

Convenzione sulla diversità biologica (CBD) che si terrà ad ottobre 2020 in Cina, nell'ambito della quale si esaminerà:

- lo stato di avanzamento dei 20 obiettivi di Aichi per la biodiversità previsti dal Piano strategico per la biodiversità del CBD 2011-2020;
- l'adozione della decisione finale sul Quadro Globale per la Biodiversità (GBF) post 2020 unitamente ad altre decisioni su argomenti correlati tra cui *capacity building* e la mobilitazione delle risorse.

Il Governo continuerà ad affermare la propria posizione, da tempo consolidata, nell'ambito delle attività *Forest Europe* (Conferenza ministeriale sulla protezione delle foreste in Europa), in favore del *Legal binding agreement* per le foreste europee, nella prospettiva di rendere centrale il tema dello sviluppo responsabile del settore forestale e delle filiere che da esso derivano. Nel 2020 il Governo procederà allo sviluppo ed all'aggiornamento delle normative relative alla riduzione dell'impatto di materiali inquinanti nell'ambiente marino relativi al trasporto marittimo, nonché ad implementare le strategie per l'incentivazione eco sostenibile del settore con l'obiettivo della protezione dell'ambiente marino, in connessione con lo sviluppo delle nuove tecnologie per il trasporto marittimo. In particolare, continuerà a sostenere lo sviluppo dell'attività del riciclaggio ecocompatibile dei mezzi navali nell'ottica della strategia dell'economia circolare, al fine di assicurare che il processo di demolizione e di riciclaggio delle strutture navali avvenga in condizioni di rispetto dell'ambiente marino e costiero e della salute dei lavoratori, come previsto dal regolamento UE 1257/2013. Nell'ambito delle attività per la politica marittima integrata per l'Unione europea, il cui pilastro è costituito dalla direttiva 2008/56/CE, il Governo perseguirà una strategia integrata di pianificazione e gestione delle aree marittime con l'obiettivo di favorire lo sviluppo ecosostenibile dei mari e degli oceani e di sviluppare un processo decisionale coordinato, coerente e trasparente con riguardo alle politiche settoriali dell'Unione che interessano i mari, le isole, le regioni costiere e ultra periferiche.

#### 6.4 Le politiche ambientali nel quadro finanziario pluriennale 2021-2027

L'ambiente e il clima sono i temi centrali su cui si basa la costruzione del nuovo bilancio dell'Unione europea, con puntuali richiami all'accordo di Parigi sul clima, all'agenda UN 2030, all'accordo di Sendai sulla riduzione del rischio da disastri, e con importanti novità rispetto al precedente quadro finanziario pluriennale.

Sul versante della spesa, il Governo sostiene l'integrazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale di tutto il bilancio, fissando allo scopo una serie di condizioni di attuazione e di *target*. Il più significativo è quello che prevede una percentuale minima complessiva del 25 per cento del bilancio dell'Unione europea a supporto degli obiettivi climatici. Rispetto alla nuova politica agricola comune, il Governo lavorerà affinché sia confermato il *target* sugli obiettivi climatici e sia tenuta in conto la necessità di assicurare adeguata integrazione della biodiversità e della rete natura 2000.

Con riferimento al programma LIFE per l'ambiente e per l'azione sul clima, il Governo esprime sostanziale soddisfazione per l'incremento delle risorse destinate. Tuttavia, affinché il programma LIFE possa svolgere efficacemente il proprio ruolo, (anche alla luce della proposta che prevede per il periodo 2021-2027 l'assegnazione di risorse dedicate anche al tema "Transizione all'Energia pulita"), il Governo lavorerà affinché si rafforzino le sinergie con gli altri programmi di finanziamento (ad esempio, l'Orizzonte Europa) e i Fondi SIE (fondi strutturali e di investimento europei), attraverso l'inserimento di un chiaro riferimento alle sinergie con LIFE nei principali regolamenti ove è ribadita l'integrazione della politica ambientale e climatica, e nei regolamenti che istituiscono i principali programmi di finanziamento.

Con riferimento alla politica di coesione, il Governo condivide pienamente gli obiettivi generali di rafforzare i sistemi nazionali di protezione ambientale e lavorerà per aumentare il sostegno agli interventi in materia di gestione dei rifiuti, delle risorse idriche intese anche nel senso della

mitigazione dei rischi idrogeologici e la promozione delle politiche di adattamento, prevenzione dei rischi e resilienza alle catastrofi, di recupero dei siti inquinati a fini produttivi, come pure di quelli in materia di messa in sicurezza sismica, di energia rinnovabile e di efficientamento energetico, di economia circolare, di mobilità sostenibile, di infrastrutture verdi in aree urbane e di tutela della biodiversità.

Riguardo alla previsione di risorse proprie connesse al settore ambientale, il Governo ritiene condivisibile la possibilità di introdurre contributi relazionati al riciclo della plastica mentre interverrà affinché un eventuale prelievo sulle quote ETS non intacchi il gettito destinato a finalità ambientali.

Infine, il Governo si adopererà sostenendo nei pertinenti documenti strategici di riferimento, l'introduzione di espliciti riferimenti alle valutazioni ambientali e all'integrazione del capitale naturale nelle politiche e nei processi, che insieme alle valutazioni degli impatti sociali ed economici, potranno assicurare lo sviluppo sostenibile, stimolando innovazione, competitività e occupazione nell'Unione europea.

## CAPITOLO 7

### ENERGIA

#### 7.1 Mercato interno dell'elettricità

Conclusasi nel corso del 2019 l'adozione delle misure del pacchetto "*Clean energy for all Europeans*", il 2020 vedrà l'attuazione da parte dell'Esecutivo comunitario dell'annunciato "*European Green Deal*". Esso dovrebbe tradursi in una *Climate Law* per sancire l'obiettivo di neutralità climatica al 2050 (vedasi in dettaglio al punto 7.2) e in una Comunicazione della Commissione europea che indicherà le specifiche iniziative e priorità legislative dei prossimi anni, ivi inclusa una proposta legislativa sul Fondo per una Transizione Equa ("*Just Transition Fund*"). L'efficiente funzionamento del mercato elettrico è un fattore centrale per proseguire efficacemente e rapidamente lungo il percorso già intrapreso di decarbonizzazione. In questo contesto, l'azione del Governo sarà improntata alla partecipazione al processo decisionale circa le future proposte legislative che dovranno vedere la luce nel corso del 2020. E' altresì in corso la concertazione dei criteri per la concessione dei finanziamenti da parte della Banca Europea degli Investimenti per progetti infrastrutturali nel settore energia.

#### 7.2 Governance dell'Unione dell'energia, energie rinnovabili ed efficienza energetica

La nuova *governance* dell'Unione dell'Energia è stata attuata tramite la predisposizione e finalizzazione dei Piani nazionali per l'Energia ed il Clima. Il Piano costituisce lo strumento con il quale ogni Stato membro, in coerenza con le regole europee vigenti e con i provvedimenti attuativi del pacchetto europeo energia e clima, stabilisce i propri contributi agli obiettivi europei al 2030 sull'efficienza energetica, sulle fonti rinnovabili e sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, nonché gli obiettivi in tema di sicurezza energetica, interconnessioni, mercato unico dell'energia e competitività. Il 2020 e gli anni a seguire impegneranno il Governo nel perseguimento degli ambiziosi e sfidanti obiettivi nazionali al 2030 in materia di rinnovabili e di efficienza energetica, in un processo che vedrà la continua iterazione con Commissione europea e Stati membri. In ottica di conseguimento dell'obiettivo della neutralità climatica al 2050, non è escluso che nel 2020 si avvii una riflessione sull'adeguamento al rialzo degli obiettivi al 2030. Lo *European Green Deal* annunciato dalla Presidente von der Leyen prevede l'adozione nel breve termine di una *Climate Law* che renda vincolante l'obiettivo di neutralità climatica al 2050. Tale obiettivo coinvolgerà tutti i settori dell'economia e della società e riguarderà la trasformazione degli assetti attuali anche grazie a politiche di incentivazione agli investimenti green e sostegno alle zone in cui tale transizione potrebbe risultare più delicata. A questo proposito la Commissione europea UE intende istituire il *Just Transition Fund* con lo scopo di sostenere le comunità locali più impattate dalla transizione ad un'economia a basso contenuto di carbonio ("*low carbon*"), quali ad esempio le regioni in cui vi è uno sfruttamento intensivo di carbone. La Commissione europea è altresì tenuta a presentare al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione in merito all'attuazione della direttiva 2013/30/UE sulla sicurezza delle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi; in esito a tale valutazione non è da escludere che la direttiva possa essere oggetto nel 2020 di proposte di modifica.

### 7.3 Mercato interno del gas naturale

Per il mercato gas nel corso del 2020 potrebbe avere inizio il processo di revisione della struttura del mercato (ivi inclusa la direttiva gas n. 2009/73/UE). Il processo potrebbe riguardare non solo il settore del gas ma anche i settori direttamente ad esso collegati, quali l'elettrico, il riscaldamento/raffrescamento e i vettori energetici per la mobilità in un'ottica di *sector coupling* (accoppiamento fra mercati dell'elettricità e mercato del gas) e *sector integration* con altri settori di consumo (integrazione con il settore dei trasporti o dell'industria), nonché l'utilizzo di nuovi tipi di gas (gas rinnovabili, gas sintetici e idrogeno). Inoltre, nel corso del 2020 continueranno i lavori per la predisposizione dei testi dei cd. "Accordi bilaterali di solidarietà" ai sensi del regolamento UE n. 1938/2017, ossia accordi che disciplinino la richiesta e l'offerta di solidarietà tra Stati membri in caso di stato di emergenza per gli approvvigionamenti di gas ai clienti finali.

### 7.4 Reti trans-europee dell'energia

Nel corso del 2020 l'attività del Governo relativamente ai progetti di comune interesse (PCI), sarà prevalentemente dedicata al monitoraggio e alle conseguenti informative circa lo stato di avanzamento degli iter di realizzazione dei medesimi PCI di interesse italiano. Infatti, il processo biennale di adozione dell'elenco dei PCI con atto delegato della Commissione europea, conclusosi a fine 2019, riprenderà a fine 2020 con una serie di incontri periodici che continueranno nel corso del 2021 fino all'approvazione di una nuova lista entro la fine 2021.

## CAPITOLO 8

### TRASPORTI

#### 8.1 Trasporto stradale

Con riferimento alle strategie indicate nel paragrafo IV del Programma del Trio delle Presidenze del Consiglio UE, recante “Verso un’Unione dell’energia dotata di una politica lungimirante in materia di clima, si segnala che, nell’ambito dell’iniziativa denominata “Europa in movimento”, presentata dalla Commissione europea il 31 maggio 2017 per migliorare il funzionamento del settore del trasporto stradale e promuovere una politica maggiormente sostenibile dei trasporti (Pacchetto Mobilità I), il Governo proseguirà i negoziati relativi a due iniziative legislative in materia di tariffazione delle infrastrutture stradali [COM (2017) 275; COM (2017) 276], già avviati in Consiglio.

In ordine alla proposta di modifica della direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l’uso di alcune infrastrutture [COM (2017) 275] (cosiddetta “Eurovignette”), il Governo sarà impegnato a sostenere l’abolizione dei sistemi di tariffazione basati sul tempo, favorendo i sistemi basati sulla distanza percorsa, in ossequio ai principi “chi utilizza paga” e “chi inquina paga” e supportando l’estensione di alcune disposizioni anche ad altre tipologie di veicoli (quali veicoli leggeri ed auto per trasporto passeggeri). Al riguardo il Governo valuterà con cautela l’eliminazione dei tetti massimi dei costi esterni, in relazione ai nuovi valori di riferimento. Il Governo inoltre provvederà a sostenere quanto richiesto dal Senato con l’atto di indirizzo adottato dalla 8a Commissione Permanente in data 26 luglio 2017 (sub lettere a e b) ovvero: ampliare la portata del vincolo di destinazione degli introiti da *mark-up* (maggiorazione), prevedendo l’obbligo del reinvestimento nel settore dei trasporti, nonché assicurare che gli introiti derivanti dalla riscossione di oneri connessi alla congestione del traffico siano destinati a sostenere le infrastrutture e i servizi di trasporto collettivo.

In base all’andamento del negoziato sulla suddetta direttiva il Governo valuterà l’opportunità di supportare la proposta di modifica della direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l’uso di alcune infrastrutture, per quanto riguarda determinate disposizioni concernenti le tasse su autoveicoli [COM (2017) 276], intesa ad abolire i livelli minimi di tassazione attualmente previsti per i veicoli pesanti, mediante progressiva riduzione del 20 per cento all’anno, per cinque anni, previa verifica degli impatti sulla fiscalità regionale. Il Governo, come richiesto dal Senato con l’atto di indirizzo adottato dalla 8a Commissione Permanente in data 26 luglio 2017 (sub lettera a) avanzerà l’ipotesi di prevedere l’esclusione dei veicoli leggeri dal meccanismo di riduzione della tassazione solo in via temporanea, per motivi precauzionali, individuando a regime qualche forma di compensazione anche per tale categoria di veicoli, che sono invece assoggettati alla proposta di direttiva sui pedaggi stradali.

Il Governo continuerà a seguire anche le attività negoziali riguardanti la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci [COM (2018) 279].

Si segnalano, inoltre, le attività negoziali concernenti i Regolamenti n. 1071/2009 (accesso alla professione di trasportatore su strada), n. 1072/2009 (accesso al mercato del trasporto di merci su strada in ambito UE), n. 561/2006 e 165/2014 (normativa sui tempi di guida e riposo nel settore del trasporto stradale e sul tachigrafo), le direttive 2006/22 sui controlli della normativa sociale e le direttive 96/71/CE e 2014/67/UE sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto stradale.

Al riguardo, in occasione del Consiglio dei Ministri dei trasporti di dicembre 2018, gli Stati membri hanno raggiunto un orientamento generale sui corrispondenti testi di modifica e il Parlamento europeo ha reso il suo parere nel mese di aprile 2019.

Il negoziato sui testi normativi prosegue nella fase dei c.d. “triloghi”, in cui si punta a raggiungere un’intesa di compromesso, tra le posizioni del Consiglio, del Parlamento e della Commissione europea.

Al riguardo, gli aspetti più rilevanti sono i seguenti:

- la modifica delle regole in vigore, al momento ambigue e di difficile controllo, con riflessi sul corretto funzionamento del mercato interno, anche ai fini di un’effettiva armonizzazione dell’applicazione delle disposizioni di settore;
- la modifica della disciplina del cabotaggio di merci, che possa consentire un efficace contrasto del cabotaggio ricorrente, in particolare prevedendo un periodo (c.d. “cooling off”) di divieto di cabotaggio dopo un periodo di esecuzione;
- il rafforzamento del requisito di “stabilimento” per contrastare la concorrenza sleale e evitando la creazione delle c.d. “letter box companies”;
- l’estensione obbligatoria del campo di applicazione del regolamento sull’accesso alla professione anche alle imprese che effettuano trasporto internazionale solo con veicoli aventi massa superiore a 2,5 t. (2,4 secondo il PE), nonché al mercato del trasporto internazionale di merci su strada, con obbligo di licenza comunitaria;
- il divieto di riposo settimanale regolare a bordo e la flessibilità del riferimento del riposo settimanale su cicli di 4 settimane invece delle attuali due, ferme le ore di riposo, introducendo l’obbligo per il datore di lavoro di organizzare l’attività per consentire al conducente il ritorno presso la propria sede (c.d. “ritorno a casa”), a seconda, ogni 3 - 4 settimane;
- una diversa articolazione temporale dell’introduzione e dell’obbligo del montaggio del tachigrafo intelligente, per consentire più efficaci controlli su strada;
- l’introduzione di una normativa speciale per il settore del trasporto in materia di distacco dei lavoratori mobili, con deroghe legate all’esecuzione dell’attività nella forma del trasporto bilaterale e del transito.

Restano ancora aperti due connessi dossier in materia di trasporto stradale, il cui negoziato, previa opzione della presidenze di turno, dovrebbe essere ripreso nel 2020, vale a dire la proposta [COM (2017) 282] di modifica della normativa europea in materia di noleggio senza conducente dei veicoli pesanti (Pacchetto mobilità I) e la proposta [COM(2017)48] sul trasporto combinato (Pacchetto mobilità II), su cui è stato raggiunto un orientamento generale del Consiglio a dicembre 2018, mentre il Parlamento europeo si è espresso in prima lettura ad aprile 2019. Sui menzionati dossier esistono ancora risvolti critici, che riguardano, per quanto concerne la [COM(2017)282], l’aspetto dei controlli del noleggio e, per quanto concerne la [COM(2017)48], la natura delle tratte stradali iniziali e terminali del trasporto, per l’interferenza con le regole del cabotaggio, ove svolte interamente sul territorio di uno Stato membro.

Il Governo seguirà con attenzione il recesso del Regno Unito dall’Unione europea poiché, in caso di accordo di recesso non ratificato, il trasporto di merci tra l’Italia ed il Regno Unito sarà, dopo il periodo transitorio, soggetto a limitazioni.

Per assicurare i collegamenti di base, l’Unione europea ha adottato il regolamento (UE) n. 2019/501 del 25 marzo 2019, in fase di modifica, che autorizza temporaneamente gli operatori del Regno Unito, a condizione di reciprocità, a trasportare merci nell’Unione nel rispetto delle condizioni di concorrenza leale.

Attualmente la scadenza del periodo transitorio, ai sensi di un regolamento di modifica della precedente scadenza, che non è ancora in vigore, è stata fissata al 31 luglio 2020. Il Governo seguirà attentamente l’evoluzione della vicenda per garantire che le soluzioni individuate siano adeguate, per quanto possibile, agli interessi del trasporto nazionale.

In ogni caso, ove non dovessero essere assicurate a livello dell'Unione europea soluzioni normative certe per il periodo successivo alla scadenza del regolamento 2019/501, in considerazione dei limitati spazi di manovra del sistema CEMT (Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti), il Governo sarà impegnato a tenere aperto anche il canale dei rapporti bilaterali fra Italia e Regno Unito, al fine di perseguire soluzioni idonee ad assicurare la continuità del trasporto merci su strada.

Il Governo darà, altresì, esecuzione alla proposta [COM(2019) 223] di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che autorizza l'Italia a negoziare e concludere un accordo con la Svizzera che autorizzi operazioni di cabotaggio nell'ambito di servizi di trasporto internazionale su strada di passeggeri a mezzo autobus nelle regioni frontaliere tra i due Paesi.

Il Governo seguirà il negoziato condotto dalla Commissione europea per l'estensione anche ai servizi regolari internazionali dell'Accordo Interbus, che disciplina attualmente solo l'esercizio di servizi occasionali internazionali di passeggeri con autobus con Paesi terzi.

Nel corso del 2020, infine, il Governo continuerà a seguire i negoziati relativi alla proposta [COM(2017)647] di modifica del regolamento (CE) n. 1073/2009 in materia di servizi internazionali di trasporto di persone, presentata nel corrente anno, rappresentando e ribadendo le seguenti criticità riscontrate:

- l'ampliamento della disciplina prevista dal regolamento (CE) 1073/2009 anche ai servizi nazionali, non tiene conto delle specificità del mercato interno;
- i criteri per individuare il livello delle Autorità competenti ad autorizzare i servizi regolari stravolgono l'attuale riparto di competenze, con i conseguenti inevitabili oneri per l'attuazione.

## 8.2 Trasporto marittimo

Nel 2020 il Governo continuerà a sostenere le azioni e le attività necessarie per semplificare gli oneri amministrativi a carico degli operatori marittimi, promuovendo lo sviluppo e l'aggiornamento dei sistemi informatici necessari a digitalizzare i procedimenti amministrativi relativi agli obblighi di "reporting" da parte degli operatori del settore marittimo-portuale e da parte delle navi marittime in ingresso ed in uscita dai porti italiani.

Il Governo sarà fortemente impegnato a sostenere azioni per incentivare la riduzione dell'inquinamento di CO<sub>2</sub> nel trasporto marittimo e nelle acque interne, tramite la promozione di progetti e iniziative a sostegno dell'utilizzo di carburanti alternativi. Con tali progetti si proseguiranno le attività di supporto all'implementazione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione d'infrastrutture per i combustibili alternativi (2014/94/UE), in connessione con lo sviluppo e con la disponibilità di nuove tecnologie per il trasporto marittimo. Inoltre, si adopererà per verificare il rispetto dei limiti per le emissioni di zolfo, CO<sub>2</sub> e gas serra previsti dalla normativa IMO 2020 nelle acque territoriali e nei porti, proseguendo la promozione della decarbonizzazione nel settore del trasporto marittimo.

Il Governo continuerà a seguire le attività di cui al pacchetto politico NAIADES 2 "Verso una navigazione interna di qualità" e alla piattaforma di implementazione PLATINA 2. Il pacchetto politico NAIADES 2, che costituisce la continuazione del programma NAIADES 2006-2013, è il secondo programma d'azione europeo volto a promuovere il trasporto merci sulle vie navigabili d'Europa allo scopo di ridurre le emissioni. La piattaforma PLATINA 2 contribuisce alla promozione del trasporto sulle vie navigabili interne come mezzo di trasporto sostenibile. Il progetto è finanziato dalla Commissione europea nell'ambito del 7° programma quadro per la ricerca e lo sviluppo tecnologico. Il consorzio PLATINA 2 è composto da 12 partner provenienti da sette Paesi europei.

Infine, saranno monitorate ed implementate nella normativa nazionale le eventuali modifiche alla direttiva 2016/1629/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna. Inoltre, continuerà la partecipazione ai lavori del Comitato

COSS presieduto dalla Commissione europea per l'elaborazione della normativa comunitaria relativa ai rapporti con gli Organismi riconosciuti di certificazione delle navi, con particolare riferimento ai criteri intesi a misurare l'efficacia delle prestazioni degli stessi quanto alla sicurezza e alla prevenzione dell'inquinamento ed i criteri intesi a determinare quando tali prestazioni debbano essere considerate una minaccia inaccettabile per la sicurezza o per l'ambiente

### 8.3 Trasporto aereo

Nel settore della politica 2020 in materia di trasporto aereo dell'Unione europea, il Governo avrà le seguenti priorità:

- promuovere la conclusione e la firma degli accordi globali già finalizzati con Armenia (parafato il 24.11.2017), Qatar (parafato il 4.3.2019), Tunisia (parafato l'11.12.2017) e Ucraina (parafato il 28.11.2013);
- portare a termine i negoziati globali in corso di trattazione con ASEAN, Azerbaijan, Oman e Turchia;
- supportare la cooperazione con i Paesi africani avviata nell'anno 2019 in sede *di task force* UE/Africa;
- promuovere le trattative e la conclusione degli accordi orizzontali.

In considerazione di quanto sopra, è prevista una fitta attività di relazioni internazionali esterne all'Unione, che sarà corredata dalle discussioni al Consiglio. Inoltre, sarà impegnato nelle riunioni dei Comitati Congiunti di cui agli accordi globali già stipulati (Canada, ECAA, Georgia, Giordania, Israele, Marocco, Moldavia, Svizzera, U.S.A.), nonché negli incontri a cadenza periodica del Comitato Speciale e Forum Consultivo presso la Commissione europea.

Il Governo, al fine di proseguire nell'attività di partecipazione alla normativa comunitaria ed internazionale, sarà impegnato a:

- seguire gli sviluppi della Brexit;
- sostenere l'inserimento della clausola di "*fair competition*" (elaborata a livello UE ed ICAO - *International Civil Aviation Organization*) negli accordi aeronautici bilaterali;
- seguire le fasi preparatorie alla formulazione da parte della Commissione europea della nuova proposta sul Cielo Unico Europeo (che sarà presumibilmente presentata nel 2020) nonché, in sede nazionale, monitorare i lavori della Strategia nazionale dello Spazio Aereo inaugurato nel 2019;
- partecipare ai negoziati finalizzati alla revisione del regolamento (CE) 1008/2008 e del regolamento (CE) 261/2004;
- partecipare all'elaborazione di progetti comunitari ed internazionali nel settore del trasporto aereo e della navigazione aerea.

### 8.4 Reti Trans-Europee di trasporto

Nel corso del 2020 proseguiranno le attività propedeutiche alla revisione del regolamento (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete TEN-T, in quanto, alla luce delle future nuove sfide economiche, politiche, tecnologiche e sociali ed a seguito dei negoziati in risposta all'uscita del Regno Unito dall'Unione europea, la Commissione europea ha deciso di anticipare tale processo di revisione al 2021, per affrontare temi quali le norme e i requisiti infrastrutturali, gli strumenti di attuazione, i vari aspetti della rete. Tale processo è iniziato nel luglio del 2019 attraverso l'avvio di una consultazione pubblica da parte della Commissione europea, a cui ha partecipato il Governo, tesa alla rivisitazione delle politiche di sviluppo, dei tracciati e dei nodi costituenti le reti che offrirà opportunità per definire le priorità

infrastrutturali nazionali del prossimo decennio. Nel corso del 2020 si terranno interlocuzioni bilaterali in cui potranno essere posti all'attenzione dell'organismo comunitario obiettivi strategici nazionali in relazione all'evoluzione della struttura geografica della rete TEN-T quali la forma e la densità dei livelli della rete TEN-T centrale e globale declinate nei principali assi e nodi di trasporto, la continuità dei Corridoi, la connettività e l'accessibilità per tutte le regioni, la sostenibilità ambientale, l'interoperabilità e l'intermodalità nonché il completamento dei collegamenti transfrontalieri. Ai fini dello sviluppo infrastrutturale del Paese, si rappresenta l'esigenza di incorporare nella rete globale, nella rete centrale e, conseguentemente, nei corridoi, gli assi, i nodi e le tratte considerati prioritari nell'ambito del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, non ancora inclusi nell'assetto esistente. Nel corso del 2020 è prevista anche l'adozione del nuovo regolamento che stabilisce lo strumento di finanziamento "Meccanismo per Collegare l'Europa" per il periodo 2021-2027 (COM(2018)438) - nell'ambito del più ampio contesto del Quadro Finanziario Pluriennale dell'Unione europea - che ha raggiunto un consenso politico parziale a marzo 2019 lasciando aperti temi inerenti la dotazione finanziaria (per i trasporti oggi pari a circa 30,6 miliardi di euro inclusi 11,3 miliardi provenienti dal Fondo di Coesione al quale l'Italia non risulta eleggibile), alcuni aspetti in tema Brexit e le condizioni applicabili ai Paesi di Coesione. Il Governo dovrà, quindi, porre in essere un'azione coordinata confermando la necessità e volontà non solo di conservare ma di incrementare la dotazione finanziaria dello strumento "Meccanismo per Collegare l'Europa", soprattutto sotto la forma di finanziamenti a fondo perduto, per le molteplici finalità d'uso dello stesso ivi inclusi programmi di spesa per la sicurezza delle infrastrutture. Tale iniziativa potrà consentire anche di sfruttare appieno le incrementate opportunità di finanziamento offerte per i collegamenti transfrontalieri e le relative tratte di accesso. Si evidenzia, inoltre, che la dotazione del citato strumento include una nuova priorità, la cosiddetta "Mobilità Militare", volta all'adeguamento delle reti ai requisiti militari al fine di aumentare, in una visione duale - civile e militare - i livelli di sicurezza e di protezione dell'Unione. Tale iniziativa, potrà consentire al Governo, che ha espresso un chiaro interesse al riguardo, di rivolgere l'attenzione, attraverso azioni negoziali preliminari, anche a direttrici strategiche militari per l'Italia quale ad esempio l'asse nord-sud rispetto all'ormai noto e consolidato asse est-ovest. In aggiunta, sempre al fine di facilitare l'attuazione della rete centrale TEN-T, la Commissione europea ha lanciato una proposta di regolamento, tuttora in fase negoziale nella modificata forma giuridica di direttiva, sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (COM(2018)277), volta all'armonizzazione e alla semplificazione delle procedure autorizzative relative ai progetti d'interesse comune sui Corridoi della rete TEN-T. Il Governo, pur riconoscendo il valore aggiunto di un approccio semplificato ed armonizzato, sta valutando gli impatti della proposta sull'ordinamento vigente e continuerà a contribuire al processo negoziale ancora in pieno svolgimento.

### 8.5 Politiche di coesione nel settore trasporti

Il Governo intende dare continuità, nel prossimo settennato, al periodo di Programmazione 2014-2020, facendo emergere anche alcuni elementi di innovazione.

Di seguito si illustrano i punti di raccordo tra gli obiettivi strategici e gli obiettivi specifici previsti dalla nuova proposta di regolamento FESR e gli interventi prioritari per il settore infrastrutture e trasporti, in continuità con la Programmazione 2014-2020:

- OS 3 (Obiettivo Specifico C2: *Sviluppare una rete TEN-T intermodale, sicura, intelligente, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile*). In tale contesto gli interventi prioritari sono quelli che riguardano itinerari e direttrici principali quali: collegamenti ferrovia-mare ai principali porti della rete trans-europea per il trasporto merci; collegamenti ferroviari/di trasporto pubblici agli aeroporti della rete trans-europea di trasporto passeggeri; collegamenti ai nodi e all'insieme delle reti trans-europee.

- OS 3 (Obiettivo Specifico C3: *Sviluppare una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, migliorando l'accesso alla rete TEN-T e la mobilità transfrontaliera*). In tale contesto gli interventi prioritari sono relativi allo sviluppo di interventi per la multi-modalità, quali, ad esempio, i collegamenti ferrovia-mare ai porti; collegamenti ferroviari/di trasporto pubblico agli aeroporti.

- OS 3 *Un'Europa più connessa in sinergia con OS 1 - Un'Europa più intelligente (Obiettivo specifico C3: *Sviluppare una mobilità locale, regionale e nazionale, intelligente, intermodale, resiliente ai cambiamenti climatici e sostenibile, migliorando l'accesso alla rete TEN-T e la mobilità transfrontaliera*; Obiettivo Strategico 1 - A2) *Permettere ai cittadini, alle imprese e alle amministrazioni pubbliche di cogliere i vantaggi della digitalizzazione**). In tale contesto gli interventi prioritari sono: supporto a misure volte a promuovere lo sviluppo di Sistemi Intelligenti di Trasporto e digitalizzazione infrastrutture ERTMS; SESAR; VTS/VTMISM ITS; RIS; sistemi di rilievo, *mapping*, geo-localizzazione, monitoraggio, etc.

Con riferimento ai grandi progetti infrastrutturali, coerentemente con quanto previsto dalla Programmazione 2014-2020, il PON Infrastrutture e Reti 2021-2027 potrebbe consentire la destinazione di risorse per il completamento delle direttrici TEN-T, mediante il finanziamento di interventi ricompresi all'interno di due progetti prioritari per il tessuto trasportistico del Mezzogiorno, quali la velocizzazione della linea ferroviaria Napoli-Bari e la velocizzazione della linea ferroviaria Messina-Catania-Palermo, che, considerati i termini temporali di eleggibilità delle spese del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, non sono finanziabili nel periodo di programmazione 2014-2020.

#### **Elementi di innovazione rispetto al periodo 2014-2020**

Con riferimento alle attività del tavolo 3, relativo all' Obiettivo strategico 3 - Un'Europa più connessa, e fatti salvi gli elementi di continuità identificati tra la programmazione 2014-2020 e il prossimo settennato, la priorità, coerentemente con quanto previsto dal documento Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia allegato al DEF 2019, consiste nel fare in modo che la prossima programmazione comprenda i seguenti aspetti di innovazione:

- Sinergie delle risorse europee lungo specifiche direttrici d'intervento attraverso un approccio nazionale alla programmazione dei fondi per le infrastrutture e i trasporti;
- Introduzione di meccanismi che consentano il supporto alla resilienza del sistema delle infrastrutture di trasporto da parte dei Programmi operativi, prescindendo dalla modalità (nel corso del 2019 si è avviato l'inserimento di tali meccanismi nel PON Infrastrutture e Reti 2014-2020).

Il supporto con risorse FESR a interventi volti ad aumentare la resilienza del sistema delle infrastrutture di trasporto si declina, in coerenza con la politica di coesione, nel finanziamento di operazioni il cui obiettivo è migliorare i livelli di servizio e la sicurezza delle infrastrutture rimuovendo le condizioni di rischio al fine di promuovere una mobilità sicura e sostenibile nonché mitigare gli impatti collegati al cambiamento climatico.

Al fine di massimizzare il valore aggiunto europeo nel settore dei trasporti, nel periodo 2021-2027, va proposto un approccio nazionale alla programmazione dei fondi per le infrastrutture e i trasporti; approccio che si traduce nella previsione di risorse aggiuntive volte al supporto di interventi per lo sviluppo delle direttrici nelle aree più sviluppate del Paese, alla diffusione degli interventi di *Intelligent Transport Systems* (Sistemi di Trasporto Intelligenti) e ad una visione di sistema, che permetta di ragionare in termini di sviluppo infrastrutturale ad ampio raggio, per tutte le modalità, compresi i porti, e non regionalizzato, nonché di creare sinergie con altri programmi, strumenti e strategie dell'Unione europea (CEF, EUSAIR, EUSALP).

#### **Attuazione della Programmazione 2014-2020 dei Fondi Strutturali e di Investimenti UE**

Nell'ambito del Fondo Europeo di sviluppo regionale (FESR), Il Programma Operativo Nazionale Infrastrutture e Reti 2014-2020 disponendo di un portafoglio di complessivi euro 1.843.733.334

(di cui quota FESR pari a euro 1.382.800.000), nel 2020 continuerà a perseguire le priorità dell'Unione europea in materia di infrastrutture di trasporto, per sviluppare e migliorare sistemi di trasporto, quali infrastrutture ferroviarie, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali nonché in sistemi di trasporto intelligenti, col fine di promuovere e favorire la mobilità regionale e locale, la crescita sostenibile, intelligente e inclusiva attraverso investimenti nelle regioni Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia. In linea con l'Obiettivo Tematico 7 "Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le principali strozzature della rete", su cui si basa il Programma, il massimo impegno e attenzione saranno garantiti nelle attività funzionali all'avanzamento del PON anche sulla base delle risorse finanziarie aggiuntive derivanti dal raggiungimento del target di spesa del Programma per l'anno 2018 "N+3". A tal proposito sarà avviato un nuovo ciclo di raccolta di ulteriori proposte di candidature da finanziare a seguito dell'attività di aggiornamento del PON, già avviata durante il 2019, e che, di fatto, prevede l'ampliamento del set di azioni del Programma. Inoltre, un intenso e continuo monitoraggio sarà assicurato anche per il conseguimento del target di spesa previsto per il 2020.

Il Governo sarà impegnato nell'anno 2020 in due progetti finanziati nell'ambito dell'*European Regional Development Fund – European territorial cooperation goals* per il periodo 2014 – 2020, e nelle aree previste dalla *Commission Implementing Decision* del 16 giugno 2014. Trattasi dei seguenti progetti europei:

- SICOMAR PLUS (Sistema transfrontaliero per la sicurezza in mare contro i rischi della navigazione e per la salvaguardia dell'ambiente Marino plus), finanziato nell'ambito del programma interregionale Italia-Francia (marittimo), per un totale di quasi 6,7 milioni di euro suddivisi tra 16 partner, nell'ambito del quale il Comando Generale sarà attivo nella componente "Servizi per la sicurezza in mare, la prevenzione di rischi e la protezione dell'ambiente marino";
- INTESA (*Improving maritime transport efficiency and safety in Adriatic*), finanziato, nell'ambito del programma Interregionale Italia-Croazia, per un totale di quasi 3 milioni di euro suddivisi tra 12 partner, nell'ambito del quale il Comando generale sarà attivo nella componente "*Transnational IT system for maritime safety in Adriatic*".

## CAPITOLO 9

### AGRICOLTURA E PESCA

#### 9.1 Agricoltura

Nel 2020 il Governo contribuirà ai lavori di completamento del quadro normativo europeo in materia di agricoltura biologica, che entrerà in applicazione dal 1° gennaio 2021, con l'obiettivo di garantire controlli efficaci e armonizzati in ambito UE, anche con riferimento alle importazioni da Paesi terzi. Continuerà ad essere prioritaria la tutela delle indicazioni geografiche italiane nel contesto europeo e internazionale, mentre, sul fronte delle norme in materia di pratiche sleali lungo la filiera agro-alimentare, si procederà ad un rapido recepimento della direttiva (UE) 2019/633.

Il Governo intende, inoltre, intervenire in materia di trasparenza delle informazioni sull'origine delle materie prime, incrementando le tutele attualmente previste dall'ordinamento europeo.

Il Governo continuerà ad attribuire grande attenzione al negoziato sulla nuova programmazione della Politica agricola comune (PAC) 2021- 2027, sia in termini finanziari, che di regolazione. Saranno perseguiti, da un lato, l'obiettivo di garantire, anche attraverso la partecipazione ai negoziati sul Quadro Finanziario Pluriennale (QFP) 2021- 2027, adeguati fondi per le politiche della Rubrica 3, tenuto anche conto del rilevante ruolo dell'agricoltura sul clima e sull'ambiente e, dall'altro, l'obiettivo di garantire un quadro normativo europeo in linea con le priorità italiane, con particolare riferimento ai Piani strategici nazionali e alla convergenza esterna.

Il Governo seguirà con estrema attenzione il negoziato sulla riforma della PAC 2021- 2027 e sul QFP per la medesima programmazione, compresi gli aspetti connessi ai possibili effetti legati alla Brexit.

L'impegno su entrambi i tavoli è volto ad assicurare il mantenimento di adeguate risorse finanziarie in grado di garantire un equo reddito ai produttori agricoli, anche alla luce delle frequenti crisi verificatesi negli ultimi anni, con misure in grado di garantire la competitività del settore, la sicurezza degli approvvigionamenti, unitamente alla gestione dei rischi legati ai cambiamenti climatici in atto, e al rispetto dell'ambiente, tenendo nel debito conto il contributo della PAC alle tematiche climatico-ambientali, alla luce degli obiettivi di sviluppo sostenibile fissati dall'Agenda 2030. Sarà, pertanto, seguito il delicato processo negoziale sulle proposte dei regolamenti di base della PAC, con riferimento ai Piani strategici nazionali, al I e II pilastro della PAC, nonché alla normativa forestale e alla normativa sui fondi strutturali, le cui proposte di regolamento sono state presentate il primo giugno 2018 dalla Commissione europea.

A seguito della pubblicazione delle proposte normative della nuova PAC 2021- 2027 e di quelle relative al connesso QFP, sono stati avviati, in sede di Consiglio dei ministri europei, i lavori di analisi e negoziazione.

Nel corso del 2020 si prevede che i predetti regolamenti possano essere definiti e approvati, pertanto il Governo in tale fase delicata porrà la massima attenzione per tutelare le peculiarità nazionali in temi chiave quali: la salvaguardia del reddito degli agricoltori, il ricambio generazionale in agricoltura, il sostegno ai settori agricoli in difficoltà, in un contesto di attenzione alla sostenibilità ambientale dell'attività agricola, alla semplificazione normativa e alla riduzione dei costi amministrativi per gli agricoltori e le amministrazioni pubbliche, compresa la condizionalità estesa, gli eco-schemi, i pagamenti agro-climatico-ambientali.

Il Governo, in particolare, vigilerà affinché la nuova PAC garantisca il giusto sostegno agli agricoltori chiamati a fornire un maggiore contributo alle azioni di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici ed alla tutela dell'ambiente e della salute, attraverso la protezione della biodiversità, la riduzione del degrado del suolo, l'uso sostenibile di fertilizzanti e pesticidi e l'uso consapevole degli antibiotici negli allevamenti per contrastare il fenomeno dell'antibiotico-

resistenza.

Nel corso del 2020 sarà inoltre discusso e definito il regolamento di transizione che garantirà la continuità del sostegno agli agricoltori fino all'avvio del nuovo ciclo di programmazione.

Sarà posta attenzione al dialogo con le regioni e gli altri soggetti interessati, per quanto riguarda la definizione delle criticità delle proposte legislative sulla nuova PAC e sulla definizione delle proposte nazionali per i conseguenti negoziati.

Occorre, in particolare, capitalizzare l'opportunità di un piano che delinea una strategia comune per i due pilastri della PAC e per tutto il territorio nazionale in modo da semplificare e mettere a sistema politiche ed interventi che presentano elementi di sovrapposizione, salvaguardando al tempo stesso gli elementi regionali che consentono di adattare le diverse politiche in contesti territoriali differenti per produzioni, problemi ambientali e livelli di competitività.

Relativamente alla programmazione corrente, proseguiranno le attività di introduzione nella PAC di pratiche tese alla semplificazione gestionale di alcune misure contemplate dal regime dei pagamenti diretti come l'adozione del sistema di monitoraggio delle attività agricole mediante l'utilizzo di nuove tecnologie, in luogo dei controlli a campione.

Il Governo proseguirà il proprio impegno nel monitoraggio della disciplina nazionale sulle condizioni generali applicabili ai programmi operativi delle organizzazioni di produttori ortofrutticoli prevista dal regolamento (UE) n. 1308/2014 nell'ambito della Strategia nazionale applicabile ai programmi operativi, in vista della Relazione da presentare alla Commissione europea nel 2020.

Inoltre, considerato il perdurare della crisi del settore oleicolo italiano, non sarà trascurata l'esigenza di incentivare gli investimenti per l'incremento e la modernizzazione degli impianti oleicoli al fine di aumentare la produzione e la competitività del settore oleicolo italiano.

Sarà inoltre posta attenzione alla difesa degli interessi nazionali su alcuni punti di interesse, quali la convergenza esterna, le proposte di modifica della OCM nei settori carne, latte ed api coltura, nonché il regime di frutta e latte nelle scuole.

Con riferimento al settore vitivinicolo, nell'ambito della OCM vitivinicola, sarà necessario gestire l'eventuale revisione del quadro normativo nazionale relativo del sistema delle autorizzazioni all'impianto dei vigneti, a seguito delle risultanze di apposita attività di monitoraggio svolta e di conseguente proposta di modifica all'attuale normativa europea sul sistema autorizzativo.

Il Governo darà applicazione concertata alle novità normative introdotte dalla nuova regolamentazione europea del settore fitosanitario, tenendo conto delle priorità connesse al tema internazionale della protezione contro gli organismi nocivi per le piante e alle nuove modalità previste per i controlli ufficiali, nonché agli obblighi discendenti dall'attuazione della direttiva sulla strategia per la riduzione delle emissioni di ammoniaca in atmosfera e dalla revisione in atto del Piano di azione nazionale sui prodotti fitosanitari (PAN). Nell'ambito delle attività connesse all'attuazione del programma nazionale di sviluppo rurale, anche per garantire l'attivazione completa delle misure, sarà dato ulteriore impulso alle azioni infrastrutturali per il razionale uso delle risorse irrigue, agli interventi relativi alla gestione del rischio e alla garanzia della stabilità dei redditi degli agricoltori.

Infine, in relazione ai negoziati internazionali in materia commerciale, nei quali l'Unione europea è delegata a trattare in nome e per conto degli Stati membri, il Governo parteciperà attivamente alla definizione della posizione negoziale dell'Unione, tutelando gli interessi nazionali e garantendo la tutela dei prodotti agroalimentari italiani e l'abbattimento delle barriere sanitarie e fitosanitarie, al fine di favorire l'esportazione dei prodotti agroalimentari italiani. Particolare attenzione sarà prestata alle conseguenze derivanti dall'imposizione di dazi da parte degli USA.

In materia di allargamento dell'Unione, saranno poste in essere azioni volte al rafforzamento dei rapporti bilaterali con Paesi in preadesione, con particolare attenzione all'Albania e alla Serbia. Nell'ambito dell'OCM-Organizzazione comune di mercato, il Governo sarà impegnato a gestire il Piano nazionale apistico per il periodo 2020-22, nonché a completare e portare a termine la procedura interna per la gestione degli aiuti europei eccezionali, stanziati per le aziende colpite

dai recenti focolai di influenza aviaria. Inoltre il Governo è impegnato a gestire il contenzioso con la Commissione europea relativo al recupero dei prelievi sulle quote latte in Italia, con particolare riferimento alle implicazioni della sentenza del 24 gennaio 2018 nella causa C-433/15.

Per quanto riguarda il settore dell'agricoltura biologica, nel 2020 proseguiranno le trattative per la definizione delle norme di secondo livello previste dal nuovo regolamento (UE) 848/2018 del Consiglio e del Parlamento UE, che entrerà in applicazione dal 1° gennaio 2021.

In particolare, nel 2020 i lavori si concentreranno sui temi del controllo e degli scambi commerciali. L'Italia intende perseguire l'obiettivo di innalzare l'efficacia dei controlli su tutto il territorio europeo, anche al fine di evitare fenomeni di concorrenza sleale tra operatori e tutelare i consumatori. L'Italia continuerà a presidiare in maniera particolare le questioni relative alle contaminazioni dei prodotti biologici con residui di sostanze non ammesse, alla certificazione di gruppo e alle importazioni da Paesi terzi. Con altrettanta attenzione il Governo parteciperà allo sviluppo della normativa europea in materia di sementi e materiale di propagazione vegetale, con l'obiettivo di incrementare l'utilizzo delle sementi biologiche e la commercializzazione di varietà adatte al metodo di coltivazione biologico.

Con riferimento ai regimi di qualità previsti dall'articolo 16, par. 1, lett. b), del Reg. (CE) n. 1305/2013, nel 2020 si prevede la conclusione dell'iter di riconoscimento del disciplinare di produzione "acquacoltura sostenibile" in corso di notifica presso la Commissione europea. Si andrà così ad arricchire il quadro dei sistemi di qualità nazionale già approvati (bovino podolico al pascolo, uovo + qualità ai cereali, vitellone e/o scottona ai cereali, fassone di razza piemontese).

Con riferimento alle indicazioni geografiche, nell'ambito della riforma della PAC e della revisione dei regolamenti (UE) n. 1151/2012 e 1308/2013, il Governo sarà impegnato a perseguire i seguenti obiettivi: semplificare le procedure oggi esistenti di modifica dei disciplinari delle DOP e delle IGP registrate, preservando il ruolo dello Stato membro; rendere più efficace la protezione delle DOP e delle IGP nel caso merci in transito dell'UE, nel commercio elettronico e nell'assegnazione di domini di secondo livello dei Paesi dell'Unione e della stessa UE.

Il Governo, inoltre, prevede di ottenere nel 2020 l'autorizzazione dell'UE per l'adesione dell'Italia - così come per gli altri 6 Paesi dell'UE membri dell'Accordo di Lisbona - all'Atto di Ginevra dell'Accordo di Lisbona del 1958, sulle denominazioni di origine e le indicazioni geografiche del 1958, tenuto conto che con la decisione (UE) 2019/1754 del Consiglio del 7 ottobre 2019 è stata approvata l'adesione dell'Unione europea. L'obiettivo è dare il diritto di voto all'UE e per assicurare l'estensione degli effetti giuridici delle registrazioni internazionali delle denominazioni italiane già registrate ai sensi dell'Accordo di Lisbona, nel modo più semplice ed economico.

Sul fronte delle pratiche sleali, è priorità del Governo arrivare ad un rapido recepimento della direttiva (UE) 2019/633 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 aprile 2019 in materia di pratiche commerciali sleali nei rapporti tra imprese nella filiera agricola e alimentare.

Garantire la trasparenza delle informazioni sull'origine delle materie prime in etichetta è una delle azioni fondamentali anche per il 2020. A questo proposito, il Governo ha intenzione di sviluppare in ambito europeo un lavoro di allargamento delle tutele previste dal regolamento 1169/2011 e sul regolamento di esecuzione 775/2018.

Per lo sviluppo del settore agroalimentare nazionale, l'elemento chiave rimane quello di garantire la sicurezza e la protezione della qualità dei prodotti. Pertanto, permane l'impegno del Governo a promuovere ogni iniziativa che innalzi la qualità e l'incisività dei controlli istituzionali e che favorisca la tracciabilità, la lealtà commerciale e la trasparenza delle informazioni per il consumatore.

Il Governo si impegnerà a definire il concetto di "frode alimentare" e a categorizzarlo a livello UE; ciò si rende necessario per rendere omogenee le procedure, uniformare l'analisi del rischio e proporzionare la frequenza dei controlli ufficiali tra gli Stati Membri.

Altro obiettivo prioritario, sarà la valorizzazione dei sistemi informativi telematici che favoriscono lo scambio di informazioni tra i Paesi dell'UE, tra Amministrazioni e operatori economici; nonché quello di rendere sempre più funzionali e fruibili i vari sistemi informativi già operativi nell'UE.

Inoltre, il Governo continuerà il proprio impegno a tutela del Made in Italy e dei prodotti di qualità anche mediante la piena applicazione e valorizzazione degli accordi internazionali. In riferimento al meccanismo di protezione *ex officio* previsto dal regolamento (UE) n. 1151/2012, il Governo manterrà alto il livello di attenzione proseguendo nell'attività di monitoraggio e segnalazione avviata con successo, così come, con riferimento al contrasto delle frodi sul web, proseguirà l'impegno di monitorare le offerte di prodotti alimentari sulle piattaforme E-bay, Alibaba e Amazon.

## 9.2 Pesca

Nel corso del 2020 proseguirà l'impegno nella concreta attuazione del Programma Operativo del Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e per la Pesca (PO FEAMP) e nelle attività di coordinamento con gli Organismi Intermedi-Regioni-con particolare riferimento allo sforzo in termini di accelerazione della spesa e di presentazione delle domande di pagamento. Il 2020 sarà caratterizzato dall'impegno del Governo di formulare proposte in merito al regolamento relativo al Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca per il periodo 2021-2027. Alla luce delle esperienze acquisite, di particolare rilievo saranno le proposte sui meccanismi di semplificazione, che potranno permettere l'utilizzo delle risorse finanziarie a sostegno dell'intero settore della pesca e dell'acquacoltura, senza ritardi.

Nel 2020, saranno implementate le attività di ricerca scientifica utili per la definizione di interventi gestionali, considerando le specificità del Mar Mediterraneo.

Tra le linee programmatiche che caratterizzeranno il 2020 si segnala l'impegno del Governo teso: alla reintroduzione dell'arresto temporaneo dell'attività di pesca, considerata una delle misure più efficaci adottate dall'Italia per garantire il raggiungimento degli obiettivi della PCP ed indispensabile per la salvaguardia degli stock ittici nel Mar Mediterraneo; alla maggiore valorizzazione del settore dell'acquacoltura; ad apportare le modifiche delle condizioni per l'accesso alla prima acquisizione di un peschereccio al fine di agire favorevolmente sull'obiettivo di stimolare il ricambio generazionale; ad introdurre misure di modernizzazione volte a migliorare la sicurezza, le condizioni di lavoro, l'efficienza energetica delle imbarcazioni e, ove possibile, l'innalzamento della percentuale di co-finanziamento con l'incremento dell'intensità di aiuto, soprattutto per gli interventi finalizzati alla prima acquisizione di una unità da pesca e alla sostituzione o all'ammodernamento di motori principali o ausiliari dell'imbarcazione.

Le azioni del Governo saranno svolte sulla base di rinnovate linee di indirizzo condivise in ambito europeo e in coerenza con gli sviluppi della Politica Comune della Pesca (PCP).

Tuttavia, essendo le risorse ittiche comuni a più Paesi, la pesca presenta una forte componente internazionale, pertanto, la sua gestione continuerà ad avvenire sia a livello europeo che in sede di Nazioni Unite-FAO e in sede ORP (Organizzazioni Regionali di Pesca) indipendenti. Fra queste, quelle che rivestono maggiore importanza per l'Italia sono l'ICCAT (*International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas*), competente per i grandi pelagici fra cui tonno rosso e pesce spada, e la CGPM (Commissione Generale per la Pesca del Mediterraneo), organismo della FAO competente per la gestione delle specie mediterranee.

### **Comunicazione istituzionale nel settore del commercio del legno**

Il Governo, proseguirà la propria azione di divulgazione e formazione nel settore del commercio del legno e dei suoi prodotti, volta a potenziare la lotta al disboscamento illegale e il connesso commercio di legname ottenuto illegalmente rivolgendosi a tutti gli stakeholder previsti dal regolamento (UE) 995/2010 che stabilisce gli obblighi degli operatori che commercializzano legno e prodotti da esso derivati. Il Governo, inoltre, continuerà a sostenere studi e ricerche sui livelli e sulla natura del disboscamento illegale in diversi paesi, in particolare quelli che presentano, oltre a volumi di scambi elevati con il nostro Paese, anche un maggior rischio di illegalità nel traffico di legno e prodotti da esso derivati.

## CAPITOLO 10

### POLITICHE DI COESIONE: UTILIZZO DEI FONDI STRUTTURALI E DI INVESTIMENTO EUROPEI

#### 10.1 Orientamenti e priorità sulla Politica di coesione post-2020

L'assetto finanziario e le regole che disciplineranno la politica di coesione nel prossimo ciclo di programmazione sono in via di definizione nell'ambito dei negoziati in corso in seno alle Istituzioni dell'Unione europea aventi od oggetto il Quadro Finanziario Pluriennale (QFP), ovvero il futuro Bilancio pluriennale dell'Unione, e i regolamenti che formeranno il "pacchetto legislativo coesione" 2021-2027. Parallelamente al processo negoziale sui testi regolamentari, nel marzo 2019 il Governo ha dato avvio ai lavori per la definizione dell'Accordo di partenariato, il documento che definisce gli indirizzi strategici per la programmazione della politica di coesione 2021-2027, da approvare con decisione della Commissione europea.

Secondo la proposta della Commissione europea, il prossimo Bilancio pluriennale europeo si attesterebbe all'1,11 per cento del RNL dell'UE27. La politica di coesione rimarrebbe una delle principali politiche dell'Unione con 330 miliardi di euro (29,1 per cento del totale complessivo), a conferma della rilevanza che assumono gli obiettivi previsti dai Trattati, di riduzione del divario tra i livelli di sviluppo dei territori e di contrasto alle disuguaglianze tra persone e comunità. Il taglio proposto dalla Commissione europea rispetto alle assegnazioni 2014-2020 (- 10 per cento a prezzi 2018) scaturisce dalla necessità di far fronte alle nuove sfide dell'Unione e al fabbisogno finanziario aggiuntivo derivante dalla *Brexit*.

In vista del Consiglio europeo di dicembre, la Presidenza Finlandese ha presentato un progetto aggiornato di schema negoziale (c.d. *Negotiating box*) completo della quantificazione delle risorse. Le prime reazioni hanno fatto registrare, malgrado alcune timide aperture, il permanere di importanti differenze tra gli Stati membri. Un consistente gruppo di Stati membri - in particolare quelli che maggiormente beneficiano delle politiche di Coesione - rimangono su posizioni fortemente critiche a causa del taglio di quasi 50 miliardi rispetto all'ammontare proposto dalla Commissione. Sul fronte opposto, chiedono una riduzione del bilancio ancora più consistente Austria, Danimarca, Olanda e Svezia. Questi Stati membri vorrebbero ridurre in particolare Politica Agricola e Coesione e mettere più risorse soprattutto a favore delle politiche per la Competitività (ricerca, innovazione, digitale etc.).

La quantificazione delle risorse del Quadro Finanziario Pluriennale rimane al momento un tema aperto, non essendovi ancora una posizione condivisa tra gli Stati membri né tra Consiglio e Parlamento europeo rispetto all'ambizione del Bilancio in termini di sua dimensione finanziaria (il Parlamento chiede un bilancio pari all'1.3 per cento dell'RNL, dunque in sostanziale aumento rispetto all'1.11 per cento proposto dalla Commissione) e all'esatto peso da assegnare alle diverse priorità che l'Unione intende perseguire nel prossimo settennio. Su questo punto la posizione sostenuta dal Governo Italiano è che il QFP debba essere dotato di risorse sufficienti per poter sostenere sia le "nuove priorità" (gestione dei flussi migratori, politiche della competitività, sicurezza intera ed esterna etc.) sia le cosiddette politiche "tradizionali" PAC e Coesione.

Peraltro, nel corso del negoziato sono state presentate proposte di istituzione di strumenti non previsti nella proposta originaria, segnatamente il *Just Transition Fund*, che andrebbe a sostenere le regioni con un numero elevato di occupati nei settori dipendenti dal carbone e che si ipotizza possa essere finanziato con i fondi della coesione. Posto che la posizione del Governo italiano è di contrarietà ad ogni ulteriore decurtazione delle risorse disponibili per le politiche di Coesione, che aggraverebbe il taglio già presente nella proposta della Commissione europea rispetto alla vigente assegnazione, l'impatto del *Just Transition Fund* andrà valutato con estrema