrontare meglio i rischi sistemici del futuro. Nel mondo interconnesso di oggi, gli impatti dei disastri si riversano sempre più a cascata in aree geografiche e settori, poiché la pandemia di coronavirus (COVID-19) e il cambiamento climatico stanno rapidamente diventando evidenti.



gressi negli ultimi dieci anni, in particolare nella riduzione dei NPL<sup>32</sup>.

L'introduzione del **backstop prudenziale**<sup>33</sup> rappresenta un ulteriore passo verso il completamento dell'Unione bancaria e renderà le banche europee meno sensibili al rischio nazionale, permettendo di condividere, almeno parzialmente, il rischio in fase di risoluzione. Tuttavia, nella sua dichiarazione l'Eurogruppo ha sottolineato come, a causa della crisi, serviranno degli sforzi ulteriori, nella riduzione dei rischi bancari, che dovranno essere fatti a livello UE, dagli Stati membri e dalle stesse banche.

Il 27 gennaio 2021 è stato firmato il nuovo Trattato, aprendo così la strada alla fase di ratifica nei Parlamenti nazionali, dei Paesi dell'Eurozona. L'organo al quale spettano le decisioni principali del MES è il Consiglio dei governatori (Board of Governors), composto dai Ministri responsabili delle finanze degli Stati membri della zona euro e presieduto dal Presidente dell'Eurogruppo.

Il Trattato individua un ulteriore organo al quale, direttamente, o su delega del Consiglio dei governatori, vengono attribuiti poteri decisionali: il Consiglio di amministrazione (Board of Directors), composto da 19 funzionari esperti (senior civil service officials), nominati dai governatori tra persone di elevata competenza in materia economica e finanziaria. Nel Consiglio di amministrazione, l'Italia è rappresentata dal Direttore generale del tesoro. Alle riunioni di tale organo possono prendere parte, in qualità di osservatori, la Commissione europea e la BCE. Il vertice amministrativo dell'organismo, infine, è affidato a un Direttore generale, che partecipa alle riunioni del Consiglio dei governatori, presiede quelle del Consiglio di amministrazione, è il rappresentante legale del MES, oltreché il capo del personale, e ne gestisce gli affari correnti, sotto la direzione del Consiglio di amministrazione.

L'obiettivo del MES è, dunque, quello di salvaguardare la stabilità finanziaria della zona euro nel suo complesso e dei suoi Stati membri<sup>34</sup>. A tal fine, il meccanismo può intervenire per fornire un sostegno alla stabilità dei Paesi aderenti che si trovino in gravi difficoltà finanziarie o ne siano minacciati, sulla base di condizioni rigorose, commisurate allo specifico strumento di sostegno utilizzato.

In particolare, il MES può:

- fornire assistenza finanziaria precauzionale a uno Stato membro sotto forma di linea di credito condizionale precauzionale o sotto forma di linea di credito soggetto a condizioni rafforzate<sup>35</sup>;

*L'obiettivo del MES  
è quello di salvaguardare  
la stabilità finanziaria  
della zona euro e dei suoi  
Stati membri*

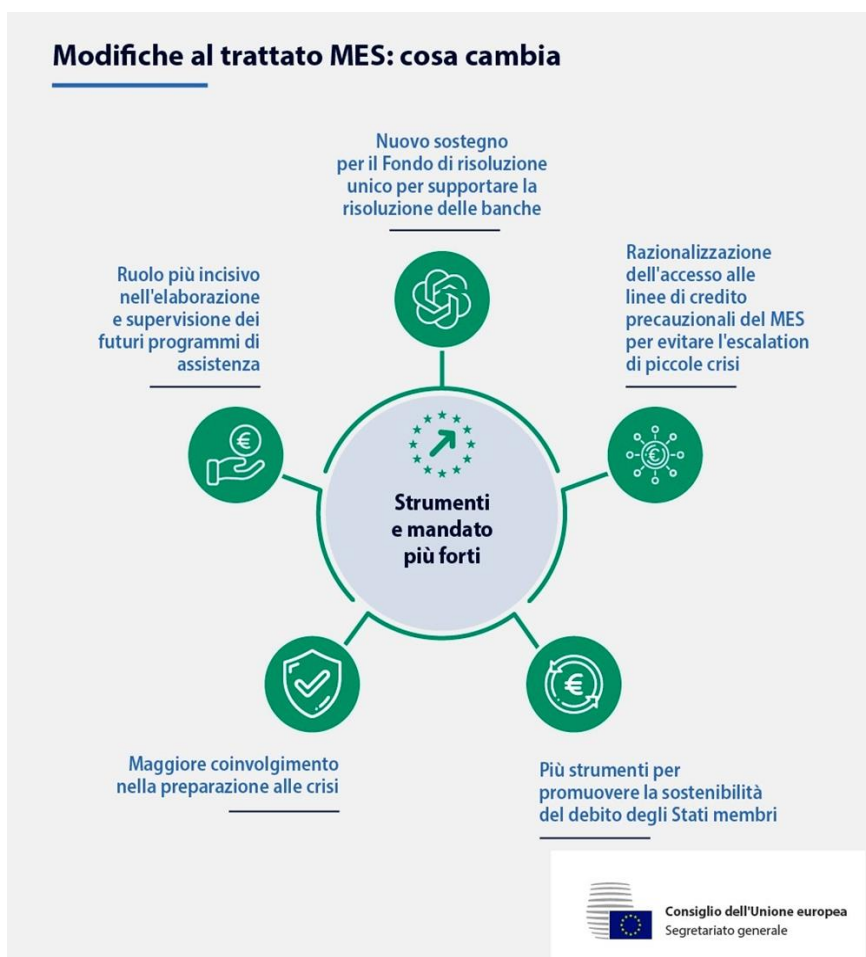
<sup>32</sup> **Crediti NPL:** crediti deteriorati, una problematica che affligge le banche ma che ha ripercussioni su tutta l'economia nazionale

<sup>33</sup> Un "**backstop prudenziale**", ovvero una copertura minima per l'importo di denaro che le banche devono accantonare per coprire le perdite causate da futuri prestiti in sofferenza

<sup>34</sup> articolo 12 del Trattato

<sup>35</sup> articolo 14 del Trattato

- concedere assistenza finanziaria a un membro, ricorrendo a prestiti, con l'obiettivo specifico di sottoscrivere titoli rappresentativi del capitale di istituzioni finanziarie dello stesso Paese membro<sup>36</sup>;
- concedere assistenza finanziaria a un membro, ricorrendo a prestiti non connessi a uno specifico obiettivo<sup>37</sup>;
- acquistare titoli di debito degli Stati membri, in sede di emissione<sup>38</sup>, e sul mercato secondario<sup>39</sup>.



<sup>36</sup> articolo 15 del Trattato

<sup>37</sup> articolo 16 del Trattato

<sup>38</sup> articolo 17 del Trattato

<sup>39</sup> articolo 18 del Trattato

REGOLAMENTO UE 2023/955

# Il Fondo Sociale per il clima

Di ANTONELLO PEZZINI

**I**l Trattato di Lisbona si adopera per lo sviluppo sostenibile dell'Europa, basato su una crescita economica equilibrata e sulla stabilità dei prezzi, **su un'economia sociale di mercato** fortemente competitiva.

## ► Povertà energetica

l'impossibilità per una famiglia di accedere ai servizi energetici essenziali a un tenore di vita e alla salute dignitosi, compresa un'erogazione adeguata di calore, raffrescamento, illuminazione ed energia per alimentare gli apparecchi, tenuto conto del contesto nazionale pertinente, della politica sociale esistente e di altre politiche pertinenti.

## ► Famiglie vulnerabili

le famiglie in condizioni di povertà energetica o le famiglie, anche quelle a reddito basso e a reddito medio-basso, che risentono in modo significativo dell'impatto sui prezzi dovuto all'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dagli edifici nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE e che non hanno i mezzi per ristrutturare l'edificio che occupano.

### - Famiglie:

Una persona che vive da sola o un gruppo di persone che vivono insieme e che provvede o provvedono autonomamente ai prodotti di prima necessità. Secondo il Regolamento (UE) 2019/1700 del 10 ottobre 2019 che istituisce un quadro comune per le statistiche europee sulle persone e sulle famiglie, basate su dati a livello individuale ottenuti su campioni.

## ► Le microimprese vulnerabili

le microimprese che risentono in modo significativo dell'impatto sui prezzi dovuto all'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dagli edifici o dal trasporto su strada nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE e che, ai fini della loro attività, non hanno i mezzi per ristrutturare l'edificio che occupano o per acquistare veicoli a zero e a basse emissioni o per passare a modi di trasporto alternativi sostenibili, compresi i trasporti pubblici, se del caso.

## ► Utenti vulnerabili dei trasporti

individui e famiglie in condizioni di povertà dei trasporti, ma anche individui e famiglie, compresi quelli a reddito basso e a reddito medio-basso, che risentono in modo significativo

*Le misure del Fondo Sociale per il clima sono tante e hanno bisogno di un coordinamento*

dell'impatto sui prezzi dovuto all'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dal trasporto su strada nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/87/CE e che non hanno i mezzi per acquistare veicoli a zero e a basse emissioni o per passare a modi di trasporto alternativi sostenibili, compresi i trasporti pubblici.

### **Pilastro europeo dei diritti sociali**

“Ogni persona ha il diritto di accedere a servizi essenziali di qualità, compresi l'acqua, i servizi igienico-sanitari, l'energia, i trasporti, i servizi finanziari e le comunicazioni digitali”.

### **Il Fondo sociale per il clima, dovrebbero, a medio e lungo termine, contribuire alla riduzione:**

- della povertà energetica;
- della povertà dei trasporti;
- dei costi per il calore degli edifici;
- dei costi per il trasporto su strada.

### **► Principali elementi del Fondo sociale per il clima**

#### **Obiettivo generale**

Contribuire alla transizione verso la neutralità climatica, affrontando l'impatto sociale dell'inclusione, nell'ambito di applicazione dell'ETS dell'UE, delle emissioni di gas a effetto serra, prodotte dall'edilizia e dal trasporto su strada

#### **Obiettivo specifico**

Prevedere un sostegno diretto, misure e investimenti, intesi ad aumentare l'efficienza energetica degli edifici, la decarbonizzazione del riscaldamento e del raffrescamento degli edifici, e un migliore accesso alla mobilità e ai trasporti, a zero e a basse emissioni.

#### **Risorse del Fondo**

È previsto un importo massimo di 65 000 000 000 EUR a prezzi correnti per il periodo dal 1° gennaio 2026 al 31 dicembre 2032.

**► All'Italia spetterebbero, in questo caso: 7 023 970 924, da spendere secondo** Regolamento (UE) 2023/955 del 10 maggio 2023.

È stata individuata come la soluzione più efficace per alleviare la povertà energetica e superare alcuni dei potenziali impatti distributivi negativi delle misure in materia di fissazione dei prezzi:

**► Nel Green Deal europeo, la direttiva sull'Efficienza energetica**, insieme alle altre iniziative, che rientrano nel pacchetto "Pronti per il 55 %", sono state create per affrontare le sfide climatiche e sociali;

*I principali elementi del fondo per il clima sono definiti e anche le risorse finanziarie collegate*

► Il **Fondo sociale per il clima**, è stato creato per trasformare i bisogni in opportunità, tramite l'**efficienza energetica**.

### Misure e investimenti ammissibili da includere nei piani sociali per il clima

Gli investimenti devono avere impatti duraturi e devono essere destinati, principalmente alle famiglie vulnerabili, alle microimprese vulnerabili o agli utenti vulnerabili dei trasporti e hanno lo scopo di:

- a) sostenere **la ristrutturazione edilizia**, in particolare per le famiglie vulnerabili e le microimprese vulnerabili che occupano gli edifici con le prestazioni peggiori;
- b) sostenere l'accesso ad alloggi efficienti sotto il profilo energetico a prezzi abbordabili, compresi gli **alloggi sociali**;
- c) contribuire alla decarbonizzazione, ad esempio attraverso l'elettrificazione, dei sistemi di riscaldamento, raffrescamento e cottura negli edifici, anche mediante le **Comunità di energia rinnovabili**;
- d) offrire **informazioni, opportunità di educazione, sensibilizzazione e consulenza mirate**, sul sostegno disponibile per la ristrutturazione edilizia e l'efficienza energetica, nonché sulla mobilità e sulle alternative di trasporto sostenibili e a prezzi abbordabili;
- e) sostenere gli enti pubblici e privati, compresi i fornitori di alloggi sociali, in particolare le cooperative pubblico-privato, nello sviluppo e nella **fornitura di soluzioni di efficienza e di strumenti di finanziamento adeguati**, in linea con gli obiettivi sociali del Fondo;
- f) fornire accesso a **veicoli e biciclette a zero e a basse emissioni**, pur salvaguardando la neutralità tecnologica, compreso un sostegno finanziario o incentivi fiscali per il loro acquisto. Gli Stati membri fanno in modo che, laddove i veicoli a emissioni zero siano una soluzione economicamente abbordabile e utilizzabile, nei loro piani il sostegno a detti veicoli sia prioritario;
- g) incentivare **l'uso di trasporti pubblici accessibili e a prezzi abbordabili** e sostenere gli enti pubblici e privati, comprese le cooperative, nello sviluppo e nella fornitura di mobilità sostenibile su richiesta, servizi di mobilità condivisa e soluzioni di mobilità attiva.

### Valutazione della Commissione

La Commissione valuta **la pertinenza, l'efficacia, l'efficienza e la coerenza del piano**, tenendo conto delle sfide specifiche e della dotazione finanziaria dello Stato membro.

Per quanto riguarda la valutazione della **pertinenza**, la Commissione valuta se il piano rappresenta una risposta adeguata all'impatto sociale e alle sfide cui devono far fronte le famiglie vulnerabili, le microimprese vulnerabili e gli utenti vulnerabili dei trasporti, a causa dell'inclusione delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dagli edifici e dal trasporto.

*La Commissione valuta la pertinenza, l'efficacia e la coerenza del piano tenendo conto delle sfide in atto*

Per quanto riguarda la valutazione **dell'efficacia**, la Commissione valuta se il piano è in grado di avere un impatto duraturo sulle sfide affrontate dal piano stesso, in linea con gli obiettivi climatici ed energetici dell'Unione per il 2030, e con l'obiettivo, a lungo termine, della neutralità climatica nell'Unione entro il 2050.

Per quanto riguarda la valutazione **dell'efficienza**, la Commissione valuta se la giustificazione fornita, in merito all'importo dei costi totali stimati del piano, è ragionevole e plausibile, in linea con il principio dell'efficienza, sotto il profilo dei costi.

Per quanto riguarda la valutazione della **coerenza** la Commissione valuta se le misure e gli investimenti nel piano rappresentano azioni coerenti tra di loro.

### **Descrizione dettagliata della componente e delle misure e investimenti specifici relativi, nonché delle loro interconnessioni e sinergie, con riguardo a quanto segue:**

Un'analisi chiara e basata su dati concreti delle sfide esistenti e del modo in cui sono affrontate dalle misure e dagli investimenti; La natura, il tipo e l'entità della misura o dell'investimento, che possono includere misure di sostegno tecnico supplementari a norma dell'articolo 11, paragrafo 4, indicando se si tratta di una misura o di un investimento nuovo o esistente che dovrebbe essere esteso con il sostegno del Fondo;

Informazioni dettagliate sull'obiettivo della misura o dell'investimento, sulle persone a cui è destinato e a cosa è destinato; una spiegazione del modo in cui la misura e l'investimento contribuirebbero efficacemente al conseguimento degli obiettivi del Fondo nell'ambito delle politiche pertinenti di uno Stato membro e del modo in cui ridurranno la dipendenza dai combustibili fossili;

Descrizione delle modalità di attuazione della misura o dell'investimento (mezzi di attuazione), con riferimento alla capacità amministrativa dello Stato membro a livello centrale e, se del caso, regionale e locale, con una spiegazione del modo in cui le risorse saranno assorbite tempestivamente e del modo in cui saranno convogliate verso i livelli subnazionali, se del caso;

Una spiegazione del modo in cui la misura o l'investimento mirerà ad affrontare la disuguaglianza di genere, se del caso;

Il calendario della misura o dell'investimento; per i veicoli a basse emissioni un calendario di riduzione progressiva di tale sostegno.

*Le misure dell'investimento saranno assorbite tempestivamente*

ANTONELLO PEZZINI

[pezzini.antonio@mite.gov.it](mailto:pezzini.antonio@mite.gov.it)

*Antonello Pezzini, è laureato in Filosofia presso l'Università Cattolica di Milano. È attualmente membro del CCMI (Comitato Consultivo Mutazioni Industriali) di Bruxelles, ed è docente presso l'Università di Bergamo per l'insegnamento di "Economia e gestione delle imprese nell'Unione Europea".*

LA GLOBALIZZAZIONE

## Il sistema per la competitività globale

di ROCCO GIORDANO

**N**egli ultimi anni si sta determinando una sorta di conflitto tra flussi di traffico e luoghi di generazione e destinazione degli spostamenti passeggeri e merci che la logistica non riesce a governare. A scala mondiale le economie che generano questi conflitti si possono schematicamente così definire: 1. America del Nord. Area a forte valenza di innovazione e ricerca con produzione ad alto valore aggiunto e mercati ad alti consumi; 2. Europa del Nord. Area di produzione a valore aggiunto e mercati di consumo; 3. Area Euro asiatica. (Paesi dell'Est-Emirati Arabi) Area con forte presenza di giacimenti di petrolio e metano; 4. Continente africano. Area con i più grandi giacimenti minerali di materie prime; 5. Far East. Area di produzione a basso costo del lavoro con forti surplus finanziari; 6. Italia. Tenta di collocarsi nella nuova geografia dello sviluppo come area di produzione con strutture di PMI e area di consumi con forti vantaggi per il posizionamento geografico rispetto al mercato degli scambi. Ma questo scenario è in grande movimento e al centro di tale movimento sono le politiche ambientali. La Cina, l'India e gli altri paesi emergenti chiedono impegni precisi da parte dell'Occidente sul trasferimento di tecnologie verdi e di capitali, per aiutare i paesi emergenti ad affrontare lo sviluppo tecnologico con una fase di adattamento necessario. Il Presidente della Cina, Xi Jinping, non ha messo il suo Paese fra quelli bisognosi di aiuti, che invece vuole vedere indirizzati soprattutto verso i più poveri del pianeta. È una posizione politicamente abile perché rafforza il credito di Pechino nei confronti dei suoli alleati del Terzo mondo, tanto più che la richiesta cinese e indiana non è esorbitante: l'1% del PIL dei paesi più ricchi da destinare agli «aiutiverdi» verso il Sud del Pianeta. Si tratta di 300 miliardi di dollari, un decimo di quanto è stato usato per il salvataggio delle banche americane. Xi Jinping non si è sbilanciato, tuttavia, su quanto la Cina potrebbe tagliare le sue emissioni di CO2 ma ha parlato di una «riduzione notevole» entro il 2030.

*Tre elementi sono fondamentali: l'interconnessione, il finalismo e la connettività*

Questo linguaggio può essere colto come la disponibilità preliminare ad aprire un negoziato, in cui tutti devono arrivare disposti a mettere qualcosa sul tavolo. Il problema del clima, insomma, si va ponendo ormai con forza. Nel gioco mondiale le grandi potenze sanno che modificare il trend delle emissioni, significa cambiare le strategie politiche ed individuare gli obiettivi



che nel medio-lungo termine devono portare ai risultati attesi. Le implicazioni che sottostanno a questa prospettiva sono talmente complesse che il dibattito ormai copre le agende degli organismi internazionali. Il trasferimento di tecnologie mature, sostenuto da una politica ambientale più severa verso i paesi emergenti è finalizzato soprattutto a sostenere ed accelerare i processi di sviluppo in particolare del Continente africano che nelle strategie delle potenze mondiali è visto come grande area di giacimenti ed allo stesso tempo di consumi. La green economy si gioca a livello mondiale; ma siamo certi che tutti accetteranno di mantenere l'impegno rinunciando a qualcosa? O forse qualcuno pensa di trasferire ai Paesi più deboli tecnologie mature che continueranno ad inquinare? O non è, invece, che tutto questo dibattito è finalizzato a potenziare nei Paesi già sviluppati i processi di innovazione tecnologica? Questa strategia della green economy, sancita da impegni presi da parte delle grandi potenze, va perciò avviata subito con obiettivi a medio termine e non al 2050 quando sarà troppo tardi. In questo quadro così definito si innesta il «gioco» di quei paesi che detengono le posizioni privilegiate nel settore dell'energia e della finanza. Innestare meccanismi troppo bruschi e/o di forti accelerazioni può provocare suscettibilità nei Paesi che detengono le fonti energetiche e in quelli che presentano surplus finanziari e che hanno allocato nei Paesi occidentali risorse finanziarie considerevoli. Un'esemplificazione: il 40% del debito pubblico americano è sottoscritto da investitori cinesi. I detentori delle fonti energetiche hanno, inoltre, strumenti adeguati per determinare situazioni di accelerazioni o di blocco rispetto ai grandi progetti di energia alternativa. Nel corso degli ultimi cinque anni abbiamo assistito a scosse sensibili nella economia mondiale, per effetto delle variazioni del prezzo del greggio o quando successivamente la finanza mondiale ha creato una forte «stenosi» nell'equilibrio dei mercati finanziari per effetto della crisi del sistema bancario internazionale

*Nel corso degli ultimi cinque  
anni abbiamo assistito  
a scosse sensibili  
nell'economia mondiale*

**ROCCO GIORDANO**

[r.giordanoeditore@gmail.com](mailto:r.giordanoeditore@gmail.com)

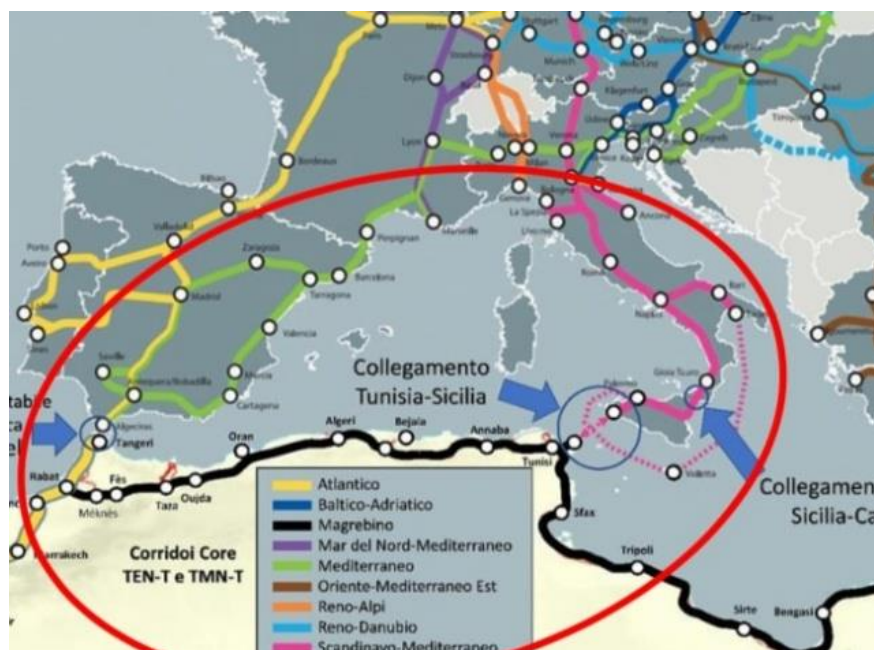
**Rocco Giordano**, è laureato in Economia Marittima all'Istituto Universitario Navale di Napoli. Nel 2004 gli è stata conferita la laurea Honoris Causa in Scienze dei Trasporti presso la Costantinian University di Providence (Usa). Responsabile degli Studi Economici del Csst dal 1978 al 2006, ha diretto la Rivista Scientifica «Sistemi di Trasporto». Edita la Rivista «Sistemi di Logistica» ed «European Transport» dell'ISTIEE e AIT e la rivista «I Protagonisti» insieme al iDenaro.it

LA MACROREGIONE EUROPEA DEL MEDITERRANEO

## L'inserimento della strategia del Gal Cilento

di PASQUALE PERSICO

**L**e strategie macroregionali dell'UE riguardano sfide e opportunità specifiche di determinate aree geografiche che hanno una portata troppo locale per interessare l'UE nel suo complesso, ma risultano troppo estese per essere affrontate efficacemente a livello nazionale. In altre parole, fungono da elemento di congiunzione tra l'UE e le politiche locali. Gli obiettivi delle strategie sono cruciali, a lungo termine e concordati dai paesi aderenti.



Una politica macroregionale mediterranea per sostenere la crescita del Mezzogiorno è possibile? Quali opportunità offre su temi determinanti quali l'inquinamento, l'immigrazione, la navigazione, la sicurezza, la concorrenza commerciale, l'occupazione, le infrastrutture, ecc.

*Il Mezzogiorno e il Mediterraneo possono stare insieme perché il Mezzogiorno è stato assorbito dal Mediterraneo*

Il Mezzogiorno e il Mediterraneo sono contesti territoriali destinati a stare insieme. Esistono ragioni storiche e culturali ma anche motivi inerenti la comune strategia di sviluppo economico e sociale. Una consapevolezza che, però, deve essere depurata di ogni connotazione ideologica. L'iniziativa del Gal Cilento si propone di concorrere a una visione di sviluppo sostenibile frutto di intelligenza collettiva utile a rispondere alle nuove e più impegnative esigenze economiche, sociali, ambientali e politiche.

Il piano socio economico del Parco, che fu poi la base per partecipare alle risorse PIT, progetto integrato territoriale 2000-2007, proponeva l'idea di una nuova Città del Parco capace di essere protagonista nella macroarea di riferimento di coniugare la soggettività della Natura (la rete ecologica riposizionata), con la possibile rete dei comuni che con la loro sussidiarietà orizzontale, strutturavano le nuove infrastrutture della città a vantaggio di una sostenibilità piena di effetti città contemporanea. La storia è andata in altra direzione perché la soggettività istituzionale della comunità del Parco è stata regredita e non ha approfittato delle unioni di fatto delle Comunità Montane e sono state inseguite tante altre iniziative di aggregazioni di comuni (vedi Gal e tema delle aree interne).

Lo studio Gal Cilento, proposto come Iriss-CNR, parte dalle nuove tassonomie sui beni culturali per rilanciare il tema delle macroregioni in una nuova visione di ecoregioni, vedi tavole 1-6, perché esse rappresentano un'innovazione per le policy a diversi livelli, ed inquadrano le nuove problematiche del PNRR relative agli ecosistemi di innovazione e la transizione ecologica contemporanea.

Le tavole 5-12, forniscono le nuove letture del territorio guardando in maniera congiunta sia i dati a carattere socio economico sia le rappresentazioni delle potenzialità climatiche, insieme ai dati biogeografici, sismografici e idrografici.

Le nuove statistiche disponibili allargano la visione sulle nuove economie di scala, di scopo e di rete che descrivono il potenziale di tutte le attività territoriali.

I comuni del Gal allora si trovano rappresentati dentro un potenziale di area vasta dove le reti delle nuove opportunità sono rese accessibili da un punto di vista della nuova visione strategica. Alcuni comuni appaiono con chiarezza ponti verso problematiche più larghe che si affacciano come opportunità prima non viste, in tale visione essi vengono definiti comuni membrana cioè dialoganti con più reti strategiche (PIVOT a cui passare la palla delle idee progetto).

Non a caso la riclassificazione delle diverse potenzialità in termini di statistiche che definiscono le aree interne che vanno a definire nuovamente le tipologie di appartenenza dei comuni ed aprono riflessioni profonde sul che fare. Se anche i comuni di Agropoli e Vallo della Lucania appaiono adesso nelle caratteristiche di comuni periferici, la riflessione della regressione di tutti gli altri comuni accentua la preoccupazione sul come affrontare la ripartenza con la strategia da elaborare.

Gli indicatori sulle distanze dai servizi essenziali però sono solo una parte della visione del potenziale da riattivare. Una riflessione allargata richiama in maniera congiunta sia il potenziale dei beni culturali che quelli connessi al rapporto tra mondo produttivo ed ambiente.

*Gli indicatori sulle distanze dai servizi essenziali non sono più da considerare*

Non si vuole affermare che il modo più tradizionale di descrivere la complessità è obsoleto, ma sicuramente è fuori squadra rispetto alla lettura da fare in base alla visione, anche incompleta, del PNRR e delle nuove politiche europee. Gli standard materiali ed immateriali da rimettere in rete devono essere avvicinati, riposizionandoli rispetto al nuovo linguaggio dei nuovi standard internazionali che parlano di aumento della produttività territoriale. (I riconoscimenti Unesco sono un buon punto di partenza, ma gli obiettivi MAB e natura 2000 già vanno coniugati con la nuova visione dell'agricoltura e le attività da insediare).

La nuova domanda di beni ad urbanità contemporanea viaggia insieme ai beni ambientali e culturali in una visione unica del paesaggio percepito, richiamato dalla convenzione di Firenze ed è sul percepito consapevole che bisogna lavorare.

Le tavole 26-29, riprese da quaderno di ricerca CNR-IRIS, link: [https://www.cnr.it/it/libri\\_publicati\\_2022](https://www.cnr.it/it/libri_publicati_2022) consentono di elaborare nuovi standard territoriali per infrastrutture specifiche per macroaree. I diversi elaborati potenziali, ad esempio litologia, morfologia e socio dinamiche raccontano meglio la genesi di tante statistiche correlate rivoluzionando l'approccio di anticipatory governance andando incontro alla perdita di efficacia emersa in alcune passate esperienze (Alta velocità in Piemonte, e verso il Sud, citati come Modello Idraulico debole nel volume de Il Mulino Valutare la Valutazione di Mita Marra, unina). La visione geostatistica emersa per il Gal rigenerato consente l'inizio di un nuovo percorso di contabilità dei beni intangibili dove l'agricoltura può giocare un ruolo strategico. Finalmente le azioni di sussidiarietà dal basso per entrare nel merito delle economie di scala, di scopo e di diversità da generare chiamano le azioni pubbliche ad essere meno autorizzative e autoritative perché riconoscono meglio le azioni di reciprocità che generano standard immateriali e materiali di area vasta. Si tratta allora di rispolverare la nostra mente ed elaborare azioni a nuova governance dove la sussidiarietà orizzontale e verticale rivisitano il da farsi, a partire dal tema dei rischi ambientali, dell'autonomia energetica e della nuova base produttiva poggiata sui potenziali degli ecosistemi inquadrati nella nuova visione europea degli **investimenti connessi al debito buono**.

Nell'area del Parco del Cilento e delle aree contigue, il grande tema dei servizi ecologici prodotti è stato sempre trascurato, come per i parchi regionali, il grande tema della forestazione urbana ha trascurato il ruolo potenziale delle aree contigue ai parchi facendo perdere l'efficacia della risalita potenziale delle aree urbane dalla situazione di terzo paesaggio degradato di cui si parla da decenni.

Le tavole 34-46 ci suggeriscono di mettere gli occhiali della mente e accedere al concetto di Macroscopio per connettere il già accaduto con quello che potrebbe essere il percorso ancora sperimentale di quello che potrebbe accadere, cercando di cambiare

*Il Parco del Cilento  
non basta ad attirare  
i servizi ecologici  
prodotti*

rotta sulle strategie da abbracciare. Il PNRR e le nuove indicazioni della strategia 20-27 possono essere rilette per elaborare insieme al territorio consapevole il che fare per incontrare le istituzioni di riferimento ad un tavolo di elaborazione sui temi della sussidiarietà orizzontale, prevista dalla costituzione, art .118 comma IV, per elencare le opportunità da cogliere. Vedi poi Tavole da 28 in poi per inquadrare le sfide che attendono il Gal. La Macroregione Città del Parco nell'ambito largo dell'arcipelago euro mediterraneo di altre città, diventa il nuovo riferimento di area vasta da collocare nella figura presentata all'inizio di questa introduzione.

### **Le azioni da intraprendere anche in considerazione degli altri contributi**

La Fondazione G. B. Vico può esplicitare una funzione di sussidiarietà verso i comuni del GAL articolata in tre punti che interpretano le nuove linee di programmazione europea indirizzate a investire nelle caratteristiche micro dei territori mappandone i valori locali rilevanti idonei a fare da traino per uno sviluppo dell'area euro-mediterranea:

1. Azione di formazione alla diffusione e manutenzione delle pratiche di riproduzione del paesaggio mediterraneo. Attraverso un laboratorio formativo organizzato e curato dall'Ateneo dei Vini erranti possono essere formati dei giovani alla viticoltura biodinamica in cui la cura del vitigno assume la forma di elemento trainante complementare;
2. Censimento delle aziende vitivinicole, olivicole e di altre produzioni agricole connesse alla realizzazione del regime alimentare originale della dieta mediterranea, attivando nuovi modelli semplificati di contabilità per la realizzazione dei bilanci di sostenibilità; Da questa azione potrebbero nascere esigenze strategiche specifiche, ad esempio autonomia energetica accentuata o sviluppo internazionalizzazione (export mirato e di nicchia), esperimenti di antiturismo rigenerante secondo il principio che sono le attività che preservano la rete ecologica potenziale e quindi ci vogliono pillole antiturismo desertificante.
3. Mappatura dei beni culturali. Poiché i beni culturali sono costituiti da beni artistici (opere d'arte, borghi storici, monasteri), beni colturali (agricoltura storica e/o nuovi impianti agricoli biodinamici) e beni naturali (paesaggio e aree di cattura di CO2) sono necessarie diverse competenze scientifiche ma anche conoscenze dei luoghi reali e delle caratteristiche geo-litoclimatiche e della vegetazione potenziale. Pertanto, realizzare le mappe è un'operazione complessa che va realizzata con un approccio di condivisione e apprendimento tra ricercatori ed esperti di area diversa (lavorare con l'ecologia della mente). Da queste mappe, dalla formazione all'agricoltura biodinamica di giovani imprenditori e dalla catalogazione di beni culturali organizzati secondo tassonomie chiare e condivise, deve nascere in

*Occorre la formazione  
delle competenze  
e il riferimento  
delle aziende*

fase di realizzazione un sistema di valutazione delle premialità per finanziare prioritariamente i progetti in grado di essere in collegamento fra due o tre tipologie di beni. E deve essere richiesto ex ante l'impegno ad adottare indicatori di valutazione del processo di implementazione dei progetti.

Sarà compito del GAL implementare un sistema di monitoraggio in itinere secondo i principi dell'Anticipatory Governance, attraverso sistemi di autovalutazione da mettere a confronto con i dati di bilancio aziendali e con indicatori di benessere e sostenibilità, al fine di pervenire ad un sistema di valutazione idoneo a produrre indicatori di economia di scopo e diversità.

PASQUALE PERSICO  
[ppersico@unina.it](mailto:ppersico@unina.it)

*Pasquale Persico, è Professore Ordinario di Economia Politica alla Università degli Studi di Salerno. Ha ricoperto nel corso degli anni numerosi incarichi in seno all'Università e ha coordinato numerosi gruppi per ricerche di politica economica applicata, sia a livello nazionale che internazionale.*



QUELLO CHE E' NECESSARIO PER IL CAMBIAMENTO ENERGETICO

## Trasporto Pubblico Locale

di ANTONELLO PEZZINI

**M**olteplici sono le riflessioni sul trasporto pubblico locale, tutti questi elementi saranno oggetto di riflessione e di approfondimento in questo importante convegno.

I fattori che investono il TPL possono essere sia organici sia attitudinali, fra questi citiamo:

- **obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale;**
- attitudini nei confronti del TPL;
- caratteristiche sociodemografiche e socioculturali;
- soddisfazione del servizio erogato.

In tema di sostenibilità ambientale e sociale è mia intenzione sviluppare alcuni argomenti, che stanno assumendo sempre più importanza:

- lo sviluppo dei **combustibili alternativi** nella mobilità europea;
- le implicazioni connesse con la **Normativa europea sul clima;**
- gli impegni derivanti dalla **Tassonomia del credito**, con i conseguenti **Criteri di vaglio tecnico** (Regolamento 1288/2022/UE (principio, non arrecare un danno significativo).

Tutti argomenti che sono oggetto di profonda riflessione da parte del Consiglio europeo, del Parlamento europeo e della Commissione. E sono ampiamente trattati nei documenti:

- del Green Deal europeo;
- del Fit for 55%;
- del Repower-EU.

Mi riferisco, in modo particolare ai:

### **1- I combustibili alternativi: (idrogeno rinnovabile, combustibili sintetici, biocarburanti avanzati):**

- a) biocarburanti, liquidi e gassosi per il trasporto**, ricavati dalla biomassa, all'interno dei quali vi sono i "biocarburanti avanzati", quelli prodotti a partire dalle materie prime elencate nell'allegato IX, parte A della RED II (Allegato alla presente).
- b) I carburanti derivanti da carbonio riciclato**, prodotti da flussi di rifiuti liquidi o solidi di origine non rinnovabile, che so-

*I fattori che investono il TPL possono essere sia organici che attitudinali*



no idonei, in rispetto art 4 Direttiva 2008/98/CE; o dal gas derivante dal trattamento dei rifiuti, prodotti nei processi industriali.

**c) i carburanti liquidi o gassosi di origine non biologica**, utilizzati per il trasporto, come l'idrogeno da elettrolisi e i carburanti derivati da reforming della CO<sub>2</sub>, tramite idrogeno rinnovabile. Necessariamente questi carburanti devono rispettare i criteri indicati nei diversi articoli della RED II.

A Stoccolma, già nel 2012 gli autobus alimentati a metano rinnovabile, a servizio della grande Stoccolma, erano 259 (il 14% dell'intero parco di trasporto pubblico di Stoccolma) tutti alimentati con il metano prodotto dai fanghi di tre impianti per il trattamento delle acque, in grado di produrre annualmente 9 milioni di metri cubi di metano, tutti utilizzati per il trasporto pubblico. Oggi l'intero parco autobus della città è alimentato da metano sintetico. In questo modo, oltre a restituire al mar Baltico acqua pulita, si è pensato bene di trattare le migliaia di tonnellate di fanghi residuali al trattamento delle acque fognarie, prodotte dagli 800.000 abitanti di Stoccolma, e con la digestione anaerobica, questi fanghi vengono trasformati in una miscela di anidride carbonica e metano: biogas. L'esempio di questa città è stato seguito da Rouen in Francia e da 30 altre città francesi.

**2- Tassonomia del credito; Regolamento 852/2020/UE Normativa europea sul clima: Regolamento 1119/2021/UE COM(2021) 563 final. Del 14/07/2021**, che ristrutturata il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità.

La normativa europea sul clima: Regolamento 1119/2021/UE, che integra il **Regolamento 1999/2018/UE (Governance dell'energia)**, rende l'obiettivo della neutralità climatica dell'UE legalmente vincolante, e innalza l'ambizione per il 2030, fissando un obiettivo pari ad almeno il 55 % di riduzione netta delle emissioni entro il 2030, rispetto al 1990.

Il pacchetto legislativo "Pronti per il 55 %" ("Fit for 55 %"), come annunciato nel piano per l'obiettivo climatico 2030, costituisce l'elemento portante più completo, negli sforzi destinati ad attuare il nuovo ambizioso obiettivo climatico per il 2030. Per raggiungere tale obiettivo, tutti i settori economici e le politiche dovranno contribuirvi. E molti atti legislativi dovranno subire profonde modifiche.

**La direttiva 2003/96/CE**, che ha ristrutturato, finora, il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità, non promuove adeguatamente: le riduzioni di emissioni di gas a effetto serra; l'efficienza energetica; la diffusione di elettricità; e i combustibili alternativi (idrogeno rinnovabile, combustibili sintetici, biocarburanti avanzati, ecc.).

La motivazione risiede nel fatto che i nuovi combustibili, a minore intensità di carbonio, sono tassati come il loro equivalente fossile, nei casi in cui i combustibili nuovi si siano imposti dopo

*La direttiva 2003/96/EU ha ristrutturato il quadro comunitario dei prodotti energetici e dell'elettricità*

l'adozione, nel 2003, dell'ultima direttiva sulla tassazione dell'energia: Direttiva 2003/96/CE.

Inoltre, le tecnologie, nonché le aliquote d'imposta e i mercati dell'energia nazionali si sono evoluti negli ultimi 20 anni, quindi la direttiva sulla tassazione dell'energia non fornisce più, nella realtà attuale, lo stesso contributo positivo. In questi ultimi anni, il quadro legislativo dell'UE e gli obiettivi strategici si sono sviluppati in maniera significativa. Oggi, quindi, non esista un'aliquota esplicita che tenga conto di queste novità.

I biocarburanti, che sempre più si impongono, per ridurre o rendere nulle le emissioni di CO<sub>2</sub>, sono svantaggiati da una tassazione, basata sul fatto che l'aliquota sia espressa al litro.

- **In primo luogo, un litro di biocarburante presenta, di norma, un contenuto energetico inferiore a quello di un litro del combustibile fossile concorrente, mentre l'aliquota d'imposta applicata è la stessa.**

A livello generale, la direttiva sulla tassazione dell'energia non fornisce, di conseguenza, incentivi sufficienti per gli investimenti in tecnologie pulite.

- **In secondo luogo, la direttiva sulla tassazione dell'energia favorisce di fatto l'uso dei combustibili fossili. Le aliquote nazionali, ampiamente divergenti tra i vari Stati, vengono applicate con un'estesa serie di esenzioni e riduzioni fiscali.**

Tale ampia gamma di esenzioni e riduzioni rappresenta una forma di incentivo a favore dei combustibili fossili, che non è in linea con gli obiettivi espressi nel Regolamento sulla **Tassonomia del credito: 852/2020/UE**: relativo all'istituzione di un quadro, che favorisca gli investimenti sostenibili, quadro ribadito dal Green Deal europeo e dalla Tassonomia del credito.

**Il COM (2021) 563: Proposta di Direttiva del Consiglio**, nasce con l'obiettivo di ristrutturare il quadro dell'Unione per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità.

- a) Innanzitutto fissando aliquote di imposizione fiscale più elevate per i combustibili fossili e inferiori per i prodotti rinnovabili**, diminuendo così il vantaggio relativo di prezzo dei combustibili fossili, rispetto alle alternative meno inquinanti. Ciò scoraggerebbe il ricorso a combustibili fossili.

- b) Rivedendo la possibilità di riduzioni ed esenzioni fiscali**, che attualmente abbassano la tassazione dei combustibili fossili.

Rientrano in tale categoria il gasolio utilizzato in agricoltura, il gasolio e il carbone utilizzati dalle famiglie per riscaldarsi (la possibilità di esentare le famiglie vulnerabili rimarrebbe) o i combustibili fossili impiegati dalle industrie ad alta intensità energetica.

*I biocarburanti per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> sono svantaggiati da una tassazione elevata*

c) In terzo luogo, la direttiva sulla tassazione dell'energia **non contribuisce più al buon funzionamento dei mercati interni**, dato che le aliquote fiscali minime hanno perso il loro effetto, convergente sulle aliquote d'imposta nazionali.

Difatti, le aliquote minime sono basse, non essendo più state aggiornate dal 2003.

Ad esempio, nonostante la crescente rilevanza del mercato dei combustibili rinnovabili, il loro trattamento fiscale, ai sensi della direttiva sulla tassazione dell'energia, si basa ancora su norme stabilite in un'epoca in cui tali combustibili rappresentavano alternative di nicchia.

Questi diversi aspetti, associati all'esistenza di esenzioni e riduzioni, aumentano la frammentazione del mercato interno e, in particolare, distorcono la parità di condizioni tra i settori economici coinvolti.

Per raggiungere gli obiettivi fissati dalla Normativa europea sul clima (Regolamento 1119/2021/UE), e attuare una buona Governance dell'energia (Regolamento 1999/2018/UE) è necessario passare **da una tassazione basata sul volume**, a una basata sul **contenuto energetico**, eliminando gli incentivi a favore dell'uso di combustibili fossili e introducendo una classificazione delle aliquote, in base alle loro prestazioni ambientali.

Inoltre, l'attuale struttura fiscale potrà essere semplificata raggruppando i prodotti energetici:

- carburanti per motori;
- combustibili per riscaldamento;
- l'elettricità.

In categorie, che devono essere classificate in base alle loro prestazioni ambientali.

Il concetto di "**prestazioni ambientali**" è stato definito in relazione ad altre politiche dell'UE nel contesto del Green Deal europeo e, in particolare, nelle proposte incluse nel pacchetto: "Fit for 55%".

Seguendo questa classificazione, si possono ipotizzare le seguenti aliquote:

#### **1- Aliquote massime di riferimento:**

si applicano ai combustibili fossili convenzionali, quali il gasolio e la benzina,

#### **2- Aliquote meno alte, pari a due terzi:**

si applicano ai combustibili a base fossile, ma che sono meno dannosi e possono comunque contribuire, in una certa misura, alla decarbonizzazione nel breve e medio termine. Ad esempio, un'aliquota pari a 2/3 dell'aliquota di riferimento si potrebbe applicare al gas naturale, al gas di petrolio liquefatto (GPL) e

*Per raggiungere gli obiettivi fissati dalla Normativa è necessario passare da una transizione basata sul volume a quella sul contenuto*

all'idrogeno di origine fossile, per un periodo transitorio di 10 anni. Successivamente a tale periodo, detta aliquota aumenterà fino all'aliquota di riferimento piena.

**3- Aliquote favorevoli, pari a un mezzo:**

si applicano ai biocarburanti sostenibili, ma non avanzati. Al fine di riflettere il loro contributo alla decarbonizzazione.

**4- Aliquota più bassa, pari a un quarto**

Si applica:

- all'elettricità -indipendentemente dal suo uso-;
- ai biocarburanti avanzati;
- ai bioliquidi;
- ai biogas;
- all'idrogeno da fonti rinnovabili.

Diversi: Regolamenti delegati; Regolamenti di esecuzione; Decisioni di esecuzione; hanno, con chiarezza, stabilito i criteri per **Certificare che l'uso di Bioprodotti** non arrechino danni significativi all'ambiente (riduzione di assorbimento di CO<sub>2</sub>) e non provochino aumenti delle derrate alimentari, attraverso un'accurata analisi del ciclo di vita.

ANTONELLO PEZZINI

[pezzini.antonio@mite.gov.it](mailto:pezzini.antonio@mite.gov.it)

*Antonello Pezzini, è laureato in Filosofia presso l'Università Cattolica di Milano. È attualmente membro del CCMI (Comitato Consultivo Mutazioni Industriali) di Bruxelles, ed è docente presso l'Università di Bergamo per l'insegnamento di "Economia e gestione delle imprese nell'Unione Europea".*

MASTER IN LOGISTICA MULTIMODALE -DOGANE E COMMERCIO ESTERO

## Un nuovo Master

A cura della REDAZIONE

**S**iamo lieti di informarvi dell'attivazione da parte dell'Università degli Studi di Roma Unitelma Sapienza, l'Agenzia delle Dogane e Giordano Editore, con la collaborazione del Consiglio Nazionale Spedizionieri Doganali del Master di primo livello in Logistica Multimodale – Dogane e commercio estero. Il Master ha come finalità primaria quello di promuovere competenze professionalizzanti e di fare chiarezza su aspetti della logistica e dei trasporti che stanno determinando nuovi cicli operativi diversi da quelli attuali per gli aspetti che riguardano le dogane in considerazione anche dei forti mutamenti dei traffici dal punto di vista geo-economico e geo-politico. Il Master eroga 60 CFU (Crediti Formativi Universitari) ed è rivolto agli addetti del commercio internazionale delle imprese che operano sull'estero.

Di seguito si riporta il link della pagina dell'Università.

<https://www.unitelmasapienza.it/logistica-multimodale-dogane-e-commercio-estero/>

**Livello:** Master di I livello (60 CFU - Crediti Formativi - Universitari).

**Destinatari:** il mondo degli addetti ai trasporti e logistica, in particolare gli addetti al commercio internazionale, nonché aggiornamenti professionali e quadri aziendali.

**Costi:** la quota integrale di iscrizione al Master è stabilita in 1.500,00€ frazionabile in 3 rate di cui la prima di 600,00€ all'atto dell'iscrizione e le successive, di 450,00€ cadauna a 30/60 gg dalla data di iscrizione.

Per gli iscritti al Consiglio Nazionale degli Spedizionieri Doganali (CNSD) la quota di iscrizione è stabilita in 1.000,00€ frazionabili in 2 rate di cui la prima di 600,00€ all'atto dell'iscrizione e la seconda di 400,00€ a 30 gg dalla data di iscrizione.

I LIBRI DELLA GIORDANO EDITORE

# Le nostre pubblicazioni

A cura della REDAZIONE

**N**el corso degli anni la Giordano Editore oltre a dedicarsi alla Rivista Sistemi di Logistica, ha pubblicato vari volumi, di cui oggi riportiamo gli ultimi titoli, acquistabili sul sito dedicato:

## “Nulla sarà come dopo” di Rocco Giordano

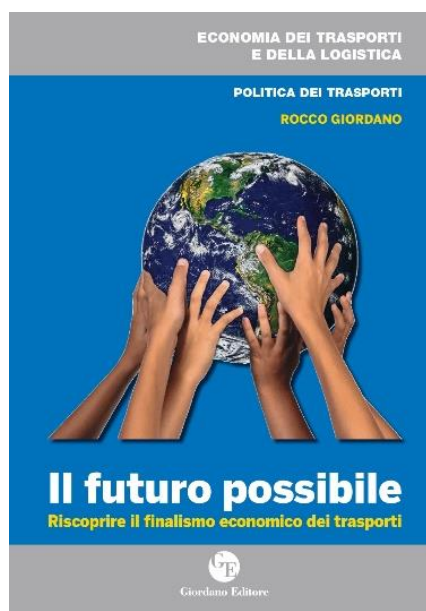
Perché «Nulla sarà come dopo»? Perché il cambiamento è diventato ormai così veloce che anche un’espressione abusata come «Nulla sarà più come prima» non coglie una velocità dei processi tale che non nulla sarà neppure come quel «dopo» che stiamo faticosamente immaginando. Partendo da questo presupposto Rocco Giordano, forte della sua solida e storica esperienza – scientifica, accademica, operativa – nella logistica e nei trasporti, ricostruisce il mondo della globalizzazione e l’affanno che lo attraversa, l’emergere di nuovi soggetti protagonisti, le nuove frontiere dello scenario geo-politico e, ne fa scaturire le indicazioni per rintracciare non più nel mondo globale, ma nel territorio (attraverso le Macroregioni, a cominciare da quella del Mediterraneo, che coinvolge il nostro Sud) l’occasione che la logistica nazionale deve cogliere per consolidarsi, attrezzarsi, strutturarsi e affrontare un «dopo» sempre diverso, mai più uguale a se stesso. A una condizione: fare presto. Perché, appunto, dopo nulla sarà come dopo.



**Prezzo di copertina € 20,00**

### “Il Futuro possibile” di Rocco Giordano

Il concetto fondante di questo lavoro è la centralità del sistema dei trasporti nella progettazione economica, in una lettura non settoriale che Giordano traduce come «finalismo economico dei trasporti». Una lettura che ha avuto periodi di maggiore fortuna, ma che oggi appare datato soprattutto per le dimensioni del fenomeno e, alla fine, per la sua sostanziale inapplicabilità all'intero mondo globalizzato. Per questo Giordano va oltre gli schemi, cercando la risposta al problema nella «geopolitica». Non si tratta di passare dal «globale» al «glocale», ma di riconoscere le opportunità che dal rimescolamento di carte in atto, può trarre il Mediterraneo. Per questo Giordano – insieme al Centro Studi Regione Mezzogiorno Mediterraneo – propone di aggiungere alle quattro Macroregioni già istituite (la Baltica, la Danubiana, la Ionico-Adriatica e l'Alpina) la Macroregione Mediterranea, rendendo operative nel nostro Mezzogiorno le ZES necessarie a favorire la fluidità dei flussi logistici, commerciali ed economici tra l'Europa e l'Africa. Ma bisogna fare presto.



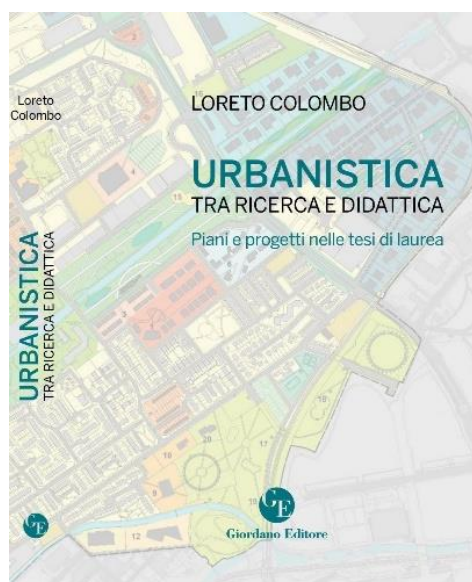
Prezzo di copertina € 17,00



### “Urbanistica tra ricerca e didattica” di Loreto Colombo

Anche in urbanistica, come in altre discipline, è possibile distinguere una ricerca di base da una ricerca applicata: la prima analizza e valuta le dinamiche evolutive della città e del territorio; la seconda tende ad innovare e rendere efficaci gli strumenti per l'adeguamento dei sistemi insediativi alla domanda di qualità ambientale.

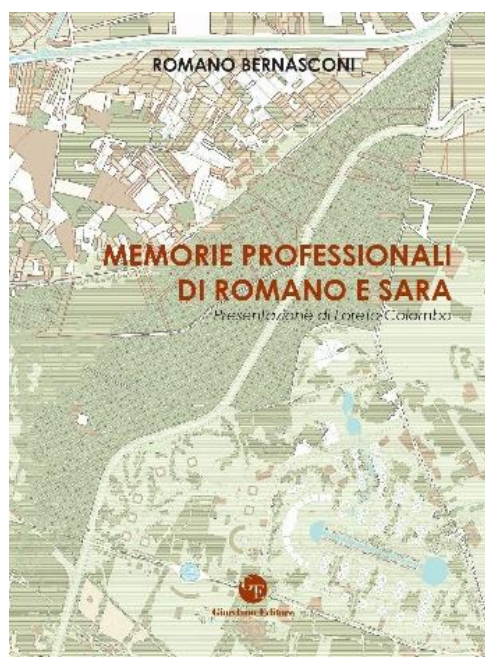
L'apertura interdisciplinare cui l'urbanistica è geneticamente predisposta è finalizzata all'innovazione dei metodi e degli strumenti del piano e deve superare l'autoreferenzialità in cui cade una certa tendenza a ritenere che le enunciazioni di principio, che spesso diventano luoghi comuni, possano rappresentare di per sé contributi scientifici. Per l'avanzamento dell'urbanistica nell'università è fondamentale quell'integrazione tra ricerca, didattica e sperimentazione su cui si è fondata la lezione dei maestri che hanno lasciato il segno per la sintesi tra sapere e saper fare. Il volume contiene una rassegna variegata di tesi sperimentali di laurea, di specializzazione e di dottorato ambientate in contesti geografici e istituzionali specifici. Gli esempi sono accomunati da una “speranza progettuale” che prelude e allude ad un'opera vasta e ambiziosa di riqualificazione e valorizzazione dei nostri spazi di vita, di una cura sistematica del territorio del Bel paese per troppo tempo trascurato.



**Prezzo di copertina € 40,00**

### **“Memorie professionali di Romano e Sara” di Romano Bernasconi**

Ci sembra d’obbligo presentare il libro di Romano Bernasconi sul sito della Giordano Editore, utilizzando la stessa presentazione del Prof. Loreto Colombo, perché contestualizza il libro sul piano temporale ed evolutivo significando come l’urbanistica sia la testimonianza dell’influenza politica che ha contribuito “all’abbandono” del territorio. L’Autore, nel corso della lunga attività richiamata nel libro, ha saputo sviluppare una professionalità che punta alla funzionalità delle opere progettate, alleggerendole sul piano tecnico ed economico finanziario.



**Prezzo di copertina € 50,00**

### **“Città metropolitana. L’occasione per riparare il territorio” di Loreto Colombo, Rocco Giordano e Pietro Rostirolla**

Il fenomeno della conurbazione metropolitana accomuna ormai numerosissime aree mondiali nelle quali la crescita di centri vicini ha portato alla formazione di vaste e dense agglomerazioni policentriche attorno ad una città dominante. Si tratta dei veri motori dell’insediamento umano, nei quali si concentrano cultura, economia e direzionalità di ogni tipo.

Le esigenze specifiche di queste aree hanno portato in molti paesi all’istituzione di forme di cooperazione intercomunale per l’erogazione di servizi, fino a configurare man mano dei nuovi enti territoriali intermedi tra stati federati, o regioni, e municipalità. Questi enti sono in Italia le Città metropolitane, che dallo scorso 1° gennaio sostituiscono le province dei principali capoluoghi di regione.

Rispetto alle province, la legge istitutiva attribuisce alle Città metropolitane un numero maggiore di funzioni, tra le quali le tre approfondite in questo volume appaiono particolarmente rilevanti: la pianificazione strategica; la pianificazione territoriale; la mobilità e viabilità. Al pessimismo che diffusamente si percepisce sulle possibilità di un'azione incisiva delle Città metropolitane nella promozione del ruolo e della qualità ambientale delle concentrazioni urbane del Paese va contrapposto un inedito impegno civile e politico. Il caso di Napoli, in proposito, è ancora una volta paradigmatico.



**Prezzo di copertina € 30,00**

**“Manuale di Diritto dei trasporti” di Maurizio Riguzzi e Pierguido Carmagnani**

Il “Manuale del diritto dei Trasporti” non ha pretese diverse da quella di aiutare gli operatori del trasporto ad orientarsi in un settore nel quale la normativa si fa largo faticosamente nel Corpus giuridico italiano. Il diritto dei trasporti costituisce, a questo proposito, uno di quei campi d’esercitazione, spesso invenzione, di un sistema di regole dettato dai tempi moderni e dal convulso aumento del traffico mondiale di merci. Un sistema insomma, come è stato più volte notato, che nasce suggerito di volta in volta dall’esperienza consolidata, sul modello dei sistemi giuridici anglosassoni, più efficaci e rapidi, come è noto, a cogliere il rapido mutamento dei tempi e delle necessità.



**Prezzo di copertina € 25,00**

**“La sicurezza: tra analisi dei dati e monitoraggio delle politiche” di Alberto Frondaroli, Rocco Giordano e Carlo Putignano**

Il tema della sicurezza stradale è al centro del dibattito politico, sia per gli aspetti regolamentativi sia per le politiche ritenute necessarie affinché gli «attori» infrastruttura-veicolo-ambiente possano muoversi nella logica di sistema. Le esperienze maturate nel corso degli anni attraverso i numerosi studi e ricerche ci hanno consentito di tracciare le criticità che negli ultimi 20 anni hanno caratterizzato la mobilità del Paese. Negli anni '80 il tema di fondo della sicurezza era legato soprattutto alle infrastrutture, sia per la scarsa capacità sia per gli standard operativi, con una mobilità che andava sempre più orientandosi al mezzo privato. Negli anni 2000 è scoppiato il primo conflitto tra la scarsa capa-

cità delle infrastrutture e il tasso di motorizzazione del Paese. Conflitto che in assenza di interventi di mitigazione ha spinto a modificare il comportamento degli utenti della strada che ormai utilizzano sempre più per la fascia di età dai 18 ai 40 anni le due ruote per effetto della congestione e delle limitazioni ad accedere ai grandi centri urbani. Nel frattempo il «conflitto» tra le componenti del sistema ha fatto emergere due elementi importanti: una fascia giovanile sempre più «distratta» alla guida; un sistema dei controlli che richiede una maggiore sistematicità e un rafforzamento delle sinergie tra i diversi organismi deputati al controllo. Per l'autotrasporto gli studi nel corso degli anni hanno aperto squarci per fare chiarezza sul ruolo dei veicoli commerciali in ordine alla incidentalità. Gli attori, con i loro cambiamenti, hanno cercato di definire ruoli e criticità per possibili azioni di intervento finalizzate ad una mobilità più sicura.



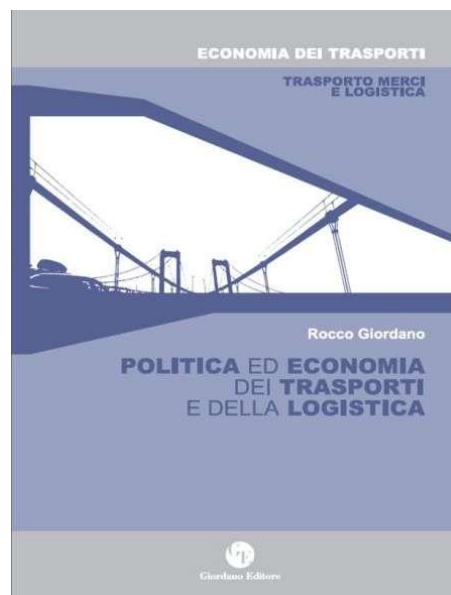
**Prezzo di copertina € 30,00**

### **“Politica ed economia dei trasporti e della logistica” di Rocco Giordano**

Il richiamo ad una “nuova lettura” della politica ed economia dei trasporti, che sia capace di “coniugare” la politica di settore al resto della economia del Paese nasce dall’esperienza di coordinamento e direzione di innumerevoli studi di ricerca e pianificazione nei settori del trasporto viaggiatori e merci a scala nazionale e internazionale, non ultimo il coordinamento del Patto e del Piano Nazionale della Logistica. Nel volume si sviluppa una articolata analisi delle criticità che investono il nostro Paese per la mobilità delle merci. Sul versante del trasporto merci l’industria moderna richiede che siano garantite consegne rapide, attraverso frequenti e stringenti programmazioni, su reti di

distribuzione sempre più grandi. La crescita di valore per unità di peso delle merci trasportate, la diffusione di modalità di produzione just in time, il miglioramento dell'efficienza logistica come leva competitiva, sono tendenze strutturali che si esprimono nella massima attenzione al rapporto tempo/qualità/prezzo del trasporto. I due richiami fondamentali pertanto sono:

- al **finalismo economico dei trasporti e sue dinamiche evolutive**, per sottolineare la necessità di spostare l'ottica delle valutazioni dalla «distanza» dello spostamento al «tempo» dello spostamento, come elemento prestazionale essenziale del sistema, e dal «prezzo» della prestazione di trasporto al suo «contenuto di servizio», come elemento essenziale dell'incontro domanda-offerta;
- alla **logica delle connessioni di rete**, per affrontare il nodo delle politiche infrastrutturali focalizzando l'attenzione sulla relazione economica tra accessibilità e crescita, in una gerarchia dei sistemi infrastrutturali calibrata in relazione alle politiche territoriali, per focalizzare in modo puntuale le politiche dei trasporti.



**Prezzo di copertina € 20,00**

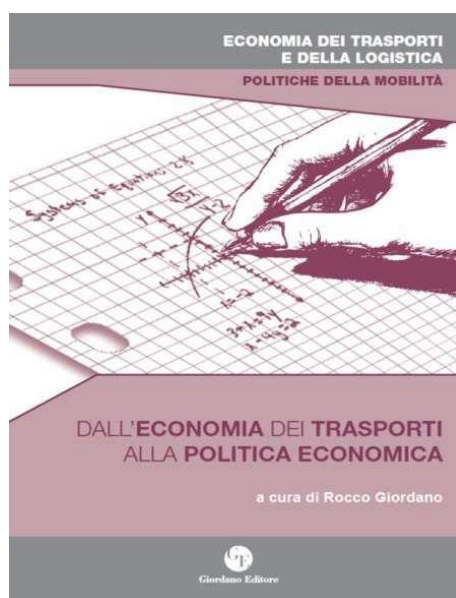
### **“Dalla economia dei trasporti alla politica economica” di Rocco Giordano**

Questo volume ripercorre, nella sua prima parte, 40 anni di valutazioni e di analisi sul tema della mobilità di persone e cose, sulla base dei lavori del Csst condotti a partire dagli anni '70 da Mario del Visco e da una squadra di giovani ricercatori lanciati direttamente dall'Università al lavoro di ricerca dell'economia-ingegneria applicata ai trasporti. Oggi, a distanza di 40 anni, definita - grazie anche e soprattutto a quel lavoro - la fase dell'economia applicata ai trasporti con il supporto di un'ampia



base modellistica, resta la convinzione che sono tre i capisaldi di analisi su cui focalizzare gli sforzi: accessibilità dei territori, connettività delle reti, regole e mercato. Nella globalizzazione degli scambi, le politiche industriali hanno infatti bisogno di sistemi di logistica efficienti, capaci di tenere la corda tesa del valore, assicurando il rispetto dei tempi in relazione alle richieste dei diversi attori della catena. La mobilità viaggiatori richiede servizi sempre più personalizzati e su relazioni sempre più diversificate.

Le variabili che entrano in gioco, oltre a quella tecnico-economica, settoriale o di area, sono anche quelle che hanno determinato effetti sul sistema economico-produttivo e finanziario del Paese. E le politiche di trasporto sono influenzate in maniera determinante dalle politiche di finanza pubblica, dalle politiche energetiche, dalle politiche ambientali, non di un Paese, ma di «blocchi» economici. In questa visione e con questa chiave di lettura, il volume riprende, nella seconda parte, il ruolo di «battitore» di piste un po' inesplorate, ma restando sempre attento al rigore dei ragionamenti con cui si sostengono tesi e/o attività per valutare, approfondire, affinare i diversi temi dell'economia dei trasporti in chiave di politica economica dei trasporti e della logistica.



**Per acquistare le copie dei volumi Vai al sito:**  
<https://www.roccogiordanoeditore.eu/>