

# Sistemi di Logistica

## la newsletter

Supplemento a «Sistemi di Logistica», trimestrale on line di economia della logistica e dei trasporti diretto da Rocco Giordano

### SISTEMI DI LOGISTICA

#### la newsletter

Supplemento a

**SISTEMI DI LOGISTICA**

Anno XVI - n. 4

**Ottobre 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

Giacomo Borruso

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 8332871

Fax +39 081 3951646

segreteria.giordanoeditore@

gmail.com

#### Editore

Giordano Editore

via Risorgimento, 46

80028 Grumo Nevano

Tel. +39.081.18531135

Fax +39.081.3951646

www.roccogiordanoeditore.eu

## Orientamenti di politica di bilancio per il 2024

*Questa Newsletter è stata curata interamente dal Prof. Antonello Pezzini, già componente della Segreteria Tecnica del Ministro pro tempore per la transizione energetica, nel suo ruolo di esperto per i temi "Energetici" della rivista Sistemi di Logistica.*

L'appartenenza all'Unione europea ci offre un gran numero di vantaggi, ci tutela con una rete estesa e profonda di diritti, ma, soprattutto, ci chiede di rispettare i doveri che ci derivano da una appartenenza comune, con 450 milioni di persone. La forma democratica, come tutti noi sappiamo, è la migliore forma di governo, perché si basa sul rispetto della persona, in tutte le sue manifestazioni, ma è anche la più delicata e la più fragile, perché nell'ampiezza delle libertà concesse, si appella alle **responsabilità individuali**, che devono essere in grado di autolimitarsi, nel rispetto degli altri, evitando che leggi coercitive sostituiscano i diritti e le regole ai doveri.

La lacerazione dei doveri, in uno Stato democratico, crea il senso di disagio e di insicurezza nella popolazione e apre la strada a leggi e a procedure più severe, che, di fatto, limitano le libertà e appesantiscono i processi democratici. Nella Storia le dittature, molto spesso, nascono da democrazie deboli, dove la cultura non ha rafforzato, nei cittadini, il senso dei doveri. Alcuni parallelistmi, tra doveri e diritti, possono essere individuati nelle forme democratiche di governo che si basano sui Partiti, soprattutto negli Stati dove molti sono i partiti che concorrono a reggere la cosa pubblica. La pressione di diversi settori economici e le forti rendite di posizione esercitano, spesso, pressioni su singoli partiti, per mantenere i propri vantaggi, anche a scapito del progresso e dell'innovazione. Ne sono un chiaro esempio molti, anche grandi Paesi del mondo che, pur avendo enormi ricchezze anche nel sottosuolo, denunciano altissimi deficit, inflazioni galoppanti e vaste sacche di povertà. Il controllo che il sistema confederale europeo esercita sulla sostenibilità dei bilanci, tramite la Commissione e il Consiglio, soprattutto sui Paesi che fanno parte della zona euro, rappresenta un forte antidoto, anche se spesso viene criticato, alle deviazioni che alcuni Paesi tendono a intraprendere, per soddisfare, talvolta, attraverso interventi legislativi, o

con mancati recepimenti di opportune direttive europee, gli interessi elettorali dei partiti.

Inoltre, le procedure e le raccomandazioni imposte ai bilanci degli Stati, soprattutto a quelli con i debiti più elevati sono il frutto delle riflessioni che provengono da Paesi membri, che hanno saputo, meglio di altri, investire nello sviluppo e nella innovazione. Anche questo sistema di confronto e di emulazione al meglio, rappresenta un aspetto positivo e irrinunciabile dell'appartenenza alla famiglia europea. Gli interventi effettuati dagli Stati membri, con le misure di bilancio, hanno attenuato l'incidenza della crisi energetica sulle imprese e sui consumatori. Tuttavia un incentivo di bilancio generalizzato alla domanda aggregata è ingiustificato, perché le costose misure di sostegno non possono continuare a tempo indeterminato.

Al termine della fase acuta, l'attenzione degli Stati membri deve concentrarsi sul rafforzamento del bilancio, tramite un graduale risanamento dei conti pubblici e, ove necessario, su misure mirate a sostegno delle famiglie e delle imprese vulnerabili, che risentono degli elevati prezzi dell'energia. Nel 2022 oltre il 70% degli importi destinati al sostegno energetico non erano sufficientemente dirette alle famiglie e alle imprese più vulnerabili. La soluzione necessaria e duratura alla crisi energetica consiste nel ridurre la dipendenza dalle importazioni di combustibili fossili. Per ridurre la dipendenza, le iniziative dovrebbero concentrarsi sull'attuazione tempestiva delle **riforme e degli investimenti**, per aumentare:

- l'efficienza energetica;
- diversificare l'approvvigionamento energetico;
- accelerare lo sviluppo di fonti energetiche rinnovabili.

Come delineato nel quadro del Dispositivo per la ripresa e la resilienza, ed essere ulteriormente rafforzate nell'ambito di REPowerEU. Il piano industriale del Green Deal ha l'obiettivo di rafforzare la competitività dell'industria manifatturiera europea, a zero emissioni nette, e sostenere la transizione rapida verso la neutralità climatica, anche mediante la trasformazione dei nostri sistemi energetici.

La clausola di salvaguardia generale del patto di stabilità e crescita sarà disattivata alla fine del 2023. Nella comunicazione del maggio 2022 sul semestre europeo 2022, la Commissione ha dichiarato che le condizioni per disattivare la clausola di salvaguardia generale sarebbero state considerate soddisfatte a partire dal 2024. Con l'uscita dal periodo in cui era in vigore la clausola di salvaguardia generale, la ripresa di RSP formulate in termini quantitativi e di orientamenti qualitativi, sulle misure in materia di investimenti ed energia, contribuirà a fornire la necessaria chiarezza agli Stati membri. Al tempo stesso, fino all'entrata in funzione di un nuovo quadro di bilancio e in considerazione della specifica situazione economica caratterizzata da un'elevata incertezza, non

sarebbe opportuno tornare alla "**matrice dei requisiti di aggiustamento**" tra il 2015 e il 2020.

La Commissione non propone il passaggio a un nuovo sistema di sorveglianza di bilancio già nel 2024. Tuttavia, per consentire un efficace collegamento con le future norme di bilancio dell'UE, e per tenere conto della realtà post-pandemia, alcuni elementi degli orientamenti della Commissione, in materia di riforme, potrebbero essere integrati nella sorveglianza di bilancio che inizierà nella primavera del 2023. Pertanto, gli Stati membri sono invitati a presentare programmi di stabilità e convergenza che includano i loro **piani strutturali e di bilancio a medio termine**.

La Commissione è anche pronta a proporre RSP (Raccomandazioni Specifiche di Bilancio), per il 2024, comprendenti: un requisito quantitativo; e orientamenti qualitativi, sulle misure in materia di investimenti ed energia, in linea con i criteri proposti nei suoi orientamenti di riforma, ma sempre coerenti con quelli della normativa vigente nell'ambito del patto di stabilità e crescita.

Questi elementi saranno valutati dalla Commissione in autunno del 2024.

Gli Stati membri sono invitati a precisare, nei rispettivi programmi di stabilità e convergenza, le modalità con cui i loro piani di bilancio garantiranno il rispetto del valore di riferimento del 3 % del PIL per il disavanzo, unitamente alla riduzione plausibile e costante del debito, o in che modo intendano mantenere il debito a livelli prudenti a medio termine. Più specificamente, gli Stati membri con problemi di debito pubblico sostanziali o moderati sono invitati a fissare obiettivi di bilancio che garantiscano una riduzione plausibile e costante del debito o il mantenimento di quest'ultimo a livelli prudenti a medio termine. Inoltre tutti gli Stati membri sono invitati a fissare obiettivi di bilancio atti ad assicurare che il disavanzo non superi il 3 % del PIL o sia portato al di sotto del 3 % del PIL, nel periodo oggetto del programma di stabilità o di convergenza, e a garantire in modo credibile che il disavanzo sia mantenuto al di sotto del 3 % del PIL a politiche invariate, a medio termine.

Infine, tenuto conto dei criteri stabiliti dalla Commissione, **in materia di riforme**, gli Stati membri sono invitati a discutere, nei rispettivi programmi di stabilità e convergenza, le modalità con cui i loro piani contribuiscono alla sostenibilità di bilancio e alla crescita sostenibile e inclusiva, secondo i criteri stabiliti negli orientamenti della Commissione. Le RSP, in materia di bilancio, saranno formulate sulla base della spesa primaria netta, come proposto negli orientamenti della Commissione in materia di riforme.

Il passaggio a questo indicatore rappresenta un'innovazione, rispetto ai criteri legati alla clausola di salvaguardia generale, nella quale la sorveglianza di bilancio era incentrata sulla spesa corrente primaria, finanziata a livello nazionale, e sulla salvaguardia degli investimenti finanziati a livello nazionale.

Tutti gli Stati membri dovrebbero continuare a tutelare gli investimenti finanziati a livello nazionale e garantire l'uso efficace del Dispositivo per la ripresa e la resilienza e di altri fondi dell'UE, soprattutto in considerazione degli obiettivi in materia di transizione verde e digitale e di resilienza. È opportuno garantire investimenti pubblici di elevata qualità, anche attraverso l'attuazione rigorosa degli investimenti finanziati dal **Dispositivo per la ripresa e la resilienza**. Le politiche di bilancio dovrebbero sostenere una crescita sostenibile e duratura.

L'aggiustamento di bilancio degli Stati membri, con problemi di debito pubblico sostanziali, non dovrebbe gravare sugli investimenti, bensì essere realizzato **limitando la crescita della spesa corrente**, finanziata a livello nazionale, rispetto alla crescita del prodotto potenziale, a medio termine. La Commissione monitora costantemente la situazione economica e di bilancio degli Stati membri, ricordando anche i propri pareri sui documenti programmatici di bilancio degli Stati membri della zona euro, nei quali invitava a fare il necessario nella procedura di bilancio nazionale, affinché il bilancio per il 2023 fosse coerente con le RSP adottate dal Consiglio, e proporrà al Consiglio di avviare, nella primavera del 2024, procedure per i disavanzi eccessivi, basate sul disavanzo in base ai dati di consuntivo per il 2023, in linea con le disposizioni giuridiche vigenti. Gli Stati membri dovrebbero tenerne conto nell'esecuzione dei bilanci 2023 nel preparare, sia i rispettivi programmi di stabilità e convergenza in autunno, sia i documenti programmatici di bilancio per il 2024.

## Conclusioni

I documenti predisposti dalla Commissione, che fanno da corollario al **Dispositivo per la ripresa e la resilienza**, rappresentano ottimi strumenti metodologici per predisporre bilanci preventivi, che sappiano indirizzare gli investimenti verso uno sviluppo sostenibile, che sia in grado di pilotare il cambiamento verso i settori verdi e digitali, favorendo i nuovi investimenti e creando nuove e migliori opportunità per la forza lavoro. Occorrono grandi capacità di visione, forte determinazione e concrete capacità organizzative, per superare le forze economiche, che tendono a frenare lo sviluppo, per mantenere le rendite di posizione, che verrebbero annullate dal nuovo. Per rafforzare il sistema democratico e per ridurre le spese correnti di bilancio è indispensabile agire sulla formazione, formale e informale, per sviluppare la cultura dei Doveri, che è in grado, il più delle volte, di ridurre il numero delle leggi e di ridurre il numero delle frodi.

**La forza dei doveri, riduce la necessità delle leggi. Noi invochiamo spesso una legge, per sanare una devianza. Il rispetto dei doveri verso gli altri, annulla, il più delle volte, la necessità di una legge. Ma la cultura dei doveri non nasce per germinazione spontanea, emerge e acquista spazio solo nelle de-**

**mocrazie mature, che sono riuscite a inserirle, e a renderle vive, nei sistemi educativi.**

### **Indice di alcuni documenti utili per i bilanci**

1- Green Deal europeo:

<https://composite-indicators.jrc.ec.europa.eu/explorer/explorer/categories/30/a-european-green-deal>

2- Un'economia che lavora per le persone

<https://composite-indicators.jrc.ec.europa.eu/explorer/explorer/categories/31/an-economy-that-works-for-people>

3- Un'Europa pronta per l'era digitale

<https://composite-indicators.jrc.ec.europa.eu/explorer/explorer/categories/32/a-europe-fit-for-the-digital-age>

4- Promuovere il nostro stile di vita europeo

<https://composite-indicators.jrc.ec.europa.eu/explorer/explorer/categories/33/promoting-our-european-way-of-life>

5- Un'Europa più forte nel mondo

<https://composite-indicators.jrc.ec.europa.eu/explorer/explorer/categories/34/a-stronger-europe-in-the-world>

6- Una nuova spinta per la democrazia europea

<https://composite-indicators.jrc.ec.europa.eu/explorer/explorer/categories/35/a-new-push-for-european-democracy>

## Meccanismo per collegare l'Europa MCE/CEF Trasporti, Energia, Digitale 2021-2027

Data l'importanza di lottare contro i cambiamenti climatici, in linea con gli impegni assunti a Parigi, tesi a realizzare gli obiettivi dello sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, il regolamento deve contribuire, sia all'integrazione delle azioni per il clima, nelle politiche europee, sia al conseguimento dell'obiettivo, deciso dal Consiglio europeo, di destinare almeno il 30% della spesa di bilancio dell'Unione al sostegno degli obiettivi climatici.

Inoltre, il regolamento dovrebbe contribuire a conseguire l'ambizioso traguardo di impegnare:

- il 7,5% della spesa annuale, a titolo del quadro finanziario pluriennale-QFP, agli obiettivi relativi alla biodiversità nell'anno 2024;
- il 10% della spesa annuale, a titolo del QFP, agli obiettivi relativi alla biodiversità nel 2026 e nel 2027, tenendo conto, nel contempo, delle sovrapposizioni tra gli obiettivi comuni, in materia di clima e di biodiversità.

Attraverso le sue azioni, l'MCE dovrebbe contribuire, per il 60% della dotazione finanziaria globale, agli obiettivi climatici sulla base, tra l'altro, dei coefficienti seguenti:

i) 100% per le spese relative all'infrastruttura ferroviaria, alle infrastrutture di ricarica, ai carburanti alternativi e sostenibili, ai trasporti urbani puliti, alla trasmissione di energia elettrica, allo stoccaggio di energia elettrica, alle reti intelligenti, al trasporto di CO<sub>2</sub> e all'energia rinnovabile;

ii) 40% per le spese relative al trasporto per vie navigabili interne e multimodale, nonché all'infrastruttura per il gas, a patto che ciò favorisca un maggiore impiego di biometano o idrogeno rinnovabile. I riscontri delle spese per il clima dovrebbero essere coerenti con l'allegato I del regolamento (UE) 2021/1060.

### Di cosa si occupa

Il Meccanismo per collegare l'Europa 2021-2027 (MCE o CEF), è uno strumento teso ad accelerare gli investimenti nel settore delle reti transeuropee: **trasporti, energia, digitale**; e a stimolare gli investimenti sia pubblici che privati, realizzando maggiori sinergie e complementarità tra i settori che costituiscono le tre componenti del programma. A tale scopo, l'MCE dovrebbe prevedere l'adozione di programmi di lavoro che potrebbero affrontare aree specifiche di intervento, per esempio per quanto riguarda la mobilità connessa e automatizzata o i carburanti alternativi e sostenibili.

li. Il programma subentra al precedente Meccanismo per collegare l'Europa, in vigore dal 2014 al 2020, con l'obiettivo di Costruire, sviluppare, modernizzare e completare le reti transeuropee nei settori dei trasporti, dell'energia e del digitale, e agevolare la cooperazione transfrontaliera nel settore dell'energia rinnovabile e, soprattutto, promuovere le sinergie tra questi tre settori. Al fine di conseguire gli obiettivi fissati dagli orientamenti TEN-T, cioè collegare tra di loro le nazioni europee, è necessario, secondo il regolamento, sostenere a titolo prioritario i progetti TEN-T in corso, come pure i collegamenti transfrontalieri, e quelli mancanti, che sarebbe opportuno realizzare, per meglio collegare e integrare i cittadini europei, e garantire che le azioni finanziate siano coerenti con i piani di lavoro relativi ai corridoi, istituiti a norma del regolamento precedente, già citato.

In particolare, la piena realizzazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario: ERTMS sulla rete centrale europea, entro il 2030, prevista dal regolamento precedente, richiede un incremento del sostegno, a livello di Unione, anche con lo scopo di incentivare la partecipazione di investitori nazionali e privati. Inoltre, il collegamento degli aeroporti alla rete centrale TEN-T è un prerequisito importante, per assicurare il buon esito del completamento della rete centrale TEN-T e per garantire un'efficace intermodalità. È pertanto opportuno dare priorità alla realizzazione di tali collegamenti. Le finalità della TEN-T prevedono, in relazione alle nuove tecnologie e innovazioni, che gli orientamenti del regolamento la TEN-T favoriscano la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto, promuovendo l'efficienza energetica e l'impiego di carburanti alternativi, nel rispetto del principio della neutralità tecnologica. La direttiva 2014/94/UE prevede che gli Stati membri assicurino la disponibilità di punti di ricarica o di rifornimento, accessibili al pubblico, entro il 31 dicembre 2025.

Considerando il programma di decarbonizzazione dell'Unione, è fondamentale disporre di tecnologie innovative per le infrastrutture che consentano la transizione verso sistemi energetici e di mobilità a basse emissioni e migliorino la sicurezza dell'approvvigionamento, mirando a una maggiore indipendenza energetica dell'Unione. In particolare, nella comunicazione del 23 novembre 2017 dal titolo «Rafforzare le reti energetiche europee», la Commissione ha sottolineato che, dato che l'energia rinnovabile deve costituire, metà dell'energia elettrica generata, entro il 2030, il ruolo dell'energia elettrica stimolerà sempre più la decarbonizzazione di settori finora dominati dai combustibili fossili, quali: i trasporti, l'industria, il riscaldamento e il raffreddamento e che, di conseguenza, le politiche in materia di infrastrutture energetiche transeuropee si devono concentrare su progetti riguardanti le interconnessioni elettriche, i sistemi di stoccaggio dell'energia elettrica e le reti intelligenti, nonché su investimenti nell'infrastruttura per il gas.

Per realizzare **il mercato unico digitale** è necessario realizzare l'infrastruttura necessaria per la connettività digitale. La digitalizzazione dell'industria dell'Unione e la modernizzazione di settori quali i trasporti, l'energia, l'assistenza sanitaria e la pubblica amministrazione, dipendono dall'accesso universale a reti affidabili e convenienti, ad alta e ad altissima capacità. E qui il 5G è fondamentale. La connettività digitale è divenuta uno dei fattori decisivi per colmare i divari economici, sociali e territoriali, sostenendo la modernizzazione delle economie locali e la diversificazione delle attività economiche. L'ambito di intervento dell'MCE, nel settore dell'infrastruttura per la connettività digitale, dovrebbe essere adeguato in modo da riflettere la sua crescente importanza per l'economia e la società in generale. Occorre pertanto definire i progetti di interesse comune, nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale, necessari per conseguire gli obiettivi del mercato unico digitale dell'Unione.

Le scuole, le università, le biblioteche, le amministrazioni locali, regionali o nazionali, i fornitori principali di servizi pubblici, gli ospedali e i centri medici, i nodi di trasporto e le imprese ad alta intensità digitale sono soggetti e luoghi che possono influenzare importanti sviluppi socioeconomici, nella zona in cui sono ubicati, comprese le zone rurali e le zone scarsamente popolate. Tali volani socioeconomici devono essere all'avanguardia, nell'ambito della connettività Gigabit, per fornire alle utenze domestiche, alle imprese e alle comunità locali nell'Unione l'accesso ai migliori servizi e alle migliori applicazioni. Il Meccanismo per collegare l'Europa-MCEL dovrebbe sostenere l'accesso a reti ad altissima capacità, compresi i sistemi 5G e altri sistemi di connettività di punta, in grado di fornire connettività Gigabit per tali volani socioeconomici, allo scopo di ottimizzare gli effetti positivi sull'economia e sulla società, all'interno delle loro zone. Gli obiettivi strategici dell'MCE devono essere perseguiti anche mediante gli strumenti finanziari e la garanzia di bilancio previsti dal Programma InvestEU.

#### **Gli obiettivi specifici nel settore dei Trasporti sono:**

- i) contribuire allo sviluppo di progetti di interesse comune, per quanto riguarda reti e infrastrutture efficienti, interconnesse e multimodali, per una mobilità intelligente, interoperabile, sostenibile, inclusiva, accessibile e sicura;
- ii) adeguare porzioni della TEN-T ai fini di un duplice uso dell'infrastruttura di trasporto, per migliorare la mobilità sia civile sia militare.

#### **Nel settore dell'energia:**

- i) contribuire allo sviluppo di progetti di interesse comune relativi all'ulteriore integrazione di un mercato interno dell'energia efficiente e competitivo, e all'interoperabilità transfrontaliera e inter-

settoriale delle reti; facilitare la decarbonizzazione dell'economia, promuovere l'efficienza energetica e garantire la sicurezza dell'approvvigionamento;

ii) agevolare la cooperazione transfrontaliera in tema di energia, compresa l'energia rinnovabile.

### **Nel settore digitale**

a) azioni di sostegno alla diffusione di reti ad altissima capacità e all'accesso alle medesime, compresi sistemi 5G, in grado di fornire connettività Gigabit in zone in cui sono ubicati volani socioeconomici;

b) azioni di sostegno alla fornitura, gratuita e senza condizioni discriminatorie, presso le comunità locali, di connettività locale senza fili, di altissima qualità;

c) azioni per la realizzazione di una copertura ininterrotta, con sistemi 5G, di tutti i principali assi di trasporto, compresa la TEN-T;

d) azioni di sostegno alla realizzazione di reti dorsali nuove, o a un adeguamento significativo di quelle esistenti, anche con cavi sottomarini, negli Stati membri e tra di essi e tra l'Unione e paesi terzi; altre azioni di sostegno alla realizzazione di reti dorsali;

e) azioni finalizzate all'acquisizione dei requisiti relativi all'infrastruttura per la connettività digitale per progetti transfrontalieri nei settori dei trasporti e dell'energia o di sostegno alle piattaforme digitali operative associate direttamente a infrastrutture dei trasporti e dell'energia, o entrambi. Contribuire alla definizione di progetti di interesse comune connessi allo sviluppo di reti sicure ad altissima capacità e all'accesso alle medesime, compresi i sistemi 5G, all'aumento della resilienza e della capacità delle reti dorsali digitali sui territori dell'Unione, collegandole ai territori vicini, e alla digitalizzazione delle reti dei trasporti e dell'energia.

### **Dotazione finanziaria**

1. La dotazione finanziaria per l'attuazione dell'MCE per il periodo dal 1o gennaio 2021 al 31 dicembre 2027 è fissata a 33 710 000 000 EUR a prezzi correnti.

In linea con l'obiettivo dell'Unione di integrare le azioni per il clima nelle politiche settoriali e nei fondi dell'Unione, l'MCE contribuisce, mediante le sue azioni, per il 60 % della sua dotazione finanziaria globale, agli obiettivi climatici.

2. Tale importo è ripartito come segue:

a) 25 807 000 000 EUR per gli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a): Trasporti, di cui:

- i) 12 830 000 000 EUR dalla rubrica 1, cluster 2, del Quadro Finanziario Pluriennale-QFP 2021-2027, Investimenti strategici europei;
- ii) 11 286 000 000 EUR trasferiti dal Fondo di coesione e destinati a essere spesi, in conformità delle disposizioni del presente regolamento, esclusivamente negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione;
- iii) 1 691 000 000 EUR dalla rubrica 5, cluster 13 del QFP 2021-2027 per l'obiettivo specifico di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), punto ii);

b) 5 838 000 000 EUR per gli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera b): Energia, di cui il 15 %, in base alla diffusione di mercato, per progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile, e se la soglia del 15 % è raggiunta, la Commissione innalza tale soglia fino al 20 %, in base alla diffusione di mercato;

c) 2 065 000 000 EUR per gli obiettivi specifici di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera c): Digitale

3. La Commissione non si discosta dall'importo di cui al paragrafo 2, lettera a), punto ii): Fondo di coesione

4. Fino all'1 % dell'importo di cui al paragrafo 1 può finanziare: l'assistenza tecnica e amministrativa necessaria per l'attuazione dell'MCE e degli orientamenti settoriali specifici; le attività di preparazione, sorveglianza, controllo, audit e valutazione, compresi i sistemi informatici istituzionali.

Tale importo può essere utilizzato anche per finanziare misure di accompagnamento complementari alla preparazione dei progetti e in particolare per fornire servizi di consulenza ai promotori di progetto, riguardo alle opportunità di finanziamento, onde contribuire alla strutturazione del finanziamento dei loro progetti.

### **Entità del finanziamento**

La percentuale di contributo per le sovvenzioni varia, in relazione all'asse e al tipo di misura.

### **Attuazione e forme di finanziamento**

L'MCE può concedere finanziamenti sotto forma di sovvenzioni e appalti, come previsto dal regolamento finanziario. Può inoltre contribuire alle operazioni di finanziamento misto in conformità del regolamento (UE) 2021/523. Nel settore dei trasporti, le operazioni di finanziamento misto possono essere utilizzate per azioni relative a una mobilità intelligente, interoperabile, sostenibile, inclusiva, accessibile e sicura.

### **Trasporti**

a) azioni relative a reti efficienti, interconnesse, interoperabili e multimodali per lo sviluppo di infrastrutture ferroviarie, stradali, marittime e delle vie navigabili interne:

- azioni per la realizzazione della rete centrale, comprese le azioni relative a collegamenti transfrontalieri e a collegamenti mancanti, nonché a nodi urbani, piattaforme logistiche multimodali, porti marittimi, porti interni, terminali ferroviario-stradali e collegamenti con aeroporti della rete centrale;
- azioni relative a collegamenti transfrontalieri della rete globale, azioni relative a studi per lo sviluppo della rete globale e azioni relative a porti marittimi e interni della rete globale;
- azioni per il ripristino dei collegamenti ferroviari transfrontalieri regionali mancanti della TEN-T, che sono stati abbandonati o eliminati;
- azioni per la realizzazione di sezioni della rete globale situate in regioni ultraperiferiche, comprese le azioni relative ai pertinenti nodi urbani, porti marittimi, porti interni, terminali ferroviario-stradali, collegamenti con aeroporti e piattaforme logistiche multimodali della rete globale;
- azioni di sostegno a progetti di interesse comune finalizzati a collegare la rete transeuropea alle reti infrastrutturali di paesi vicini;

b) azioni relative a una mobilità intelligente, interoperabile, sostenibile, multimodale, inclusiva, accessibile e sicura:

- azioni di sostegno alle autostrade del mare, in particolare, navigazione transfrontaliera su rotte brevi;
- azioni di sostegno ai sistemi di applicazioni telematiche per i corrispettivi modi di trasporto, tra cui in particolare:
  - per le ferrovie, l'ERTMS;
  - per le vie navigabili interne, i servizi d'informazione fluviale (RIS);
  - per il trasporto stradale, i sistemi di trasporto intelligenti (STI);
  - per il trasporto marittimo, il sistema di monitoraggio del traffico navale e d'informazione (VTMIS) e servizi marittimi elettronici, inclusi i servizi d'interfaccia unica quali l'interfaccia unica marittima, i sistemi delle comunità portuali e i relativi sistemi d'informazione doganale;
  - per il trasporto aereo, i sistemi di gestione del traffico aereo, in particolare quelli risultanti dal sistema di ricerca sulla gestione del traffico aereo nel cielo unico europeo (SESAR);
- azioni di sostegno ai servizi di trasporto di merci sostenibili e azioni volte a ridurre il rumore del trasporto ferroviario di merci;
- azioni di sostegno alle nuove tecnologie e all'innovazione a migliori servizi di trasporto, all'integrazione modale e all'infrastruttura per i combustibili alternativi per tutti i modi di trasporto;
- azioni intese a eliminare gli ostacoli all'interoperabilità, in particolare quelli che hanno effetti sui corridoi o sulla rete;
- azioni intese a eliminare gli ostacoli all'interoperabilità, in particolare nei nodi urbani;

- azioni per la realizzazione di infrastrutture e mobilità sicure, anche nell'ambito della sicurezza stradale;
- azioni volte a migliorare la resilienza delle infrastrutture di trasporto;
- azioni volte a migliorare l'accessibilità alle infrastrutture di trasporto per tutti gli utenti, in particolare quelli a mobilità ridotta;
- azioni volte a migliorare l'accessibilità e la disponibilità delle infrastrutture di trasporto per motivi di sicurezza e protezione civile e azioni volte ad adeguare le infrastrutture di trasporto ai fini dei controlli alle frontiere esterne dell'U, con lo scopo di facilitare i flussi di traffico;

c) nell'ambito dell'obiettivo ii) del settore trasporti, azioni, o attività specifiche nell'ambito di un'azione, volte a supportare porzioni, nuove o esistenti, della TEN-T utilizzabili per il trasporto militare, con l'obiettivo di adeguare la TEN-T ai requisiti dell'infrastruttura a duplice uso.

### **Energia**

- a) Azioni relative a progetti di interesse comune;
- b) azioni di sostegno a progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile, compresa la loro concezione, anche a favore di soluzioni innovative e dello stoccaggio di energia rinnovabile;
- c) progetti transfrontalieri nel settore dell'energia rinnovabile che contribuiscono: alla decarbonizzazione; al completamento del mercato interno dell'energia; e al rafforzamento della sicurezza dell'approvvigionamento. Tali progetti devono essere inclusi all'interno di un accordo di cooperazione o altro, fra due o più Stati membri.

### **Digitale**

- a) azioni di sostegno alla diffusione di reti ad altissima capacità e all'accesso alle medesime, compresi sistemi 5G, in grado di fornire connettività Gigabit in zone in cui sono ubicati volani socioeconomici;
- b) azioni di sostegno alla fornitura, presso le comunità locali, di connettività locale senza fili di altissima qualità, gratuita e priva di condizioni discriminatorie;
- c) azioni per la realizzazione di una copertura ininterrotta, con sistemi 5G, di tutti i principali assi di trasporto, compresa la TEN-T;
- d) azioni di sostegno alla realizzazione di reti dorsali nuove o a un adeguamento significativo di quelle esistenti, anche con cavi sottomarini, negli Stati membri e tra di essi e tra l'Unione e paesi terzi; altre azioni di sostegno alla realizzazione di reti dorsali;
- e) azioni finalizzate all'acquisizione dei requisiti relativi all'infrastruttura per la connettività digitale, per progetti transfrontalieri nei settori dei trasporti e dell'energia o di sostegno alle piattaforme digitali operative, associate direttamente a infrastrutture dei trasporti e dell'energia, o entrambi.

- Progetti di interesse comune nell'ambito dell'infrastruttura per la connettività digitale che danno un contributo importante agli obiettivi strategici dell'UE in materia di connettività e/o forniscono l'infrastruttura di rete a sostegno della trasformazione digitale dell'economia e della società; questi progetti devono diffondere la migliore tecnologia disponibile e più adatta allo specifico progetto, che propone un equilibrio ottimale in termini di capacità di trasmissione dei dati, sicurezza della trasmissione, resilienza della rete, cyber sicurezza ed efficienza sotto il profilo dei costi.

### **Chi può partecipare**

Le proposte sono presentate da uno o più Stati membri oppure, previo accordo degli Stati membri interessati, dagli organismi internazionali, dalle imprese comuni o da imprese oppure organismi pubblici o privati stabiliti negli Stati membri. Oltre ai Paesi UE il programma è aperto ad altri gruppi di paesi (EFTA/SEE, Paesi candidati e potenziali candidati, paesi della politica di vicinato) ma la partecipazione effettiva è regolata da specifici accordi quadro e verrà specificata nei singoli bandi.

### **Interventi finanziabili**

Corridoi della rete centrale di trasporto e collegamenti transfrontalieri della rete globale:

1. Corridoi della rete centrale ed elenco indicativo di collegamenti transfrontalieri e collegamenti mancanti, individuati in via preliminare

#### **Rete centrale, corridoio «Baltico – Adriatico»**

Tratte: Wien – Graz – Villach – Udine – Trieste  
Udine – Venezia – Padova – Bologna – Ravenna – Ancona  
Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Trieste

#### **Rete centrale, corridoio «Mediterraneo»**

Tratte: Tarragona – Barcelona – Perpignan – Narbonne – Toulouse/Marseille – Genova/Lyon – La Spezia/Torino – Novara – Milano – Bologna/Verona – Padova – Venezia – Ravenna/Trieste/ Capodistria – Ljubljana – Budapest Ljubljana/Rijeka – Zagreb – Budapest – frontiera UA

#### **Collegamenti transfrontalieri**

Lyon - Torino: galleria di base e tratte di accesso - Ferrovia  
Nice - Ventimiglia - Ferrovia  
Venezia - Trieste - Divača – Ljubljana - Ferrovia

### **Collegamenti mancanti**

Milano - Cremona - Mantova - Porto Levante/Venezia -  
Ravenna/Trieste: Vie navigabili interne

### **Rete centrale, corridoio «Reno - Alpi»**

Tratte: Genova - Milano - Lugano - Basel  
Genova - Novara - Brig - Bern - Basel - Karlsruhe - Mannheim -  
Mainz - Koblenz - Köln

### **Collegamenti Transfrontalieri**

Milano/Novara - frontiera CH - Ferrovia  
Collegamenti mancanti Genova - Tortona/Novi Ligure - Ferrovia

### **Rete centrale, corridoio «Scandinavo - Mediterraneo»**

Tratte: Nürnberg - München - Innsbruck - Verona - Bologna -  
Ancona/Firenze Livorno/La Spezia - Firenze - Roma - Napoli -  
Bari - Taranto - Valletta/Marsaxlokk  
Cagliari - Napoli - Gioia Tauro - Palermo/Augusta - Vallet-  
ta/Marsaxlokk

### **Collegamenti transfrontalieri**

München - Wörgl - Innsbruck - Fortezza - Bolzano - Trento - Ve-  
rona: galleria di base del Brennero e relative tratte di accesso Fer-  
rovia

2. Elenco indicativo dei collegamenti transfrontalieri individuati in  
via preliminare sulla rete globale

Le sezioni transfrontaliere della rete globale comprendono segna-  
tamente le sezioni seguenti: Gallarate/Sesto Calende - frontiera  
CH Ferrovia

### **Progetti di interesse comune nelle infrastrutture per la con- nettività digitale**

3. Elenco indicativo dei corridoi 5G e dei collegamenti dorsali  
transfrontalieri ammissibili al finanziamento

### **Rete centrale, corridoio «Mediterraneo»**

Diffusione di reti dorsali, anche con cavi sottomarini Cavi di rete  
sottomarini Lisboa - Marseille - Milano

### **Rete centrale, corridoio «Reno - Alpi»**

Sezioni transfrontaliere per la sperimentazione della CAM Bolo-  
gna - Innsbruck - München (corridoio del Brennero)

Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM Basel  
– Milano – Genova

### **Rete centrale, corridoio «Scandinavia – Mediterraneo»**

Sezione più estesa per la diffusione su larga scala della CAM  
-Oslo – Malmö – København – Hamburg – Würzburg – Nürnberg –  
München – Rosenheim – Verona – Bologna – Napoli – Catania – Pa-  
lermo -Napoli – Bari – Taranto

Il PNRR dell'Italia, in base al Regolamento europeo, che determina i contenuti sostanziali degli interventi programmati, tiene conto anche di questo regolamento, e prevede finanziamenti che siano finalizzati a realizzare anche quanto qui contenuto. Per conseguire la decarbonizzazione nella mobilità, il Governo italiano ha già emanato bandi, con finanziamenti rivolti, sia alla produzione di idrogeno verde, tramite elettrolizzatori, sia per stazioni di rifornimento per l'idrogeno, come il recente Decreto, emanato il 14/7/2023 e scadente (salvo proroga) non oltre le ore 15:00 del trentesimo giorno consecutivo e naturale successivo alla data di pubblicazione dell'Avviso concernente la presente procedura (13 settembre 2023):

*“Avviso pubblico per la selezione di proposte progettuali per la realizzazione di stazioni di rifornimento a base di idrogeno rinnovabile per il trasporto stradale, da finanziare nell'ambito del piano nazionale di ripresa e resilienza (pnrr), missione 2 “rivoluzione verde e transizione ecologica”, componente 2 “energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile”, investimento 3.3 “sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale”, finanziato dall'unione europea – next generation eu a valere sulle risorse di cui al decreto del ministro delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili n.199 del 30 giugno 2022, art. 1, comma 1.”*

# Il trasporto marittimo internazionale, i settori dell'edilizia e del trasporto stradale, gli impianti di incenerimento dei rifiuti entrano nel sistema di scambio dei permessi di emissioni

Direttiva (UE) 2023/959 del 10 maggio 2023

“I sistemi di scambio dei permessi di emissione (Emissions Trading Systems, ETS) sono meccanismi sempre più utilizzati per attuare politiche di decarbonizzazione dei settori produttivi, mediante meccanismi di prezzo del carbonio. La teoria economica ha dimostrato che sistemi di mercato, con un tetto massimo di spesa, possono essere più efficienti di sistemi di tassa sul carbonio (carbon tax) nell'affrontare il problema della determinazione del prezzo delle esternalità derivanti dalle emissioni inquinanti. L'ETS, attivo in Europa fin dal 2005, è tuttora il più sviluppato a livello internazionale, ha un ruolo centrale nelle politiche green europee e vi partecipano, sia imprese industriali, sia operatori finanziari. La presenza di questi ultimi contribuisce significativamente ad aumentare la liquidità del mercato, ma può concorrere anche ad accentuare la volatilità dei prezzi dei diritti di emissione scambiati”. L'EU ETS, ben funzionante, è un dispositivo essenziale perché l'Unione raggiunga l'obiettivo di riduzione delle emissioni nette di gas a effetto serra per il 2030, e la neutralità climatica entro il 2050, come previsto dall'Accordo di Parigi, e sancito, successivamente dalla **“Normativa europea sul clima”**.

## Il Green Deal europeo

L'impegno ad affrontare i problemi legati al clima e all'ambiente e il conseguimento degli obiettivi dell'accordo di Parigi sono al centro della comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2019. Il Green Deal europeo sviluppa una serie completa di misure e di iniziative, volte a conseguire la neutralità climatica nell'Unione, entro il 2050, e definisce una nuova strategia di crescita, che mira a trasformare l'Unione in una società equa e prospera, con un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, con l'obiettivo di dissociare la crescita economica dall'uso delle risorse. Lo scopo è, inoltre, quello di conservare e migliorare il capitale naturale dell'Unione e proteggere la salute e il benessere dei cittadini dai rischi e dalle conseguenze di natura ambientale.

I circa 40 documenti che hanno dato corpo al Green Deal sono stati ripresi e resi più severi da un successivo pacchetto di 18 documenti: **Fit for 55%**.

La transizione prevista nei prossimi anni, dovuta all'applicazione delle direttive e dei regolamenti, previsti nei due Pacchetti di transizione, è destinata a incidere in modo diverso sui lavoratori dei vari settori e avrà impatti particolari sui gruppi svantaggiati e vulnerabili: gli anziani; le persone con disabilità; le persone appartenenti a minoranze razziali o etniche; le persone e le famiglie a reddito basso e medio-basso. Comporterà, inoltre, maggiori sfide per determinate regioni, in particolare quelle strutturalmente svantaggiate e periferiche, e per le isole. Per questo motivo sarà necessario: **garantire che la transizione sia giusta e inclusiva, e non lasci indietro nessuno.**

**Pronti per il 55%**, nelle conclusioni del 24 ottobre 2022 il Consiglio ha dichiarato di essere pronto, quanto prima dopo le conclusioni dei negoziati sugli elementi essenziali del pacchetto «Pronti per il 55%», ad aggiornare, se del caso, l'NDC dell'Unione e dei suoi Stati membri, in linea con il paragrafo 29 del patto di Glasgow per il clima, al fine di riflettere il modo in cui il risultato finale degli elementi essenziali del pacchetto «Pronti per il 55%» attua l'obiettivo principale dell'Unione concordato dal Consiglio europeo nel dicembre 2020. Poiché il sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Unione europea: **EU ETS, è una pietra angolare** della politica dell'Unione in materia di clima e ne costituisce lo strumento fondamentale per ridurre le emissioni di gas a effetto serra in modo efficace sotto il profilo dei costi, le modifiche della direttiva 2003/87/CE, anche per quanto riguarda il suo ambito di applicazione, adottate mediante la presente direttiva sono parte degli elementi essenziali del pacchetto «Pronti per il 55%».

Nell'NDC aggiornato, presentato al segretariato dell'UNFCCC il 17 dicembre 2020, l'Unione si è impegnata a ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra della sua intera economia di almeno il 55% rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030.

Mediante l'adozione del regolamento (UE) 2021/1119, l'Unione ha sancito nella legislazione l'obiettivo della neutralità climatica in tutti i settori dell'economia al più tardi entro il 2050 e l'obiettivo di conseguire successivamente emissioni negative. Tale regolamento stabilisce inoltre un traguardo vincolante dell'Unione di riduzione interna delle emissioni nette di gas a effetto serra (emissioni al netto degli assorbimenti) di almeno il 55% entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990.

Nella comunicazione del 12 maggio 2021 dal titolo «Un percorso verso un pianeta sano per tutti - Piano d'azione dell'UE: Verso l'inquinamento zero per l'aria, l'acqua e il suolo», la Commissione invita a guidare l'Unione verso l'azzeramento dell'inquinamento entro il 2050, riducendo l'inquinamento dell'aria, delle acque dol-

ci, dei mari e del suolo a livelli che non siano più considerati nocivi per la salute e gli ecosistemi naturali.

Al fine di incentivare l'uso della cogenerazione ad alto rendimento e condizioni di parità per tutti gli impianti che beneficiano di quote gratuite per la produzione di calore e il teleriscaldamento, è opportuno considerare il regolamento delegato (UE) 2019/331 della Commissione che specifica i dettagli relativi alle condizioni di ammissibilità alle assegnazioni gratuite di tutti i processi industriali.

### **Il trasporto marittimo internazionale**

Il tragitto marittimo si sviluppa: in tratte tra porti sotto la giurisdizione di due diversi Stati membri; o tra un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro. Questo tipo di trasporto è, ad oggi, l'unico mezzo di trasporto non incluso negli impegni assunti in passato dall'Unione per ridurre le emissioni di gas a effetto serra. Dal 1990 le emissioni dei combustibili, che sono stati venduti nell'Unione, per tratte che iniziano in uno Stato membro e terminano in un altro Stato membro, o in un paese terzo, sono aumentate di circa il 36 %, mentre le emissioni prodotte dai combustibili venduti nell'Unione, per tratte in partenza e in arrivo nello stesso Stato membro sono diminuite del 26 % dal 1990. Le emissioni del primo tipo (stato verso altri stati), rappresentano quasi il 90 % di tutte le emissioni dell'Unione generate dalla navigazione.

In uno scenario immutato, si prevede che le emissioni prodotte dalle attività di trasporto marittimo internazionale aumenteranno di circa il 14 % tra il 2015 e il 2030, e del 34 % tra il 2015 e il 2050. Ai sensi della direttiva (UE) 2018/410 la Commissione dovrebbe riferire al Parlamento europeo e al Consiglio in merito ai progressi compiuti nell'ambito dell'IMO, in vista dell'adozione di un ambizioso obiettivo di riduzione delle emissioni e di misure di accompagnamento, al fine di garantire che il trasporto marittimo contribuisca debitamente agli sforzi necessari per conseguire gli obiettivi concordati nell'ambito dell'accordo di Parigi.

Le emissioni di biossido di carbonio (CO<sub>2</sub>) generate dal trasporto marittimo rappresentano tra il 3 e il 4 % circa delle emissioni dell'Unione. Nel Green Deal europeo la Commissione ha espresso l'intenzione di adottare misure aggiuntive per lottare contro le emissioni di gas a effetto serra generate dal trasporto marittimo, mediante un pacchetto di misure che consentano all'Unione di raggiungere i suoi obiettivi di riduzione delle emissioni. All'interno dei provvedimenti, adottati nel pacchetto Fit for 55%, la Commissione ha affrontato il problema delle emissioni nel trasporto marittimo. In tale contesto, è opportuno modificare la direttiva 2003/87/CE, per includere il trasporto marittimo nell'EU ETS, al fine di garantire che tale settore dia il giusto contributo agli

obiettivi climatici più ambiziosi dell'Unione, nonché agli obiettivi dell'accordo di Parigi.

È pertanto opportuno che l'EU ETS copra una parte delle emissioni generate dalle tratte: tra un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro e un porto sotto la giurisdizione di un paese terzo, sapendo che quest'ultimo può adottare misure adeguate per quanto riguarda la parte rimanente delle emissioni.

L'estensione dell'EU ETS al trasporto marittimo dovrebbe avvenire nei seguenti casi:

- **la metà delle emissioni** delle navi che effettuano tratte in arrivo in un porto, sotto la giurisdizione di uno Stato membro, da un porto al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro;
- **la metà delle emissioni** delle navi che effettuano tratte in partenza da un porto, sotto la giurisdizione di uno Stato membro, e in arrivo in un porto al di fuori della giurisdizione di uno Stato membro;
- **tutte le emissioni** delle navi che effettuano tratte in partenza da un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro, e in arrivo in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro;
- **tutte le emissioni** delle navi in un porto sotto la giurisdizione di uno Stato membro.

Per garantire un'agevole inclusione del settore nell'EU ETS, è opportuno aumentare gradualmente la restituzione delle quote da parte delle società di navigazione, per quanto riguarda le emissioni verificate e comunicate negli anni 2024 e 2025. A partire dal 2026 le società di navigazione dovrebbero restituire il numero di quote corrispondente a tutte le loro emissioni verificate.

### **Gli Stati membri ne risentiranno in misura diversa: criteri di compensazione**

In particolare, gli Stati membri che dipendono fortemente dal trasporto marittimo saranno maggiormente esposti agli effetti dell'ampliamento. Gli Stati membri con un settore marittimo grande, rispetto alle loro dimensioni relative, risentiranno maggiormente dell'ampliamento dell'EU ETS al trasporto marittimo. È pertanto opportuno fornire un'assistenza supplementare, limitata nel tempo, a tali Stati membri, sotto forma di quote aggiuntive, per sostenere la decarbonizzazione delle attività marittime e far fronte ai costi amministrativi sostenuti. L'assistenza dovrebbe essere introdotta in modo graduale, parallelamente all'introduzione degli obblighi di restituzione e quindi al maggiore effetto su tali Stati membri.

Le isole prive di collegamenti stradali o ferroviari con la terraferma dipendono in maggiore misura dal trasporto marittimo rispetto alle altre regioni e dipendono dai collegamenti marittimi per la connettività. Al fine di aiutare le isole con una popolazione, che sono obbligate a rimanere collegate con la terra ferma, e subiranno maggiori costi, in seguito all'inclusione delle attività di trasporto marittimo nel sistema dell'EU ETS, è opportuno prevedere la

possibilità, per uno Stato membro, di richiedere una deroga temporanea all'obbligo di restituzione delle quote, ai sensi di tale direttiva, per alcune attività di trasporto marittimo, con isole che abbiano meno di 200 000 residenti permanenti.

Le emissioni prodotte da navi di stazza lorda inferiore a 5000 tonnellate, per quanto rappresentino meno del 15% delle emissioni totali, generate da navi, rappresentano però un gran numero di navi. Pertanto, non oltre il 31 dicembre 2026 la Commissione dovrebbe presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in cui esamini la fattibilità e l'impatto economico, ambientale e sociale dell'inclusione nella direttiva 2003/87/CE delle emissioni di questo tipo di navi, comprese le navi offshore.

I proventi delle aste degli Stati membri aumenteranno a seguito dell'inclusione del trasporto marittimo nell'EU ETS. Gli Stati membri sono pertanto incoraggiati ad aumentare l'uso dei proventi dell'EU ETS, per contribuire alla protezione, al ripristino e a una migliore gestione degli ecosistemi marini, in particolare delle zone marine protette.

Sono necessarie risorse finanziarie considerevoli per realizzare gli obiettivi dell'accordo di Parigi nei paesi in via di sviluppo, e il patto di Glasgow per il clima esorta i paesi sviluppati ad aumentare con urgenza, e in misura significativa, l'erogazione di finanziamenti per il clima. Per affrontare gli effetti distributivi e sociali della transizione negli Stati membri a basso reddito, è opportuno utilizzare un quantitativo supplementare pari al 2,5% del quantitativo di quote a livello dell'Unione dal 2024 al 2030, per finanziare la transizione energetica degli Stati membri il cui prodotto interno lordo (PIL) pro capite è inferiore al 75% della media dell'Unione, negli anni tra il 2016 e il 2018, attraverso il Fondo per la modernizzazione. Gli Stati membri beneficiari dovrebbero poter utilizzare le risorse assegnate dal Fondo per la modernizzazione, per finanziare investimenti che interessino le regioni frontaliere limitrofe dell'Unione, quando ciò sia utile e opportuno per la transizione energetica degli Stati membri beneficiari.

Le disposizioni relative all'attuale EU ETS, e alla sua estensione al trasporto marittimo, dovrebbero applicarsi a decorrere dal 2024, in linea con la necessità di un'azione urgente per il clima e affinché tutti i settori contribuiscano alla riduzione delle emissioni in modo efficace sotto il profilo dei costi. Di conseguenza, gli Stati membri dovrebbero recepire le disposizioni relative a tali settori, entro il 31 dicembre 2023. Tuttavia, il termine per il recepimento delle disposizioni relative al sistema per lo scambio di quote di emissioni, per i settori dell'edilizia e del trasporto stradale e per ulteriori settori dovrebbe essere il 30 giugno 2024, in quanto le norme in materia di monitoraggio, comunicazione, verifica e autorizzazione, per tali settori, si applicano a decorrere dal 10 gennaio 2025 e richiedono un lasso di tempo sufficiente per una corretta

attuazione. In via eccezionale, al fine di garantire la trasparenza e una comunicazione solida, gli Stati membri dovrebbero recepire l'obbligo di comunicare le emissioni storiche, per tali settori, entro il 31 dicembre 2023, dato che tale obbligo riguarda le emissioni nel 2024

### **Il fattore CBAM**

Il meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere: Carbon Border Adjustment Mechanism - CBAM, sostituirà i meccanismi oggi vigenti, previsti dalla direttiva 2003/87/CE, per prevenire il rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio.

I settori e sottosettori oggetto di tale misura non dovrebbero, per il futuro, beneficiare dell'assegnazione a titolo gratuito. Tuttavia, è necessaria una eliminazione graduale e transitoria delle quote a titolo gratuito, per consentire ai produttori, agli importatori e agli operatori commerciali di adeguarsi al nuovo regime. Nella fase di introduzione graduale del CBAM, la riduzione delle assegnazioni, a titolo gratuito, dovrebbe essere attuata applicando un fattore di riduzione, per i settori CBAM. Il fattore CBAM dovrebbe essere:

- del 100 % per il periodo tra l'entrata in vigore di tale regolamento e la fine del 2025;
- del 97,5% nel 2026;
- del 95 % nel 2027;
- del 90 % nel 2028;
- del 77,5 % nel 2029;
- del 51,5 % nel 2030;
- del 39 % nel 2031;
- del 26,5 % nel 2032;
- del 14 % nel 2033.

Dal 2034 non dovrebbe applicarsi alcun fattore di riduzione CBAM.

Al fine di attenuare i potenziali rischi di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, per le merci soggette al CBAM, e prodotte nell'Unione per l'esportazione verso paesi terzi, che non applicano l'EU ETS o un meccanismo analogo di fissazione del prezzo del carbonio, dovrebbe essere effettuata una valutazione prima della fine del periodo transitorio, a norma del Regolamento (UE) 2023/956.

Ove tale valutazione concluda che esiste un rischio di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, la Commissione dovrebbe presentare, se del caso, una proposta legislativa per affrontare tale rischio di rilocalizzazione in un modo che sia conforme alle norme dell'Organizzazione mondiale del commercio. Inoltre, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a utilizzare i proventi delle aste per far fronte ai rischi residui di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, nei settori CBAM, e conformemente alle norme in materia di aiuti di Stato.

Qualora le quote provenienti da una riduzione dell'assegnazione gratuita, in applicazione delle norme di condizionalità, non siano pienamente utilizzate per esentare gli impianti con la minore intensità di emissioni di gas a effetto serra dalla correzione transettoriale, il 50% di tali quote residue dovrebbe essere aggiunto al Fondo per l'innovazione. L'altro 50% dovrebbe essere messo all'asta, per conto degli Stati membri e questi dovrebbero utilizzare le entrate che ne derivano per far fronte a qualsiasi rischio residuo di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio, nei settori CBAM.

Al fine di rispecchiare meglio il progresso tecnologico, garantendo nel contempo incentivi alla riduzione delle emissioni e ricompensando adeguatamente l'innovazione, l'adeguamento minimo dei valori dei parametri di riferimento dovrebbe essere aumentato dallo 0,2% allo 0,3% all'anno, e l'adeguamento massimo dovrebbe essere aumentato dall'1,6% al 2,5% all'anno. Per il periodo dal 2026 al 2030 i valori dei parametri di riferimento dovrebbero essere così adeguati all'interno di un intervallo tra il 6% e il 50% rispetto al valore applicabile nel periodo dal 2013 al 2020.

### **Settori dell'edilizia e del trasporto stradale**

I settori dell'edilizia e del trasporto stradale sono già stati oggetto di riflessione in molti documenti del Green Deal europeo e del Fit for 55%, nei quali veniva preannunciata l'opportunità di inserire queste categorie nel sistema dell'EU ETS, perché il loro contributo sarebbe stato fondamentale per realizzare quanto imposto dalla Legge europea sul clima.

Nonostante i settori dell'edilizia e del trasporto stradale e ulteriori settori abbiano caratteristiche molto diverse, è opportuno stabilire una regola comune di emissione di CO<sub>2</sub>, simile a quella applicabile agli impianti fissi. La maggior parte delle quote dovrebbe essere ripartita tra tutti gli Stati membri, sulla base della distribuzione media delle emissioni nel trasporto stradale, negli edifici commerciali e istituzionali e negli edifici residenziali, nel periodo dal 2016 al 2018.

L'introduzione del prezzo del carbonio nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale dovrebbe, tuttavia essere accompagnata da un'effettiva compensazione sociale, in particolare in considerazione dei livelli di povertà energetica esistenti.

Circa 34 milioni di europei, quasi il 6,9% della popolazione dell'Unione, hanno dichiarato, in un'indagine condotta nel 2021 a livello dell'Unione, di non poter permettersi di scaldare sufficientemente la propria abitazione. Per ottenere una compensazione sociale e distributiva efficace, gli Stati membri dovrebbero essere tenuti a utilizzare i proventi delle aste, per lo scambio di quote di emissioni, nei settori dell'edilizia e del trasporto stradale e in ulteriori settori, per scopi connessi al clima e all'energia, già precisati per il sistema per lo scambio di quote di emissioni esistente, dando priorità alle attività che possono contribuire ad affrontare gli aspetti re-

lativi alle povertà sociali. **Un nuovo Fondo sociale per il clima**, prevede finanziamenti specifici agli Stati membri, per sostenere i gruppi vulnerabili più colpiti, in particolare le famiglie in condizioni di povertà energetica o dei trasporti. Il Fondo sociale per il clima è nato con l'obiettivo di promuovere l'equità e la solidarietà tra gli Stati membri e al loro interno, riducendo nel contempo il rischio di povertà energetica e dei trasporti, durante la transizione verso le energie rinnovabili. Si baserà sui meccanismi di solidarietà esistenti e li integrerà, in sinergia con altri programmi di spesa e fondi dell'Unione.

Al fine di aumentare la certezza per i cittadini che il prezzo del carbonio nei primi anni del nuovo sistema per lo scambio di quote di emissioni non superi i 45 EUR, è opportuno includere un meccanismo supplementare di stabilità dei prezzi, per svincolare le quote dalla riserva stabilizzatrice del mercato nel caso in cui il prezzo del carbonio superi tale livello. In linea di principio, la misura dovrebbe applicarsi una volta durante un periodo di 12 mesi.

### **Etichetta EU ETS**

Per riconoscere il contributo dei proventi dell'EU ETS alla transizione climatica, è opportuno introdurre un'etichetta EU ETS. Tra le altre misure volte a garantire la visibilità dei finanziamenti a titolo dell'EU ETS, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero garantire che i progetti e le attività, sostenuti attraverso il Fondo per la modernizzazione e il Fondo per l'innovazione siano chiaramente indicati come derivanti dai proventi dell'EU ETS, apponendo un'apposita etichetta.

### **Impianti incenerimento dei rifiuti**

Entro luglio 2026 la Commissione dovrebbe inoltre valutare e riferire al Parlamento europeo e al Consiglio in merito alla fattibilità dell'inclusione degli impianti di incenerimento dei rifiuti urbani nell'EU ETS, anche in vista della loro inclusione a partire dal 2028, e valutare la potenziale necessità di consentire a uno Stato membro di non partecipare fino alla fine del 2030, tenendo conto dell'importanza di tutti i settori che contribuiscono alle riduzioni delle emissioni. L'inclusione degli impianti di incenerimento dei rifiuti urbani nell'EU ETS contribuirebbe all'economia circolare incoraggiando il riciclaggio, il riutilizzo e la riparazione dei prodotti, contribuendo nel contempo anche alla decarbonizzazione dell'intera economia.

Al momento in cui verrà valutata la fattibilità dell'inclusione degli impianti di incenerimento dei rifiuti urbani, si terrà conto delle emissioni di metano, generate dallo smaltimento in discarica e per evitare di creare condizioni di disparità, si dovrà valutare la possibilità di includere nell'EU ETS altri processi di movimentazione dei rifiuti, quali: il collocamento in discarica; il processo di fermentazione, il compostaggio e il trattamento meccanico-biologico.

## Quantitativo di quote di emissione a livello dell'Unione

1. Il quantitativo di quote a livello dell'Unione, rilasciate ogni anno, a partire dal 2027, diminuisce in modo lineare a partire dal 2024.

Il valore del 2024 è definito come i limiti di emissione per il 2024, calcolati sulla base delle emissioni di riferimento di cui al regolamento (UE) 2018/842, per i settori contemplati dal presente capo e applicando la traiettoria lineare di riduzione per tutte le emissioni, che rientrano nell'ambito di applicazione di tale regolamento. Dopo il 2024 il quantitativo diminuisce ogni anno di un fattore lineare di riduzione del 5,10 %.

Entro il 1o gennaio 2025 la Commissione pubblica il quantitativo di quote a livello dell'Unione, per il 2027.

2. Il quantitativo di quote, a livello dell'Unione, rilasciate ogni anno dal 2028, diminuisce in modo lineare, a partire dal 2025, sulla base delle emissioni medie comunicate per gli anni dal 2024 al 2026.

Il quantitativo di quote diminuisce di un fattore di riduzione lineare del 5,38 %, salvo se si applicano le condizioni indicate all'allegato III bis, punto 1, nel qual caso il quantitativo diminuisce di un fattore di riduzione lineare, adattato secondo le regole stabilite all'allegato III bis, punto 2.

Entro il 30 giugno 2027 la Commissione pubblica il quantitativo di quote a livello dell'Unione per il 2028 e, se necessario, il fattore lineare di riduzione adattato.

## Recepimento della Direttiva (UE) 2023/959 del 10 maggio 2023

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi all'articolo 1 della Direttiva entro il 31 dicembre 2023. Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 1o gennaio 2024.

L'articolo 2 si applica a decorrere dal 1° gennaio 2024.

Gli Stati membri, tuttavia, mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie, per conformarsi ai seguenti articoli, entro il 30 giugno 2024:

a) articolo 1, punto 3), lettere da a sexies) ad a decies), della presente direttiva;

b) articolo 1, punto 29), della presente direttiva, ad eccezione dell'articolo 30 septies, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE quale inserito da tale punto; e

c) articolo 1, punto 31), della presente direttiva, relativo agli allegati III e III bis della direttiva 2003/87/CE quali inseriti da tale punto.

Essi informano immediatamente la Commissione in merito alle misure adottate in conformità del primo e del secondo comma.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

**Antonello Pezzini**

## PNRR a rischio necessaria verifica di linee guida

**L'Istituto Internazionale di Studi Sui Diritti dell'Uomo**, a Statuto Partecipativo dell'Unesco e del Consiglio d'Europa e loro Membro Consultivo, nell'ambito del progetto finalizzato "Forum Mondiale della Scienza e Innovazione" ha promosso una riflessione sui programmi di rinascita del Paese Italia, mirata a miglior conoscenza delle linee guida dell'Europa a giusto uso degli aiuti economici. Tra i prestigiosi interventi l'autorevole contributo del professor **Antonello Pezzini** del Comitato Economico e Sociale Europeo (CESE) e della Commissione Consultiva Mutazioni Industriali (CCMI) in Bruxelles e Responsabile per l'energia presso la commissione tecnica del governo italiano. Inoltre il professor **Rocco Giordano** "Coordinatore Scientifico della Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica per il Piano Nazionale della Logistica. Editore". Segue la comunicazione del dott. **Matteo Angioli** Segretario Generale del Comitato Globale per lo Stato di Diritto "Marco Pannella" presieduto da **Giulio Terzi di Sant'Agata**. L'evento "PNRR a rischio. Necessaria verifica delle linee guida" si è tenuto il 19 settembre scorso, ed è stato promosso dal dott. **Tullio Cappelli** Haipel Vice Presidente dell'Istituto Diritti dell'Uomo e Coordinatore Responsabile del progetto Forum.

Di seguito riportiamo la scaletta del programma e il link della registrazione dell'evento.

Link dell'evento: [https://share.icloud.com/photos/0ce-7pd1\\_ZAwznIjxf0g3DvQ](https://share.icloud.com/photos/0ce-7pd1_ZAwznIjxf0g3DvQ)

**Prof. Antonello Pezzini:** "Programma Europa digitale e Start Up contributi di progresso. Poli Europei dell'Innovazione"

**Prof. Rocco Giordano:** "La digitalizzazione nei trasporti intelligenti e la cyber sicurezza stradale: opportunità di investimento nella ricerca".

**Dott. Alessio Lilli:** Presidente della SIOT Società Italiana per l'Oleodotto Transalpino, su "Digitalizzazione, Cyber Security e Innovazione Informatica: Presente e futuro della logistica petrolifera"

**Dott. Matteo Angioli:** "L'utilità' e le opportunità dell'informatica e della sicurezza delle trasmissioni negli studi di ricerca geopolitica"

**Ing. Diego Bravar:** "PNRR opportunità e investimenti in Deep Tech, digital, tecnologie pulite e biotecnologie"