EUbox

New Rules

A cura del Team Public Affairs di Nuove Reti

RETI nuove
PUBLIC AFFAIRS, LOBBYING & COMMUNICATION

La Commissione europea ha presentato la proposta di riforma del Patto di Stabilità e Crescita, si legge nel comunicato ufficiale, per porre rimedio alle lacune del quadro normativo attuale, nonché per facilitare le riforme e gli investimenti necessari a ridurre l'elevato debito pubblico in modo realistico, graduale e duraturo. Bilanciare il risanamento delle finanze pubbliche e sostenere gli investimenti, quindi. Un nuovo paradigma, lascito della fase pandemica nella quale Bruxelles ha rivisto parzialmente i rigori che ne avevano caratterizzato in precedenza la politica economico-finanziaria. L'obiettivo è quello di giungere alla conclusione dei lavori legislativi entro il 2023, ma le differenze di vedute registrate tra alcuni dei Paesi membri non lasciano presagire lo svolgimento di un negoziato privo di frizioni.

Il Pacchetto Fit for 55 procede a ritmi serrati. Si arricchisce, infatti, di ben cinque atti legislativi ormai pronti all'entrata in vigore. Sono in arrivo, ad esempio, nuovi vincoli per il sistema di scambio di quote di emissione nel cui meccanismo, per la prima volta, saranno inclusi anche le società di navigazione. Sì all'introduzione anche del meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (CBAM) per contrastare i processi di delocalizzazione della produzione in Paesi con regolamentazioni ambientali meno stringenti. Dovrebbe vedere la luce, finalmente, il Fondo sociale per il clima che servirà per finanziare misure di sostegno ai soggetti resi vulnerabili dalle politiche ambientali dell'UE.

Contribuirà all'implementazione di Fit for 55 anche l'iniziativa ReFuelEU Aviation, su cui Consiglio e Parlamento hanno raggiunto un accordo politico provvisorio. Il testo presenta novità rispetto alla proposta iniziale della Commissione europea. come l'estensione dell'ambito di applicazione e l'introduzione di un sistema di etichettatura sulle prestazioni ambientali per i vettori aerei.

Si arricchisce anche la Strategia farmaceutica dell'UE, grazie a una proposta di riforma della legislazione vigente che punta a rispondere ad un problema non nuovo, ma riacutizzatosi recentemente: la carenza di farmaci. Nel farlo, la Commissione intende anche dare slancio alla competitività e all'attrattività dell'industria farmaceutica europea.

Soundtrack consigliata per la lettura: *New Rules*, Dua Lipa, Dua Lipa, 2017

UN NUOVO PATTO DI STABILITÀ E CRESCITA

Sono state presentate dalla Commissione europea le nuove regole del **Patto di stabilità economica**. Secondo l'esecutivo europeo, la proposta presentata renderà più semplice e trasparente il quadro della governance economica e, dando maggior spazio alla titolarità nazionale delle riforme, ne rafforzerà l'applicazione.

L'obiettivo dichiarato è di promuovere riforme e investimenti finalizzati a consolidare la **sostenibilità del debito pubblico**, favorendo, in questo modo, una crescita sostenibile e inclusiva. Dopo la risposta all'emergenza sanitaria determinata dalla crisi pandemica, l'UE si appresta ora a costruire un nuovo quadro regolatorio in grado di contemperare esigenze di **riduzione dei livelli di debito pubblico** e la necessità di rafforzare investimenti verso un'economia verde e digitale e resiliente. "Rispetto ai risultati raggiunti in passato dal patto di stabilità, le proposte di oggi mirano a confrontare una riduzione del debito più graduale ma più costante e a stimolare una crescita sostenibile e inclusiva attraverso investimenti e riforme", ha dichiarato il Commissario per l'Economia, **Paolo Gentiloni**. Le proposte presentate dalla Commissione sono frutto di un dibattito avviato nel febbraio 2020 nell'ambito del quadro di sorveglianza economica. In quell'occasione è stata avviata una consultazione pubblica i cui risultati sono stati introdotti e sintetizzati in una relazione pubblicata nel marzo del 2022. I singoli Stati membri saranno chiamati a preparare un **Piano di risanamento del debito** che, secondo la Commissione, dovrà basarsi su un nuovo parametro di riferimento: la **spesa pubblica netta**. Per gli Stati membri con un debito elevato, i **piani nazionali, della durata di quattro anni estendibile a sette anni**, sono tenuti a garantire un calo del debito pubblico per almeno dieci anni.

Nel caso in cui un Paese non rispetti le previsioni dettate dalla spesa pubblica netta, scatterà una **procedura per debito eccessivo**. Il nuovo Patto prevede, dunque, meccanismi per cui tanto più saranno elevati i livelli di indebitamento, tanto meno vi sarà margine di manovra. Da Berlino, intanto, giungono segnali di insoddisfazione. "Le proposte della Commissione non soddisfano ancora le richieste del governo federale", ha dichiarato il Ministro delle **Finanze Christian Lindner**, mentre da Parigi il Ministro delle Finanze, **Bruno Le Maire**, ha spiegato che il pacchetto va "nella buona direzione".

Per quanto riguarda le prossime tappe, l'obiettivo è quello di giungere alla conclusione dei lavori legislativi entro il 2023. La Commissione, infatti, ha esortato Parlamento e Consiglio europeo a raggiungere quanto prima un accordo.

CINQUE NUOVI ATTI PER FIT FOR 55

Nel corso della riunione del 25 aprile, il Consiglio dell'UE ha adottato cinque atti legislativi che consentiranno all'UE di **ridurre le emissioni di gas a effetto serra** nei principali settori dell'economia, e al contempo tutelare i cittadini, le microimprese e i settori più vulnerabili, che rischiano di subire le ripercussioni maggiori dalle azioni di contrasto al cambiamento climatico. Gli atti entreranno **in vigore** non appena pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale UE e rientrano nel quadro delle iniziative "*Fit-for-55*", per la riduzione delle emissioni di gas serra di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990.

Il primo atto legislativo si concentra sul sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (**EU ETS**), il sistema di limitazione e scambio di quote di emissione per le industrie ad alta intensità energetica, nel settore della produzione di energia ed in quello del trasporto aereo. Le nuove norme prevedono di **portare al 62% l'obiettivo generale di riduzione delle emissioni** entro il 2030 nei settori coperti dall'EU ETS, rispetto ai livelli del 2005.

Il secondo atto si concentra, invece, sulle emissioni prodotte dal trasporto marittimo, le quali saranno ora per la prima volta incluse nell'ambito di applicazione dell'EU ETS: l'obbligo per le società di navigazione di restituire quote di emissione sarà introdotto gra--dualmente e sarà pari al 40% per le emissioni verificate dal 2024, al 70% dal 2025 e al 100% dal 2026.

Il terzo atto mira ad eliminare progressivamente le emissioni prodotte dal trasporto aereo. A partire dal 2026 sarà attuata la messa all'asta integrale e, fino al 31 dicembre 2030, saranno riservate 20 milioni di quote per incentivare la transizione degli operatori aerei dall'uso dei combustibili fossili.

Il quarto atto è dedicato, invece, al meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (**CBAM**). L'obiettivo è evitare che gli sforzi di riduzione delle emissioni di gas climalteranti in UE vengano annullati da un aumento delle emissioni al di fuori dei suoi confini, attraverso processi di delocalizzazione della produzione in Paesi con regolamentazioni meno stringenti. Fino alla fine del 2025 il CBAM si applicherà solo sotto forma di obbligo di comunicazione, per poi passare ad un'introduzione diffusa progressiva.

Infine, il quinto atto legislativo istituisce il Fondo sociale per il clima, che sarà a disposizione degli Stati membri per finanziare misure e investimenti a sostegno delle famiglie, delle micro imprese e degli utenti dei trasporti che sono vulnerabili, per far fronte alle ripercussioni sui prezzi dovute al sistema di scambio di quote di emissione per i settori degli edifici e del trasporto stradale e per altri settori.

INIZIATIVE E PRESCRIZIONI PER UN'AVIAZIONE SOSTENIBILE

C'è l'accordo politico provvisorio tra il Consiglio e il Parlamento sull'iniziativa ReFuelEU Aviation, che punta a **decarbonizzare il settore dell'aviazione**, responsabile del 13,4% delle emissioni di CO2 addebitabili al trasporto nell'Unione Europea. Più precisamente, l'obiettivo è quello di **aumentare sia la domanda che l'offerta di combustibili sostenibili** per l'aviazione, garantendo ad essi un accesso equo all'interno del Mercato unico. Rispetto al testo iniziale presentato dalla Commissione europea non mancano delle **novità** importanti. Prima tra tutte l'estensione dell'**ambito di applicazione** per quanto riguarda gli aeroporti e gli operatori aerei, ma anche per i combustibili sostenibili per l'aviazione e i combustibili sintetici per l'aviazione ammissibili. Parlamento e Consiglio, poi, concordano sulla necessità di promuovere **l'utilizzo dell'idrogeno negli aeroporti** dell'Unione e, rispetto alla proposta originaria, propongono l'introduzione di un sistema di **etichettatura sulle prestazioni ambientali** per gli operatori aerei che utilizzano combustibili sostenibili per l'aviazione.

Una misura, quest'ultima, voluta con forza dagli eurodeputati ed essenzialmente rivolta ai passeggeri, così che possano **decidere in maniera informata l'operatore** con il quale viaggiare.

Eurodeputati che hanno ottenuto di destinare, poi, l'intero ammontare delle entrate da **sanzioni** irrogate per mancato rispetto degli obblighi in capo ad aeroporti, compagnie aeree e fornitori di carburanti **alla ricerca e all'innovazione** per colmare la differenza di prezzo tra i carburanti sostenibili e quelli convenzionali.

Punto cardine dell'iniziativa resta, ad ogni modo, l'obbligo per i fornitori di combustibili di garantire che, a partire dal 2025, il 2% del totale messo a disposizione degli operatori sia **carburante sostenibile** e che, dal 2030, l'1,2% sia **combustibile sintetico** (come il cherosene rinnovabile). Quote destinate a salire progressivamente e a **raggiungere nel 2050**, rispettivamente, **il 70 e il 35%**. La filiera potrà godere, tuttavia, di un periodo transitorio utile a realizzare il mandato di miscelazione del combustibile sostenibile.

Perché il Regolamento possa entrare in vigore si attende, dunque, l'approvazione del Coreper e della Commissione TRAN del Parlamento e poi quella finale da parte del Consiglio e della plenaria di Strasburgo. Va ricordato che, non più tardi di un mese prima e sempre nell'ambito del Pacchetto **Fit for 55**, Consiglio e Parlamento avevano raggiunto analogo accordo per ridurre l'impronta di carbonio del **settore marittimo**.

UNA PROPOSTA PER UNA MAGGIORE DISPONIBILITA' DI FARMACI

I medicinali autorizzati nell'Unione Europea non giungono ai pazienti con sufficiente rapidità e, in più, non sono accessibili in egual misura in tutti gli Stati membri. Per affrontare questa lacuna in termini di **esigenze mediche non soddisfatte**, la Commissione europea ha proposto un'ampia **riforma della legislazione farmaceutica**.

La riforma dovrebbe rendere la legislazione farmaceutica più flessibile ed adeguata alle esigenze dei cittadini e delle imprese poiché punta a migliorare **la disponibilità e l'accessibilità**, anche in termini di prezzi, **dei medicinali**. Obiettivi ulteriori concernono l'esigenza di dare slancio alla **competitività** e all'attrattività dell'industria farmaceutica. Più nello specifico, sul primo punto vengono introdotti nuovi obblighi di **monitoraggio delle carenze** di medicinali in capo alle autorità nazionali e all'Agenzia europea dei medicinali, i cui poteri di coordinamento vengono rafforzati. Si intende facilitare, inoltre, la messa a disposizione più rapida dei medicinali generici e biosimilari. Sul secondo punto la proposta della Commissione cerca di operare un passaggio dall'attuale approccio universale di protezione normativa a un quadro più efficace di **incentivi all'innovazione**. La protezione normativa avrà durata minima di 8 anni, prorogabile in particolari casi. Non solo: rendendosi necessario velocizzare il rilascio delle autorizzazioni all'immissione in commercio, si intendono ridurre gli **oneri amministrativi**. In tal senso, dovrebbe essere abolito, in molti casi, il rinnovo dell'autorizzazione all'immissione in commercio ed essere introdotte procedure più semplici per i medicinali generici. Secondo la Commissaria alla salute Stella **Kyriakides**, con la riforma l'Unione Europea si mantiene attraente per l'attività imprenditoriale e l'industria farmaceutica europea si conferma potenza globale nel campo dell'innovazione.

La proposta della Commissione si inserisce nel contesto della **Strategia farmaceutica** presentata nel novembre 2020 ed è accompagnata da una proposta di raccomandazione del Consiglio per intensificare la lotta contro la **resistenza antimicrobica**, responsabile di oltre 1,2 milioni di decessi l'anno a livello mondiale. Per contrastarla, la proposta di raccomandazione contiene misure volte a favorire un uso prudente degli antimicrobici raccomandando obiettivi concreti e misurabili per ridurne l'uso e promuovere livelli elevati di prevenzione delle infezioni.

Le proposte legislative dovranno essere trasmesse ora al Parlamento europeo e al Consiglio per l'avvio del rispettivo iter d'esame.

WHO IS WHO

Fabrizio Balassone

Fabrizio Balassone
Italiano. Ha appena assunto l'incarico di Capo di Gabinetto di Paolo Gentiloni succedendo a Marco Buti. Fino ad aprile è stato Capo del Servizio Struttura economica della Banca d'Italia.

Stefanie Hiesinger

Stefanie Hiesinger
Tedesca. Nel Gabinetto del Commissario al Green Deal, Frans Timmermans, è responsabile, tra l'altro, in materia di scambio di quote emissione di gas a effetto serra.

José Ramón Bauzà Dìaz

José Ramón Bauzà Dìaz
Spagnolo. Eurodeputato del Gruppo Renew Europe, siede in Commissione Trasporti ed è relatore dell'iniziativa ReFuelEU Aviation, nonché negoziatore per il Parlamento europeo.

Karolina Herbout-Borczak

Karolina Herbout-Borczak
Policy coordinator del Gabinetto della Commissaria alla Salute Kyriakides e sua consulente legale. Si occupa di politiche farmaceutiche.

PROSSIMI APPUNTAMENTI

8-11
maggio

Plenaria del Parlamento europeo

15
maggio

Eurogruppo

16
maggio

Ecofin