

dossier

XIX Legislatura

1° ottobre 2024

**Conferenza
interparlamentare sulla
stabilità, il coordinamento
economico e la *governance*
nell'Unione europea**

Budapest, 3-4 ottobre 2024



Senato
della Repubblica



Camera
dei deputati

XIX LEGISLATURA

Documentazione per le Commissioni

RIUNIONI INTERPARLAMENTARI

Conferenza interparlamentare sulla stabilità, il
coordinamento economico e la *governance*
nell'Unione europea

Budapest, 3-4 ottobre 2024

SENATO DELLA REPUBBLICA

SERVIZIO STUDI

SERVIZIO DEGLI AFFARI INTERNAZIONALI

UFFICIO DEI RAPPORTI CON LE ISTITUZIONI
DELL'UNIONE EUROPEA

N. 93

CAMERA DEI DEPUTATI

UFFICIO RAPPORTI CON L'UNIONE
EUROPEA

N. 49



SERVIZIO STUDI

TEL. 06 6706 2451 - studi1@senato.it - ✉ [@SR_Studi](https://twitter.com/SR_Studi)

Dossier n.93

SERVIZIO DEGLI AFFARI INTERNAZIONALI

Ufficio dei rapporti con le istituzioni dell'Unione Europea

TEL. 06 6706 5785 – affeuropei@senato.it



UFFICIO RAPPORTI CON L'UNIONE EUROPEA

TEL. 06 6760 2145 - cdrue@camera.it - ✉ [@CD_europa](https://twitter.com/CD_europa) - europa.camera.it.

Dossier n. 49

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

INDICE

ORDINE DEL GIORNO

INTRODUZIONE.....1

SESSIONE I – I VANTAGGI COMPETITIVI DELL'EMERGERE DELLE AUTO ELETTRICHE NELL'UNIONE EUROPEA E I PREPARATIVI NECESSARI PER IL PROCESSO DECISIONALE3

Il ruolo dell'industria automobilistica nella transizione verde..... 3

Normativa ambientale UE per il settore dei trasporti su strada 3

Un piano d'azione industriale per il settore automobilistico 11

Inchiesta antisovvenzioni sull'importazione nell'Unione di veicoli elettrici..... 13

SESSIONE II - LA RIFORMA DEL QUADRO DI *GOVERNANCE* ECONOMICA DELL'UNIONE EUROPEA15

Braccio preventivo (*regolamento (UE) 2024/1263*) 17

Braccio correttivo (*regolamento (UE) 2024/1264*)..... 21

Direttiva sui requisiti per i quadri di bilancio degli Stati membri (*direttiva (UE) 2024/1265*)..... 21

Attuazione in Italia 22

Piano nazionale strutturale di bilancio a medio termine 24

SESSIONE III - L'IMPATTO DEL BILANCIO DELL'UE PER LA POLITICA DI COESIONE SUL QUADRO FINANZIARIO PLURIENNALE27

Introduzione..... 27

La politica di coesione dell'UE 2021-2027 28

Il dibattito sulla politica di coesione dell'UE post-2027 33

Interparliamentary Conference on Stability, Economic Coordination and Governance in the European Union (SECG)

3-4 October 2024, Budapest

DRAFT PROGRAMME
as of 24 September 2024

3 October, Thursday

Arrival of the delegations

- 12:45** *Participants of the meetings of the political groups and participants of the meeting of national parliament staff meeting leave from the hotels for the building of the Hungarian National Assembly*
Transfer provided by the organisers
Registration at the Parliament
- 13:30-14:30** **Meetings of political groups**
Venue: to be confirmed
- 13:30-14:30** **Informal EGOV staff meeting**
(The Economic Governance and EMU scrutiny Unit of the European Parliament)
Topic: The role of fiscal councils in EU national parliaments
Mr. Gábor HORVÁTH, Chair of the Fiscal Council of Hungary
Venue: Room 37-38.
- 14:00** *All other participants leave from hotels for the building of the Hungarian National Assembly*
Transfer provided by the organisers
Registration at the Parliament
- 14:50-15:00** **Opening session:** welcoming address by *Mr. János LATORCAI*, Deputy Speaker of the Hungarian National Assembly
Venue: Upper Chamber Session Hall
- 15:00-17:00** **Session I: The competitive advantages of the emergence of electric cars in the European Union and the required preparations for decision-making**
Venue: Upper Chamber Session Hall
Chaired by: Mr. Erik BÁNKI, Chair of the Committee on Economics
 - *Mr. Máté LÓGA, State Secretary for Economic Strategy, Financial Resources and Macroeconomic Analysis, Ministry of the National Economy of Hungary*
 - *Mr. Péter KADERJÁK, Managing Director of the Hungarian Battery Association**Exchange of views*
- 17:00-17:15** **Family photo**
Venue: The Grand Staircase

17:30-18:15	Guided tour in the building of the Hungarian National Assembly (in English and French)
18:15	Leave for the venue of the cultural programme and dinner from the building of the Hungarian National Assembly by walk
18:30-21:30	Cultural programme and dinner offered by the Hungarian National Assembly Venue: Boat "Europe" Boarding at the Pier of Kossuth Lajos tér , next to the Parliament building
21:30	Return to the Hotels Transfer provided by the organisers

4 October, Friday

08:15	Departure from hotels to the building of the Hungarian National Assembly Transfer provided by the organisers Registration at the Parliament
09:00-11:00	Session II: The reform of the economic governance framework Venue: Upper Chamber Session Hall Chaired by: Mr. Zoltán VAJDA, Chair of the Committee on the Budget - Mr. Péter Benő BANAI, State Secretary for Public Finances, Ministry of Finance of Hungary - Mr. Balázs ROMHÁNYI, Director of the Fiscal Responsibility Institute Budapest Exchange of views
11:00-11:30	Coffee break Venue: Nordic Danube Hallway
11:30-13:30	Session III: The impact of the EU budget for cohesion policy on the multiannual financial framework Venue: Upper Chamber Session Hall Chaired by: Member of the Committee on European Affairs (to be confirmed) - Mr. Tibor NAVRACSICS, Minister for Public Administration and Regional Development of Hungary

- Video message by *Ms. Elisa FERREIRA*, European Commissioner for Cohesion and Reforms

Exchange of views

13:30-14:00

Closing session

Venue: Upper Chamber Session Hall

- Member of the Committee on European Affairs (*to be confirmed*)
- *Mr. Zoltán VAJDA*, Chair of the Committee on the Budget
- *Mr. Erik BÁNKI*, Chair of the Committee on Economics

14:00-15:30

Buffet lunch offered by the Hungarian National Assembly

Venue: Hunters', Gobelin and Varga Béla Halls

15:30

Departure of the delegations

Transfer to the hotels (if needed), provided by the organisers

INTRODUZIONE

La Conferenza interparlamentare sulla stabilità, il coordinamento economico e la *governance* nell'Unione (SCEG) è stata istituita sulla base dell'**art. 13 del Trattato cd. *Fiscal Compact***, il quale stabilisce che “il Parlamento europeo e i Parlamenti nazionali delle parti contraenti determinino insieme l’organizzazione e la promozione di una conferenza dei rappresentanti delle pertinenti commissioni del Parlamento europeo e dei Parlamenti nazionali ai fini della discussione delle politiche di bilancio e di altre questioni rientranti nell'ambito di applicazione del medesimo Trattato”.

Il regolamento della Conferenza stabilisce che:

- essa **si riunisce almeno due volte l'anno**, in coordinamento con il ciclo del Semestre europeo;
- è composta dalle delegazioni delle competenti commissioni dei Parlamenti nazionali degli Stati membri dell'UE e del Parlamento europeo. **Ciascun Parlamento determina la composizione e la dimensione della propria delegazione;**
- opera sulla base del **principio del consenso;**
- il Parlamento della Presidenza può presentare **conclusioni non vincolanti**, in esito a ciascuna riunione. Nel primo semestre di ogni anno le conclusioni vengono presentate insieme al Parlamento europeo;
- il **Presidente del Consiglio europeo, il Presidente dell'Eurogruppo e i membri competenti della Commissione Europea** e di altre istituzioni UE sono invitati alla Conferenza per definire le priorità e le strategie dell'UE nelle materie oggetto della Conferenza stessa.

SESSIONE I – I VANTAGGI COMPETITIVI DELL'EMERGERE DELLE AUTO ELETTRICHE NELL'UNIONE EUROPEA E I PREPARATIVI NECESSARI PER IL PROCESSO DECISIONALE

Il ruolo dell'industria automobilistica nella transizione verde

L'**industria automobilistica** svolge un ruolo importante nell'economia dell'UE, giacché, secondo [dati](#) pubblicati dall'Associazione europea dei produttori di automobili (ACEA) e riportati nelle note tematiche trasmesse dalla Presidenza ungherese in vista della riunione ([cfr. allegato al presente dossier](#)), offre **posti di lavoro** diretti e indiretti a **13 milioni di persone**, pari al **7 % dell'occupazione totale** nell'UE.

Nel mandato della Commissione europea uscente (2019-2024) è stata attribuita rilevanza centrale all'obiettivo di **riduzione della CO₂** nell'**intero settore dei trasporti**, per il perseguimento del quale i veicoli elettrici a batteria e le batterie elettriche svolgono un ruolo fondamentale. Il processo di **elettificazione** comporta, tuttavia, una transizione complessa che coinvolge l'intera **catena dell'industria automobilistica**, dall'estrazione mineraria alle sostanze chimiche, alla produzione di gruppi propulsori elettrici e di pacchi batterie, all'energia, alla raccolta e al riciclaggio dei rifiuti di batterie. Pertanto tale processo investe aspetti connessi non soltanto alle politiche dell'UE per l'ambiente, l'energia e i trasporti ma anche all'autonomia strategica aperta, all'industria e al commercio.

[Dati](#) dell'Agenzia europea dell'ambiente (EEA) riferiscono che l'**aumento delle immatricolazioni di veicoli elettrici** costituisce il principale fattore di **riduzione delle emissioni medie di CO₂ delle autovetture nuove** immatricolate negli ultimi anni in Europa. La riduzione è stata, su base annua, del 12% nel 2020, del 12,5% nel 2021 e del 5,3% nel 2022.

Normativa ambientale UE per il settore dei trasporti su strada

La transizione verso una **mobilità sostenibile** rientra tra i principali obiettivi del [Green Deal](#) europeo, in attuazione del quale nel 2021 il [regolamento sul clima](#) ha sancito l'obiettivo della **neutralità climatica entro il 2050** e il traguardo intermedio vincolante dell'Unione per il **2030**,

consistente in una **riduzione netta delle emissioni di gas ad effetto serra** (al netto degli assorbimenti) di **almeno il 55%** rispetto ai livelli del 1990.

Il [Piano climatico 2030](#), presentato nel settembre del 2020, ha illustrato le proposte legislative per conseguire tale traguardo, che sono state poi tradotte nel pacchetto c.d. “[Pronti per il 55%](#)” (*Fit for 55%*), presentato dalla Commissione europea nel luglio 2021, ora per la maggior parte approvate ed entrate in vigore.

Nei paragrafi successivi si illustrano le principali misure legislative adottate nel settore dei trasporti su strada.

Negli [orientamenti politici](#) per il **mandato della prossima Commissione europea** nel periodo 2024-29, la Presidente von der Leyen ha posto l’accento sulla necessità di **attuare il vigente quadro giuridico in materia di energia e clima** per il 2030 – rivisto con il pacchetto “Pronti per il 55%” – nel modo più semplice, equo ed economicamente efficiente. Ha inoltre preannunciato la proposta di **modificare il regolamento sul clima** per introdurre un **obiettivo intermedio di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra del 90% entro il 2040** (in aggiunta all’obiettivo già previsto per il 2030).

Considerato che il settore del trasporto su strada è l’unico settore in cui le emissioni rispetto al 1990 non sono diminuite, la Commissione europea ritiene i **veicoli elettrici a batteria** un prodotto importante per il conseguimento di tali obiettivi climatici. Diverse norme adottate nell’ambito del pacchetto “Pronti per il 55%” sono volte infatti a concretizzare l’impegno dell’UE nella **riduzione del 90% delle emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti** entro il 2050, sottolineando, in linea con questa tendenza, il **ruolo dei veicoli a zero emissioni**.

ETS 2

Nell’ambito del pacchetto “Pronti per il 55%”, la [riforma](#) del sistema ETS (*Emissions Trading System*) prevede per il trasporto stradale e gli edifici un **quadro distinto**, denominato **ETS 2** nel cui ambito il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni inizieranno nel **2025**. Tuttavia il sistema diventerà **pienamente operativo nel 2027**. In caso di prezzi del gas o del petrolio eccezionalmente alti nel 2026, l’avvio del sistema potrebbe essere posticipato al 2028 per ridurre possibili problematiche nell’implementazione.

La Commissione Politiche dell'Unione europea del Senato ha esaminato la proposta con riferimento ai profili di sussidiarietà e proporzionalità senza rilevare profili critici.

Effort sharing

Il **trasporto stradale** e gli edifici sono inclusi nel sistema ETS rivisto, ma sono ancora coperti dal regolamento 2023/857, in materia di **regime di "condivisione degli sforzi"** (*effort sharing*), che assegna agli Stati membri obiettivi vincolanti di **riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra** entro il 2030 nei settori non interessati dal sistema ETS (43,7% per l'Italia) e stabilisce un obiettivo di riduzione collettivo a livello dell'UE del 40%.

Tassazione dell'energia

Queste previsioni comporteranno un aumento del prezzo delle emissioni di gas serra nel settore dei trasporti, insieme alla revisione della direttiva sulla **tassazione dell'energia**, non ancora adottata, la cui proposta è stata presentata dalla Commissione europea, nell'ambito del Pacchetto "Fit for 55%" nel luglio 2021, ed è ancora in corso di esame presso Parlamento e Consiglio secondo la procedura legislativa speciale di consultazione (con voto all'unanimità in seno al Consiglio). La proposta prevede aliquote basate sulle **prestazioni ambientali**. Le aliquote più elevate dovrebbero essere applicate ai **combustibili fossili**, quali il gasolio e la benzina, quelle **più basse** all'elettricità, ai **biocarburanti avanzati**, ai **bioliquidi**, ai **biogas** e all'**idrogeno** da fonti rinnovabili.

La Commissione Politiche dell'Unione europea del Senato ha esaminato la proposta con riferimento ai profili di sussidiarietà e proporzionalità senza rilevare profili critici.

Emissioni dei veicoli commerciali leggeri e pesanti nuovi e infrastruttura per i combustibili alternativi

Per ridurre le emissioni del settore dei trasporti, il nuovo ETS è integrato da **standard di emissione di CO₂ più severi per le nuove auto e i furgoni**, nonché da regole riviste per le **infrastrutture dei carburanti alternativi**.

Regolamento sulle emissioni delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri nuovi

Il [regolamento](#) 2023/851 rivede i **livelli di emissione di CO₂** delle **autovetture** e dei **veicoli** commerciali **leggeri nuovi** prevedendo che dal 2035 i nuovi veicoli debbano essere a **emissioni zero**, **vietando** di fatto, a partire da quella data, la **vendita di veicoli a motore termico**. Rispetto all'obiettivo del 2021 il regolamento richiede per le emissioni medie annuali di CO₂ del parco veicoli dell'Unione di autovetture nuove e furgoncini nuovi una riduzione del 15 % per il periodo 2025-2029, del 55 % per le autovetture nuove e del 50 % per veicoli commerciali leggeri nuovi per il periodo 2030-2034 e del 100 % a partire dal 1° gennaio 2035.

Ogni anno, la Commissione europea stabilisce in un **atto di esecuzione** l'**obiettivo specifico per le emissioni di CO₂** per ogni **costruttore**. Determina inoltre le loro emissioni medie nell'anno precedente al fine di valutare le prestazioni nel conformarsi a tali obiettivi. I costruttori che superano il loro obiettivo specifico per le emissioni dovranno versare un'**indennità** pari a 95 euro **per le emissioni in eccesso** per ciascun veicolo di nuova immatricolazione.

Al fine di velocizzare la transizione verso il trasporto a zero emissioni, si incoraggia la conversione dei veicoli con motore a combustione interna in **veicoli elettrici alimentati da batterie o celle a combustibile**. Per i veicoli a zero emissioni, tra cui figurano i **veicoli elettrici a batteria**, i veicoli alimentati a celle a combustibile e altri veicoli alimentati a idrogeno, nonché i **veicoli elettrici ibridi ricaricabili** efficienti, si evidenzia infatti che potranno continuare a svolgere un ruolo nel percorso di transizione. Si sottolinea inoltre che gli obiettivi dei livelli rivisti di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dovrebbero essere accompagnati da una **strategia dell'Unione** che consenta di **affrontare le sfide** poste dall'aumento della produzione di veicoli a zero emissioni e delle tecnologie associate, tenuto conto delle specificità di ciascuno Stato membro, **mantenendo** contemporaneamente i **livelli occupazionali** del settore.

Nel **2026** la Commissione, secondo quanto disposto dal regolamento stesso, esaminerà l'efficacia e l'impatto del regolamento e presenterà al Parlamento europeo e al Consiglio una **relazione contenente i risultati del riesame**. Sulla base di tale valutazione, la Commissione valuterà la **necessità di rivedere gli obiettivi** di cui *supra* e la revisione sarà eventualmente corredata da una proposta di modifica del regolamento.

Al Consiglio Competitività dell'Unione Europea del 26 settembre 2024, il Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, ha presentato (vedi [comunicato stampa](#) del Ministero delle Imprese e del Made in Italy) le linee guida della proposta italiana per una nuova **politica industriale europea**, in linea con le indicazioni del rapporto Draghi, che sarà formulata in un ‘non-paper’ con gli altri Paesi che condividono i contenuti della proposta italiana. In particolare, per il settore *automotive*, Urso ha sostenuto l’introduzione di un **“European Automotive Act”**, evidenziando la necessità che la Commissione Europea anticipi dal 2026 ai primi mesi del 2025 la presentazione dei report sul settore previsti dal regolamento sulle emissioni di CO₂ per i veicoli leggeri, al fine di **riesaminare le modalità che porteranno allo stop ai motori endotermici nel 2035**. L’Italia considera questo termine raggiungibile solo se si realizzano tre condizioni fondamentali ovvero: l’istituzione di un **fondo di sostegno per l’intera filiera e per i consumatori** che acquistano vetture elettriche prodotte in Europa; l’adozione di un **approccio che favorisca la neutralità tecnologica**, riconoscendo un ruolo importante ai *biofuels*, agli *e-fuels* e all’*idrogeno*; la **definizione di una strategia per garantire l’autonomia europea** nella produzione di batterie, utilizzando materie prime critiche estratte e lavorate nel continente.

Con riferimento agli obiettivi fissati per le emissioni delle **automobili**, negli orientamenti politici presentati dalla Presidente von der Leyen per la Commissione 2024-2029 si sottolinea che l’obiettivo della **neutralità climatica** stabilito per esse entro il **2035** crea prevedibilità per investitori e produttori. Si riconosce tuttavia che tale obiettivo può essere conseguito con un **approccio tecnologicamente neutrale**, che riconosca un ruolo ai **carburanti elettronici** attraverso una modifica mirata del [regolamento](#). Questo orientamento si colloca nel contesto della volontà espressa dalla Presidente Ursula von der Leyen, sempre nell’ambito degli orientamenti politici, di presentare nei primi 100 giorni di mandato un nuovo **Patto per un’industria pulita (*Clean industrial Deal*)** a sostegno della competitività delle imprese e della creazione di occupazione di qualità, ferma restando tuttavia l’intenzione di mantenere gli obiettivi fissati nel Green Deal europeo.

In base alle [lettere di incarico](#) indirizzate dalla Presidente a ciascun Commissario, il commissario designato per il Clima, la crescita pulita e gli obiettivi net-zero, **Wopke Hoekstra** (Paesi Bassi), dovrebbe occuparsi di garantire un **approccio tecnologicamente neutrale** in merito all’obiettivo della **neutralità climatica per le automobili entro il 2035**.

Il regolamento sulle emissioni dei veicoli pesanti nuovi

Il [regolamento](#) 2024/1610 rafforza i livelli di prestazione riferiti alle **emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi**. Ribadendo l'attuale obiettivo di riduzione delle emissioni del 15% entro il 2025 per gli autocarri pesanti che superano le 16 tonnellate, si stabilisce una **riduzione delle emissioni del 45%** a partire dal **2030** (valore aumentato rispetto al precedente 30%) una riduzione delle emissioni del **65%** a partire dal **2035** e del **90%** a partire dal **2040**. Si introduce altresì un obiettivo del **100%** di **autobus urbani nuovi a emissioni zero** entro il **2035**, con un obiettivo intermedio del 90% per questa categoria entro il 2030;

Il regolamento è stato approvato definitivamente il 13 maggio 2024 in sede di Consiglio da 23 Stati, rappresentanti il 74,76% della popolazione, con il **voto contrario** di **Italia**, Polonia e Slovacchia e un'astensione da parte della Repubblica Ceca.

La Commissione Politiche dell'Unione Europea della Camera dei deputati ha approvato, il 9 maggio 2023, un [parere motivato](#), sulla proposta di tale regolamento ritenendola non conforme al principio di sussidiarietà. Un parere motivato è stato approvato anche dalla Commissione Politiche dell'Unione europea del Senato della Repubblica il 18 maggio 2023 ([Doc XVIII-bis](#), n. 7).

Il regolamento relativo ad un'infrastruttura per i combustibili alternativi

Il [regolamento](#) 2023/1804 stabilisce obiettivi nazionali obbligatori di distribuzione dell'infrastruttura per i veicoli stradali, le navi e gli aeromobili in stazionamento ed una copertura minima di **punti di ricarica elettrica** e per il **riifornimento di idrogeno** per il 2025 e per il 2030. Prevede, tra l'altro, con riferimento alle infrastrutture di ricarica per automobili e furgoni elettrici, che gli Stati membri devono garantire che le stazioni di ricarica accessibili al pubblico siano installate proporzionalmente al numero di veicoli immatricolati, come segue:

- per ciascun **veicolo elettrico** immatricolato, una potenza totale pari ad almeno 1,3 kilowatt (kW);
- per ciascun **veicolo ibrido plug-in** immatricolato, una potenza totale pari ad almeno 0,80 kW.

Gli Stati membri devono inoltre garantire la realizzazione di **stazioni di ricarica accessibili al pubblico** lungo la rete stradale transeuropea dei trasporti (RTE-T).

Il **commissario** designato per i **trasporti sostenibili** e il **turismo** Tzitzikostas (Grecia) lavorerà (vedi lettere di incarico di cui *supra*) per accelerare il lavoro sull'**elettrificazione del trasporto su strada**, supervisionando la rapida creazione di **infrastrutture di ricarica** e valutando come semplificare la questione dei costi di ricarica e delle modalità di pagamento.

Regolamento Euro 7

Le autovetture e i furgoni a combustione nuovi, sulla base delle normative appena illustrate, saranno vietati nel mercato interno dal 2035, ma il [regolamento](#) (UE) 2024/1257 (**regolamento Euro 7**) introduce norme per disciplinare le emissioni di autovetture e furgoni fino a tale data, mentre altre norme contenute nel regolamento (ad esempio in materia di freni, pneumatici e durata della batteria) continueranno ad applicarsi alle autovetture e ai furgoni nuovi più puliti dopo il 2035. Il regolamento stabilisce norme sui **limiti di emissione per i veicoli stradali** e sulla **durabilità della batteria**.

Il testo contempla autovetture, furgoni e veicoli pesanti e mira a **ridurre** ulteriormente le **emissioni di inquinanti atmosferici dai fumi di scarico e dai freni**, stabilendo inoltre prescrizioni più rigorose relative alla durata di vita. Stabilisce norme anche per altri tipi di emissioni, come l'abrasione degli pneumatici e le emissioni di particelle dai freni. Le date di applicazione del regolamento dipendono dal tipo di veicolo interessato.

La Commissione Politiche dell'Unione Europea della Camera dei deputati ha approvato, il 1° marzo 2023, un [parere motivato](#), sulla proposta di tale regolamento ritenendola a non conforme al principio di sussidiarietà. La Commissione Politiche dell'Unione europea del Senato, a sua volta, ha esaminato la proposta con riferimento ai profili di sussidiarietà e proporzionalità senza rilevare criticità.

Altri interventi normativi

Anche al fine di rendere batterie e veicoli più sostenibili, l'UE ha adottato nuove norme sull'**approvvigionamento delle materie prime critiche**

([regolamento](#) (UE) 2024/1252) nonché sul **riciclaggio delle batterie** e delle materie prime necessarie per la loro produzione ([regolamento](#) 2023/1542).

Disposizioni relative all'**attuazione** del primo regolamento sono contenute nel [decreto legge](#) n. 84 del 2024, convertito con modificazioni dalla [legge](#) n.115 del 2024. Per quanto riguarda il secondo regolamento, le norme di attuazione sono recate dal disegno di **legge di delegazione europea** [approvato](#) dal Consiglio dei ministri il **24 maggio 2024**, ma non ancora presentato alle Camere.

In Senato sulla proposta di regolamento sull'approvvigionamento delle materie prime critiche si è espressa sul merito la 9^a Commissione permanente, che il 4 ottobre 2023 ha approvato una risoluzione ([Doc XVIII, n. 4](#)). La Commissione politiche dell'Unione europea del Senato ha a sua volta [esaminato l'atto](#) con riferimento ai profili di sussidiarietà e proporzionalità senza rilevare criticità. Anche la proposta di regolamento sul riciclaggio delle batterie [è stata esaminata](#) dalla Commissione Politiche dell'Unione europea del Senato, che la ha ritenuta conforme ai principi di sussidiarietà e di proporzionalità.

In più la Commissione ha [proposto](#) norme sui **veicoli fuori uso** e sui loro componenti per prevenire e limitare la produzione di rifiuti.

La Commissione politiche dell'Unione europea del Senato ha approvato una risoluzione, formulando osservazioni sul rispetto del principio di proporzionalità ([documento XVIII-bis, n. 17](#)).

Il [Sistema informativo sulle materie prime](#) (RMIS) guidato e gestito dal Centro Comune di Ricerca (direzione generale della Commissione europea) comprende l'applicazione [RMIS](#) (Raw Materials in Vehicles) che fornisce dati sulle scorte e sui flussi europei di batterie, apparecchiature elettriche ed elettroniche (AEE) e veicoli, nonché sui materiali, i componenti e gli elementi chimici contenuti in queste scorte e flussi.

Requisiti per i carburanti rinnovabili per i trasporti e norme per promuovere la mobilità elettrica sono stati introdotti con la [direttiva](#) sull'**energia da fonti rinnovabili**, volta ad incrementare la **quota di energia da fonti rinnovabili** nel consumo finale lordo di energia dell'Unione almeno al **42,5 %** entro il 2030. Il successivo [Piano REPowerEU](#) ha [proposto](#) di innalzare ulteriormente tale quota al 45%. Anche questa direttiva è contenuta nell'allegato A al disegno di **legge di delegazione europea** [approvato](#) dal Consiglio dei ministri il **24 maggio 2024**.

Con il [regolamento](#) 2023/955 è stato istituito il **Fondo sociale per il clima**, finanziato dal nuovo sistema ETS per il trasporto stradale e gli edifici, che dovrebbe migliorare l'accesso alla mobilità e ai trasporti a zero e basse emissioni. In particolare, il fondo erogherà agli Stati membri finanziamenti finalizzati a mitigare l'**impatto** sui **prezzi** della nuova **tariffazione del carbonio**, in particolare la sua estensione al **trasporto su strada** e all'**edilizia**, e ad aiutare i cittadini a investire nell'efficienza energetica.

La Commissione politiche dell'Unione europea del Senato ha [esaminato la proposta](#) con riferimento ai profili di sussidiarietà e proporzionalità senza rilevare criticità.

Infine, il [regolamento sull'industria a zero emissioni nette](#) per rafforzare l'ecosistema europeo di **produzione di tecnologie a zero emissioni nette**. Quest'ultimo fornisce un quadro prevedibile per gli **investimenti nelle tecnologie net-zero**, che includono le batterie e le tecnologie di stoccaggio dell'energia, nonché la propulsione eolica e le tecnologie di propulsione elettrica per i trasporti.

Un piano d'azione industriale per il settore automobilistico

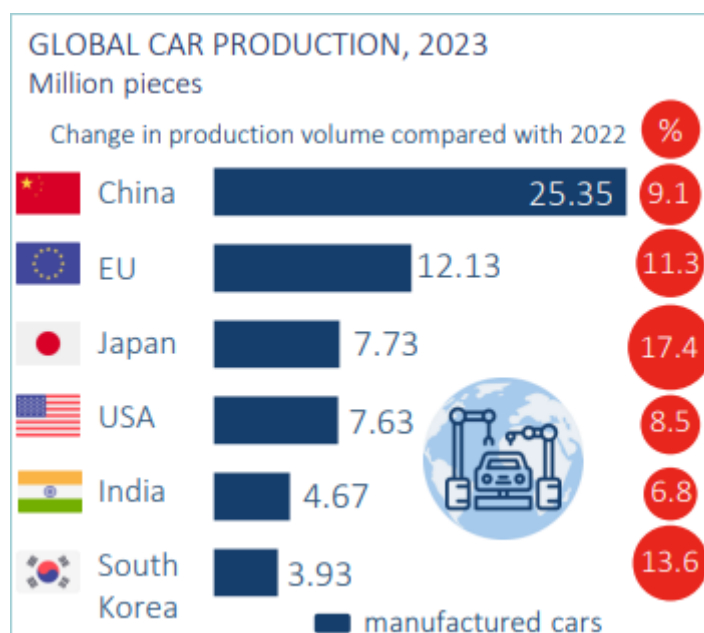
Nel [rapporto](#) “**Il futuro della competitività europea**”, presentato da Mario Draghi il 9 settembre 2024, si evidenzia la necessità per l'Unione europea di sviluppare un **piano d'azione industriale per il settore automobilistico** (si veda per approfondimenti il [dossier](#) predisposto dall'Ufficio Rapporti con l'Unione Europea).

Il settore automobilistico, secondo il rapporto, è un esempio centrale di **mancata pianificazione da parte dell'UE**, che applica una politica climatica senza una politica industriale.

Nonostante l'obiettivo di azzerare le emissioni entro il 2035 porterà di fatto a mettere gradualmente fine alle nuove immatricolazioni di veicoli con motori a combustione interna e favorirà la rapida penetrazione dei veicoli elettrici sul mercato, l'UE non ha dato seguito a queste ambizioni con una **spinta sincronizzata verso la conversione della catena di fornitura**. Le aziende europee, di conseguenza, stanno già **perdendo quote di mercato**. La quota di mercato delle case automobilistiche cinesi per i veicoli elettrici in Europa è passata dal 5% nel 2015 a quasi il 15% nel 2023, mentre la quota di case automobilistiche europee nel mercato dell'UE dei veicoli elettrici è

scesa dall'80% al 60%. Nel breve termine, l'obiettivo principale per il settore dovrebbe essere quello di **evitare una delocalizzazione** radicale della produzione **fuori dall'UE** o la **rapida acquisizione di impianti e aziende europei da parte di produttori esteri sovvenzionati dallo Stato**, proseguendo allo stesso tempo la decarbonizzazione.

Le **tariffe compensative** recentemente adottate dalla Commissione contro le aziende automobilistiche cinesi che producono batterie per i veicoli elettrici contribuiranno a creare condizioni di parità in questo senso, tenendo anche conto dei reali aumenti di produttività in Cina.



Fonte: note tematiche trasmesse dalla Presidenza ungherese

Il rapporto riferisce inoltre che i **trasporti** sono responsabili **di un quarto di tutte le emissioni di gas serra** e, a differenza di altri settori, le emissioni di CO₂ prodotte dai trasporti sono ancora superiori a quelle del 1990.

I trasporti, osserva il rapporto, fanno parte del piano della Commissione per l'obiettivo climatico 2040, ma sono esclusi dai piani nazionali obbligatori per l'energia e il clima degli Stati membri. Questo **mancato coordinamento** si traduce, ad esempio, in un quadro normativo preciso e vincolante per case automobilistiche e logistica aziendale, il che aumenta la domanda di veicoli elettrici e di infrastrutture di ricarica, senza obbligare in modo analogo i fornitori di energia a offrire un accesso alla rete stabile, potente e dalla capacità sufficiente.

La transizione verso la mobilità sostenibile è ulteriormente ostacolata dalla **mancata interoperabilità delle infrastrutture**, nonché dalla **limitata adozione della digitalizzazione**. La mancanza di una pianificazione a livello UE per la competitività dei trasporti riduce la capacità per l'UE di sfruttare le possibilità relative al ruolo cruciale che i trasporti possono svolgere nella decarbonizzazione dell'economia dell'UE.

Dello **sviluppo di un piano d'azione industriale dell'UE per il settore automobilistico**, in linea con il rapporto Draghi, sarà incaricato il commissario designato per i trasporti sostenibili e il turismo Tzitzikostas.

Inchiesta antisovvenzioni sull'importazione nell'Unione di veicoli elettrici

Il 4 luglio 2024 la Commissione europea, con il [regolamento](#) di esecuzione (UE) 2024/1866 ha istituito **dazi compensativi provvisori sulle importazioni di veicoli elettrici a batteria dalla Cina**. La misura - che fa seguito all'inchiesta [avviata](#) sei mesi prima, il 4 ottobre 2023, dalla Commissione – statuisce che la catena del valore dei veicoli elettrici a batteria in Cina beneficia di **sovvenzioni sleali**, dalle quali deriva una **minaccia di pregiudizio economico ai produttori UE di veicoli elettrici a batteria**.

A seguito dell'esame di tutte le osservazioni ricevute dalle parti interessate in merito a tale regolamento, il 20 agosto 2024 la Commissione ha comunicato alle parti interessate il **progetto di decisione relativa all'istituzione di dazi compensativi definitivi** sulle importazioni di veicoli elettrici a batteria dalla Cina.

Le **misure definitive** devono essere istituite entro 4 mesi dall'imposizione dei dazi provvisori; pertanto al massimo **entro il 30 ottobre 2024** dovrà essere adottato un **regolamento di esecuzione** comprendente le conclusioni definitive dell'inchiesta. La decisione definitiva dovrà essere presentata dalla Commissione agli Stati membri, che voteranno secondo la procedura d'esame prevista dalle norme di comitatologia (proposta della Commissione adottata a meno che non vi sia una **maggioranza qualificata contraria**).

Secondo fonti informali gli Stati membri dovrebbero votare sull'imposizione definitiva dei dazi il 4 ottobre 2024.

L'**inchiesta antisovvenzioni** era stata avviata a norma dell'articolo 10, paragrafo 8, del [regolamento](#) (UE) 2016/1037, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di sovvenzioni provenienti da paesi non membri dell'Unione europea.

La Commissione riferisce che dall'inchiesta è emerso che l'industria dell'Unione dispone di **capacità sufficienti per fabbricare veicoli elettrici a batteria** e soddisfare la domanda dell'Unione. Tuttavia la **perdita di redditività e quote di mercato** a favore delle importazioni sovvenzionate provenienti dalla Cina rappresenta, secondo la Commissione, un grave rischio. Se non si imponessero misure compensative, gli investimenti impegnati dall'industria dei veicoli elettrici a batteria dell'Unione per la transizione verso l'elettrificazione e i posti di lavoro nel settore automobilistico, sarebbero messi a repentaglio dal **commercio sleale**.

Anche il **rapporto Draghi** riporta come la **concorrenza cinese** stia diventando acuta in settori come la tecnologia pulita e i **veicoli elettrici**, grazie a una potente combinazione di politiche industriali e sussidi massicci, innovazione rapida, controllo delle materie prime e capacità di produrre su scala continentale. Si evidenzia quindi la necessità per l'UE di affrontare un **possibile compromesso**. Una maggiore dipendenza dalla Cina può offrire il percorso più economico ed efficiente per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione, ma allo stesso tempo la concorrenza statale cinese rappresenta una minaccia per le industrie produttive di tecnologia pulita e automobilistica dell'UE.

SESSIONE II - LA RIFORMA DEL QUADRO DI *GOVERNANCE* ECONOMICA DELL'UNIONE EUROPEA

La nuova *governance* economica dell'Unione europea è delineata nei seguenti testi giuridici, approvati nell'aprile 2024:

- 1) [regolamento \(UE\) 2024/1263](#) del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al coordinamento efficace delle politiche economiche e alla sorveglianza di bilancio multilaterale (cd. "**braccio preventivo**" del Patto di stabilità e crescita);
- 2) [regolamento \(UE\) 2024/1264](#) del Consiglio per l'accelerazione e il chiarimento delle modalità di attuazione della procedura per i disavanzi eccessivi ("**braccio correttivo**" del Patto di stabilità e crescita);
- 3) [direttiva \(UE\) 2024/1265](#) del Consiglio relativa ai **requisiti per i quadri di bilancio degli Stati membri**¹.

La disciplina previgente, contenuta nel **patto di stabilità e crescita**, è stata nel corso degli anni, **oggetto di critiche** per il suo carattere obsoleto, complesso, poco trasparente, di difficile applicazione e prociclico. Ai fini del suo superamento la Commissione europea ha promosso un **percorso pluriennale di riflessione e dibattito**, coinvolgendo non solo gli Stati membri e le istituzioni europee ma anche portatori di interessi e studiosi dell'intera UE².

¹ Le relative proposte legislative della Commissione ([COM\(2023\)240](#), [COM\(2023\)241](#) e [COM\(2023\)242](#)) sono state illustrate in dettaglio nel dossier 40/DE predisposto dagli Uffici di documentazione della Camera e Senato, luglio 2023. Sono state altresì oggetto di esame sia da parte della [5ª Commissione permanente del Senato](#), che ha adottato una risoluzione in data 7 dicembre 2023 ([Doc XVIII, n. 9](#)), sia della [V Commissione bilancio della Camera dei deputati](#), che ha approvato un [documento finale](#) il 6 dicembre 2023, dopo aver ricevuto il [parere](#) favorevole, con osservazioni, della Commissione politiche dell'UE. La Commissione europea ha risposto al Senato in data [6 marzo 2024](#) ed alla Camera in data [22 marzo 2024](#). Del successivo andamento dei negoziati in seno alle istituzioni europee si è dato conto, tra l'altro, nella documentazione per l'incontro interparlamentare "Settimana parlamentare europea 2024 - Bruxelles, 12-13 febbraio 2024", [Dossier n. 68/DE](#), anch'esso curato congiuntamente dai servizi di documentazione del Senato e della Camera.

² Le varie fasi del dibattito sono state ricostruite tra l'altro nei seguenti documenti di approfondimento dei servizi di documentazione del Senato della Repubblica: la [Nota su atti dell'Unione europea n. 5/1](#) della XVIII Legislatura, "Il cantiere di riforma della governance economica europea, aggiornata al 31 luglio 2018"; [Dossier n. 5/DE](#) della XIX Legislatura, "La riforma della *governance* economica dell'Unione europea", novembre 2022.

In estrema sintesi, la finalità della riforma è stata quella di **coniugare sostenibilità del debito e crescita**, attraverso riforme e investimenti, **differentiando gli Stati membri** in considerazione delle rispettive sfide di debito pubblico. Sono stati altresì perseguiti **il rafforzamento della titolarità nazionale**, la **semplificazione e trasparenza** delle regole, una maggiore attenzione al **medio termine** insieme a un'**applicazione** più efficace e al **potenziamento delle istituzioni di bilancio indipendenti**, nazionali (in Italia, l'[Ufficio parlamentare di bilancio](#)) ed europee ([Comitato consultivo europeo per le finanze pubbliche](#), organo consultivo indipendente della Commissione europea).

Le modifiche hanno avuto luogo a **trattati vigenti**, lasciando quindi invariati i parametri di riferimento del 3% per il rapporto tra il disavanzo e il PIL e del 60% per il rapporto tra il debito pubblico e il PIL.

La revisione delle regole di bilancio era ritenuta tanto più necessaria in virtù degli elevati livelli di debito registrati nell'Unione dopo la crisi pandemica. La figura seguente ([Eurostat](#), primo trimestre 2024) riporta il debito lordo delle amministrazioni pubbliche, espresso in percentuale del PIL.

General government gross debt, 2024Q1, % of GDP

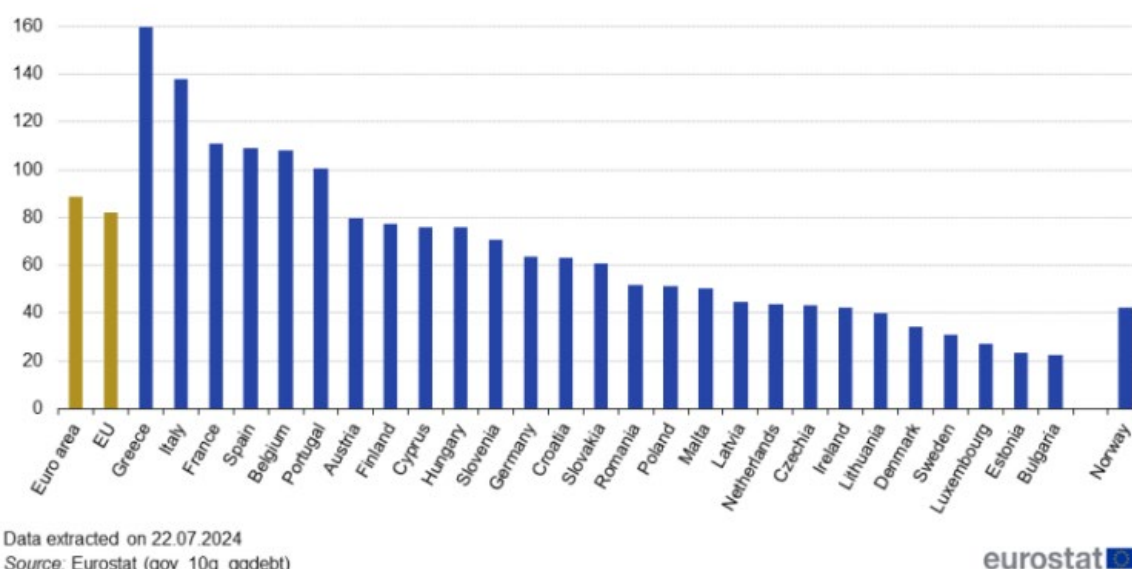


Figure 16: General government gross debt, % of GDP, 2024Q1

Source: Eurostat ([gov_10q_ggdebt](#))

Segue una breve descrizione del contenuto dei testi approvati.

Braccio preventivo ([regolamento \(UE\) 2024/1263](#))

Piano nazionale strutturale di bilancio a medio termine

Ai sensi dell'articolo 11 tutti gli Stati membri dovranno presentare un **piano nazionale strutturale di bilancio a medio termine** (PSB, durata **4 o 5 anni**, a seconda della durata regolare della legislatura nazionale, articolo 2, par. 6), impegnandosi a seguire una **traiettoria di riferimento** (articolo 5 e seguenti, vedi oltre) nonché a realizzare **investimenti pubblici e riforme** in risposta alle principali sfide individuate nel contesto del semestre europeo che garantiscano una riduzione duratura e graduale del debito e una crescita sostenibile e inclusiva.

In termini di **contenuto** (articolo 13), il Piano include i seguenti elementi principali: il percorso della spesa netta³; la traiettoria di riferimento o le informazioni tecniche trasmesse dalla Commissione (si veda oltre); l'illustrazione di come saranno realizzati riforme e investimenti in risposta alle principali sfide individuate nel contesto del semestre europeo e in che modo si affronteranno le priorità comuni dell'UE⁴. L'articolo 14 autorizza **percorsi di aggiustamento più lunghi** (con proroga fino a tre anni) a fronte dell'impegno a realizzare **riforme e investimenti** per la sostenibilità e la crescita. Rilevano a questo fine gli **investimenti** previsti nei **PNRR**.

Analogamente a quanto già previsto per i PNRR, i PSB saranno **valutati dalla Commissione** (articolo 16) e **approvati dal Consiglio** (articoli 17-19). Il monitoraggio sull'attuazione avrà luogo nel contesto del Semestre europeo⁵ e sarà effettuato dalla Commissione sulla base di una **relazione**

³ La "spesa netta" è costituita dalla spesa pubblica al netto della spesa per interessi, delle misure discrezionali sul lato delle entrate, della spesa per i programmi dell'Unione interamente finanziata dai fondi dell'Unione, della spesa nazionale per il cofinanziamento di programmi finanziati dall'Unione, della componente ciclica della spesa per i sussidi di disoccupazione, delle misure *una tantum* e di altre misure temporanee (articolo 2, par. 2).

⁴ Le priorità dell'Unione sono elencate come segue nell'articolo 13, par. 1, let c): una transizione equa, verde e digitale, compresi gli obiettivi climatici; la resilienza sociale ed economica, compreso il pilastro europeo dei diritti sociali; la sicurezza energetica; e se necessario, lo sviluppo di capacità di difesa.

⁵ Per maggiori dettagli sul ciclo del semestre europeo, sui documenti ed adempimenti di cui si compone e sul calendario in cui si articola, si rinvia al Dossier, predisposto dal Servizio studi del Senato della Repubblica, "Il Semestre europeo in Senato: procedure e prassi fino alla XVIII legislatura (anni 2011-2022)", [Dossier n. 1/DE](#), ottobre 2022

annuale presentata da ciascuno Stato⁶ (articolo 21) e un **conto di controllo** per **monitorare le deviazioni** dai percorsi di spesa netta concordati (articolo 22).

In dettaglio, il conto di controllo registrerà un debito quando la spesa netta osservata dello Stato membro interessato in un dato anno è superiore al percorso della spesa netta stabilito dal Consiglio. Registrerà invece un credito quando essa sia inferiore. Il saldo cumulato del conto di controllo sarà pari alla somma di debiti e crediti annuali e sarà espresso in percentuale del PIL.

La **revisione del piano** (articolo 15) è consentita, al più tardi dodici mesi prima della scadenza, in due ipotesi:

- 1) l'insorgere di "**circostanze oggettive**" che impediscano l'attuazione del piano originario;
- 2) la richiesta di revisione avanzata a seguito dell'insediamento di un **nuovo Governo**.

È prevista una duplice possibilità di ricorso a **clausole di salvaguardia** che consentano scostamenti dagli obiettivi di spesa, entrambe attivabili tramite raccomandazione del Consiglio sulla base di una previa raccomandazione della Commissione:

- 1) **a livello di Unione** in caso di **grave recessione economica** nell'area dell'euro o nell'UE nel suo insieme "a condizione che la sostenibilità di bilancio nel medio termine non ne risulti compromessa" (articolo 25);
- 2) **a livello nazionale** al verificarsi di **circostanze eccezionali**, al di fuori del controllo dello Stato membro, con un forte impatto sulle finanze pubbliche, "a condizione che tale deviazione non comprometta la sostenibilità di bilancio nel medio termine" (articolo 26).

Traiettorie di riferimento

All'inizio del processo di definizione dei piani, la Commissione europea trasmette agli Stati membri il cui debito pubblico supera il 60% del PIL o in cui il disavanzo pubblico supera il 3% del PIL una **traiettoria di riferimento**

⁶ La Commissione europea ha riassunto in una Comunicazione del giugno 2024 (documento [C/2024/3975](#)) gli Orientamenti per gli Stati membri sugli obblighi di informazione per i piani strutturali di bilancio di medio termine e per le relazioni annuali sui progressi compiuti.

(articolo 5). Questa sarà “basata sul rischio, specifica per ciascuno Stato membro” (articolo 6) e definita in termini di **spesa primaria netta** (articolo, 2, par. 3), **unico indicatore operativo** anche per la successiva sorveglianza.

Essa dovrà garantire che, entro la fine del periodo di aggiustamento, il debito pubblico sia avviato su una traiettoria di riduzione plausibile o rimanga a livelli prudenti al di sotto del 60% nel medio termine e che - sempre nel medio termine - il disavanzo pubblico previsto sia portato e mantenuto al di sotto del 3% del PIL. Dovrà altresì garantire che lo **sforzo di aggiustamento** di bilancio durante il periodo del piano sia di norma **lineare** e almeno proporzionale allo sforzo complessivo compiuto nell'arco dell'intero periodo di aggiustamento (cd. **clausola di no-backloading**, articolo 6).

Tuttavia, una **norma transitoria** (articolo 36, par. 1, let e) stabilisce che se uno Stato membro richiede un'eccezione a tale clausola saranno presi in considerazione i progetti relativi ai prestiti del Dispositivo per la ripresa e la resilienza nonché al cofinanziamento nazionale dei fondi europei nel 2025 e nel 2026, purché non sia compromessa la sostenibilità di bilancio a medio termine.

La traiettoria dovrà infine garantire la **coerenza con il percorso correttivo** eventualmente stabilito dal regolamento sul braccio correttivo del Patto (aggiustamento strutturale annuo minimo pari ad almeno lo 0,5% del PIL per i paesi sottoposti a procedura basata sul disavanzo; art 6, par. 1, let. d).

Nel caso in cui i piani presentati dagli Stati membri contengano un **percorso di spesa netta più elevata rispetto alla traiettoria di riferimento**, lo Stato membro dovrà fornire **argomentazioni economiche** solide e basate su dati che spieghino la differenza (articolo 13, par. 1, let b).

Invece agli **altri Stati membri** con un disavanzo pubblico **non superiore al 3%** del PIL e un debito pubblico non superiore al **60%** del PIL, la Commissione fornirà, su richiesta, solo **informazioni tecniche** volte garantire che il disavanzo nominale sia mantenuto al di sotto del 3% del PIL nel medio e lungo periodo (articolo 2, par. 4; articolo 9, par. 3).

Il 21 giugno 2024 la Commissione europea ha trasmesso all'Italia una valutazione della traiettoria di spesa netta che, ipotizzando un periodo di aggiustamento settennale, comporti una crescita media dell'aggregato di spesa netta pari all'1,5 per cento in termini nominali, coerentemente con un miglioramento *ex ante* del saldo primario strutturale di 0,6 punti percentuali di PIL. Il traguardo per

l'anno finale dell'aggiustamento, il 2031, è un *surplus* primario strutturale pari al 3,3 per cento del PIL⁷.

La traiettoria dovrà rispettare **due salvaguardie**:

- 1) la **salvaguardia della sostenibilità del debito**, così da assicurare la riduzione dei livelli del debito stesso: gli Stati membri con un **rapporto debito/PIL superiore al 90%** dovranno **ridurre in media ogni anno** questo rapporto dell'**1%**, mentre gli Stati membri con un debito/PIL tra il 60% e il 90% dovranno ridurlo in media di 0,5 punti percentuali all'anno (articolo 7);
- 2) la **salvaguardia della resilienza relativa al disavanzo**: la traiettoria dovrà garantire che l'aggiustamento di bilancio continui, ove necessario, fino a raggiungere l'obiettivo di un **disavanzo all'1,5% del PIL**. L'**aggiustamento annuo strutturale primario** per avvicinarsi all'1,5% di deficit sarà dello **0,4% del PIL**, ridotto allo **0,25%** in presenza di un'**estensione** del periodo di **aggiustamento del piano nazionale** (articolo 8).

Ruolo dei Parlamenti nazionali

Nel regolamento appaiono riferimenti al ruolo dei Parlamenti nazionali con riferimento a:

- 1) la necessità di dare conto, nei PSB, dell'avvenuta **consultazione** dei Parlamenti (articolo 13, let g, punto vi);
- 2) la possibilità di **discutere** innanzi alle Camere **la relazione annuale** sui progressi compiuti (articolo 21, par. 5);
- 3) il **coinvolgimento sui principali temi programmatici** nel contesto del semestre europeo (articolo 28, par. 3).

I Parlamenti nazionali sono spesso elencati accanto ai “rilevanti portatori d'interesse” assieme alle parti sociali, con un'equiparazione che potrebbe non riconoscere appieno la peculiarità dei Parlamenti medesimi quale massima espressione della sovranità popolare e forum di elezione dell'attività democratica.

⁷ Fonte: [Piano strutturale di bilancio di medio termine dell'Italia, 2025-2029](#).

Braccio correttivo ([regolamento \(UE\) 2024/1264](#))

Il regolamento modifica il previgente [regolamento \(CE\) n. 1467/97](#).

In particolare, l'articolo 2, par. 2, disciplina la **procedura per disavanzo eccessivo basata sul debito**. La Commissione dovrà presentare una relazione (sulla base dell'articolo 126, paragrafo 3, TFUE) quando il rapporto tra debito pubblico e PIL supera il **valore di riferimento**, la posizione di bilancio non è prossima al pareggio o in attivo e le **deviazioni** registrate nel **conto di controllo** dello Stato membro **superano 0,3 punti percentuali del PIL ogni anno o 0,6 punti percentuali del PIL cumulativamente**. In tal caso, Consiglio e Commissione effettueranno una valutazione che tenga conto di tutti i fattori significativi, tra cui debito pubblico, entità della deviazione, progressi nell'attuazione delle riforme e degli investimenti e, ove applicabile, **l'aumento della spesa pubblica per la difesa**.

La procedura **basata sul disavanzo** rimarrà invece **invariata**: se avviata, il percorso correttivo della spesa netta dovrebbe essere coerente con un aggiustamento strutturale annuo minimo pari ad almeno lo 0,5% del PIL.

Tuttavia, in base ad un considerando del preambolo del regolamento (par. n. 23), la Commissione potrà, per un **periodo transitorio nel 2025, 2026 e 2027**, tenere conto dell'**aumento dei pagamenti di interessi** nel calcolare lo sforzo di aggiustamento nell'ambito della procedura per i disavanzi eccessivi. Tale evoluzione è giustificata "al fine di non compromettere gli effetti positivi del dispositivo per la ripresa e la resilienza".

Si ricorda che il [26 luglio 2024](#) il Consiglio dell'Unione ha avviato **procedure per i disavanzi eccessivi** nei confronti di sette Stati membri, tra cui l'Italia⁸.

Direttiva sui requisiti per i quadri di bilancio degli Stati membri ([direttiva \(UE\) 2024/1265](#))

La direttiva modifica la previgente [direttiva 2011/85/UE](#)⁹, che stabilisce regole dettagliate sulle caratteristiche dei quadri di bilancio degli Stati

⁸ Si veda anche: Commissione europea, "[In-depth review 2024, Italy](#)", aprile 2024.

⁹ I servizi di documentazione del Senato della Repubblica hanno curato un testo a fronte che giustappone, ai fini di un più agile confronto, la proposta originaria di direttiva pubblicata dalla Commissione europea e il testo, approvato in sede di trilogio, dai legislatori dell'Unione: [Dossier n. 80/DE](#), marzo 2024. Testi a fronte analoghi sono stati pubblicati per le altre proposte

membri, necessarie perché sia garantita l'osservanza dell'obbligo di evitare disavanzi pubblici eccessivi. Le **principali modifiche** mirano a:

- 1) **semplificare** la normativa vigente: con riferimento ai **sistemi nazionali di contabilità pubblica**, l'articolo 3 elimina la presentazione dei dati mensili sulla contabilità di cassa. Gli Stati membri e la Commissione (Eurostat) dovranno pubblicare invece **dati trimestrali**;
- 2) rafforzare la **titolarità nazionale**. Il nuovo articolo 8-*bis* disciplina le **istituzioni di bilancio indipendenti**, da istituire mediante leggi, regolamenti o disposizioni amministrative nazionali vincolanti;
- 3) promuovere un **orientamento a medio termine**. L'articolo 10 specifica che la legislazione di bilancio annuale deve essere “conforme agli obiettivi di bilancio nazionali a medio termine”. L'articolo 11 garantisce però la possibilità, in caso di insediamento di un nuovo Governo, di aggiornare il programma di bilancio a medio termine per rifletterne le nuove priorità politiche;
- 4) migliorare la **qualità delle finanze pubbliche**, con disposizioni volte a promuovere la responsabilità e ad accrescere la trasparenza dei rischi rispetto ai **cambiamenti climatici** (si vedano in particolare, l'articolo 9, par 2, lettera d), e l'articolo 14, par 3);
- 5) promuovere, in generale, la **trasparenza delle finanze** dell'amministrazione pubblica, anche con la richiesta di “norme e procedure contabili coerenti” (articolo 12).

Il **termine di recepimento** è fissato al **31 dicembre 2025**. Sulla base di un [comunicato stampa](#) del Dipartimento per gli affari europei, il recepimento dovrebbe avere luogo tramite il **disegno di legge di delegazione europea 2024**, non ancora presentato alle Camere

Attuazione in Italia

Nel maggio 2024 è stata approvata la Camera dei deputati la **mozione [1-00288](#)** (Comaroli ed altri), in cui si è impegnato il Governo a “presentare in tempi congrui al Parlamento, per consentirne l'esame e l'approvazione nei

legislative facenti parte del pacchetto sulla *governance economica*: Dossier n. [Dossier n. 77/DE](#), [n. 78/DE](#) e [n. 79/DE](#), marzo 2024.

termini previsti dalla normativa europea, il **Piano strutturale di bilancio a medio termine** che, nelle more della definizione del nuovo quadro normativo nazionale di contabilità pubblica, costituirà il principale documento di programmazione economica e di bilancio”. Del resto, lo stesso Governo nel Documento di economia e finanza 2024 (DEF, [documento LVII, n. 2](#)) aveva dichiarato la propria intenzione di **coinvolgere pienamente il Parlamento** sin dal primo ciclo di programmazione e in assenza di una specifica disciplina legislativa.

Proprio in vista del necessario adeguamento del quadro nazionale di contabilità pubblica le Commissioni congiunte 5^a del Senato della Repubblica e V della Camera dei deputati stanno conducendo un’[indagine conoscitiva](#) sulle prospettive di riforma delle procedure di programmazione economica e finanziaria e di bilancio in relazione alla riforma della *governance* economica europea. In tale contesto sono state condotte numerose **audizioni di esperti** ed è stato condiviso con il Governo un **percorso procedurale** che, anticipando la disciplina che sarà introdotta a regime, dovrebbe articolarsi nelle seguenti fasi:

- 1) **trasmissione dello schema di piano alle Camere** prima dell’invio alle istituzioni europee;
- 2) applicazione, per lo svolgimento dell’**esame parlamentare**, delle **procedure** attualmente previste per l’esame del DEF (articolo 125-*bis* del [regolamento del Senato](#) e articolo 118-*bis* del [regolamento della Camera](#)): **assegnazione alle Commissioni bilancio** in sede referente; eventuali **audizioni congiunte**; approvazione di una **relazione da presentare all’Assemblea**, con eventuali relazioni di minoranza; votazione in Aula di **risoluzioni** per l’approvazione del Piano e della correlata traiettoria della spesa netta riferita all’intero periodo di aggiustamento.

Il 25 settembre 2024 è stato approvato sia al [Senato](#) sia alla [Camera dei deputati](#) un [documento conclusivo](#) in cui, dopo avere ricordato il contenuto della *governance*, si effettua una riflessione approfondita sulle proposte per la riforma delle procedure nazionali di programmazione economica e finanziaria e di bilancio.

Risulta infatti necessario **rivedere la normativa interna applicabile**, tra l’altro con riferimento a:

- 1) la [legge 24 dicembre 2012, n. 243](#), Disposizioni per l’attuazione del principio del pareggio di bilancio ai sensi dell’articolo 81, sesto

comma, della Costituzione, al fine di: assumere il **nuovo indicatore di riferimento della spesa netta** quale criterio alla base dell'equilibrio dei bilanci e punto di riferimento per la successiva definizione della politica di bilancio; disciplinare eventuali scostamenti dall'obiettivo programmatico strutturale; regolare il concorso degli enti territoriali alla sostenibilità del debito pubblico; stabilire gli obiettivi di finanza pubblica nei bilanci delle pubbliche amministrazioni;

- 2) la [legge 31 dicembre 2009, n. 196](#), **Legge di contabilità e finanza pubblica**. Si rende necessario un ripensamento globale al fine di tenere conto dell'introduzione di un nuovo documento di programmazione di medio termine, da presentare ciclicamente, che sostituisce il Programma di stabilità e il Programma nazionale di riforma;
- 3) le disposizioni dei **regolamenti delle Camere** che disciplinano l'esame parlamentare di documenti e provvedimenti in cui si articola il ciclo annuale di finanza pubblica.

Piano nazionale strutturale di bilancio a medio termine

Il [Piano](#) è stato trasmesso alle Camere il [28 settembre 2024](#) preliminarmente all'inoltro alla Commissione europea. Ha un **orizzonte quinquennale**, coerentemente con la durata della legislatura nazionale, e copre il periodo 2025-2029. L'**aggiustamento della finanza pubblica è distribuito su sette anni** a fronte di un impegno a proseguire il percorso di riforme e investimenti iniziato con il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR). A seguito della citata apertura della **procedura per disavanzo eccessivo**, il Piano ha altresì il compito di definire la traiettoria di rientro del *deficit* al di sotto del 3 per cento del PIL.

Nel piano si mette in luce come la situazione economica, occupazionale e di finanza pubblica in Italia sia in miglioramento “malgrado la caduta dei livelli produttivi dell'industria, il preoccupante allargamento dei conflitti internazionali e sfide tecnologiche e ambientali di crescente complessità”. Muovendo da un concetto di economia sociale e di mercato dinamica e aperta, si persegue la centralità del lavoro presidiando il sistema di ricerca e l'innovazione tecnologica, proseguendo nella modernizzazione dei mercati e degli strumenti finanziari per gli investimenti, agendo sui processi amministrativi e sul funzionamento della pubblica amministrazione e accompagnando l'evoluzione del mercato del lavoro e del

welfare. Il Governo riferisce di continuare a perseguire la piena realizzazione del PNRR e a lavorare per migliorare ulteriormente la competitività dell'economia.

Coerentemente con l'impostazione della nuova *governance* economica, la programmazione di bilancio viene maggiormente orientata verso il **medio periodo** ed integrata con un **piano di riforme e investimenti pubblici** per assicurare che la sostenibilità della finanza pubblica sia basata non solo sulla disciplina di bilancio ma anche su **crescita sostenibile e riforme strutturali**. In particolare, il piano:

- 1) rivede al ribasso la **stima del disavanzo in termini di PIL** per l'anno 2024: dal 4,3 per cento indicato nel DEF al 3,8 per cento;
- 2) conferma l'obiettivo di **ridurre l'indebitamento** a meno del 3 per cento del PIL nel 2026;
- 3) prevede, lungo il periodo 2025-2031, che il **tasso di crescita della spesa netta** si attesti su un **valore medio prossimo all'1,5 per cento**, coerente con i calcoli della Commissione europea seppur differente in termini di valori puntuali nei diversi anni;
- 4) ritiene valido l'obiettivo di conseguire entro sette anni un **saldo primario strutturale** tale da soddisfare i requisiti europei;
- 5) conferma la **revisione al rialzo del PIL** per gli anni 2024-2029;
- 6) prevede un "moderato aumento del **rapporto debito pubblico/PIL** fino al 2026" (anche in virtù delle compensazioni d'imposta legate ai *superbonus* edilizi), che "negli anni successivi sarà seguito da una discesa in linea con le nuove regole";
- 7) preannuncia a partire dal 2027 "spazi, sia pur limitati, per gli **investimenti pubblici**". Questi, assieme a una "politica di bilancio prudente e credibile", sono considerati "elementi cruciali per aggredire il fardello del debito e della spesa per interessi";
- 8) segnala che per affrontare le sfide del paese saranno necessarie "ingenti risorse", in parte di origine pubblica e in parte reperite "grazie all'azione strutturale del Piano, finalizzata a rimuovere gli ostacoli alla mobilitazione dei **capitali privati**";
- 9) comprende **riforme e investimenti** in risposta ai principali problemi del Paese e alle priorità dell'Unione europea. Questi sono relativi da un lato alla piena attuazione degli impegni assunti con il **PNRR** (che incidono, tra l'altro, su giustizia, pubblica amministrazione,

digitalizzazione, concorrenza e ambiente imprenditoriale) e dall'altro a misure di politica economica adottate in risposta alle **raccomandazioni specifiche per paese** a fronte dell'estensione del periodo di aggiustamento del bilancio a sette anni.

Le raccomandazioni specifiche per paese relative all'Italia sono riassunte in dettaglio sul [sito Internet della Commissione europea](#). Il 19 giugno 2024 è stata pubblicata la raccomandazione di raccomandazione del Consiglio relativa all'anno corrente ([COM\(2024\)612](#)). Questa fa riferimento, in estrema sintesi, a: la presentazione tempestiva del PSB, la limitazione della crescita della spesa netta e la riduzione del disavanzo pubblico (par. 1); il rafforzamento della capacità amministrativa di gestire i fondi dell'UE, l'accelerazione degli investimenti e il mantenimento dello slancio nell'attuazione delle riforme (par. 2); il contrasto alle tendenze demografiche negative (par. 3); la definizione di una strategia industriale e di sviluppo per ridurre le disparità territoriali (par. 4). Il documento è accompagnato dalla relazione per paese 2024 relativa all'Italia ([SWD\(2024\) 612](#)), che riepiloga i principali dati relativi a economia e occupazione, a riforme e investimenti finanziati dall'UE, alle priorità future, ai risultati principali del PNRR¹⁰.

¹⁰ Sul [sito Internet della Commissione europea](#) sono pubblicati, e costantemente aggiornati, i documenti del semestre europeo rilevanti per l'Italia.

SESSIONE III - L'IMPATTO DEL BILANCIO DELL'UE PER LA POLITICA DI COESIONE SUL QUADRO FINANZIARIO PLURIENNALE

Introduzione

La **politica regionale** dell'UE mira a realizzare la **coesione economica, sociale e territoriale**, che figura **tra gli obiettivi fondamentali dell'Unione** (art. 3 del TFUE). In particolare, in base all'art. 174 del TFUE, tale politica è volta a **ridurre il divario tra i livelli di sviluppo delle varie regioni**.

Un'attenzione particolare è riservata alle zone rurali, alle zone interessate da transizione industriale e alle regioni che presentano gravi e permanenti svantaggi naturali o demografici, quali le regioni più settentrionali con bassissima densità demografica e le regioni insulari, transfrontaliere e di montagna.

La politica di coesione è il principale **strumento d'investimento dell'Unione**. I suoi principali **programmi** (Fondo sociale europeo *plus*, Fondo europeo per lo sviluppo regionale, Fondo di coesione e Fondo per una transizione giusta) sono **finanziati**, nel periodo di programmazione corrente 2021-2027, dal QFP dell'UE e (per alcuni di essi) da *Next Generation EU*. Si aggiunge, inoltre, la **quota di cofinanziamento nazionale**.

Le **proposte** per la **politica di coesione dell'UE post-2027** saranno presentata dalla (nuova) Commissione europea indicativamente **a metà del 2025**, nel contesto della più ampia proposta concernente il prossimo QFP.

Di norma il procedimento legislativo per definire il nuovo QFP – e nel suo ambito gli stanziamenti massimi per le diverse politiche dell'Unione - è avviato circa due anni prima della fine del periodo di finanziamento, al fine di garantire un tempo congruo per negoziare e conseguire un accordo.

Un **primo dibattito** sul futuro della politica di coesione dell'UE è tuttavia **già cominciato**, anche su iniziativa della Commissione europea, e investe, per un verso, la questione della modernizzazione della politica per **rispondere più efficacemente alle sfide ambientali, digitali e demografiche** e più in generale per **sostenere la crescita e l'occupazione nei territori** e in particolare nelle **aree svantaggiate**. Per altro verso, è oggetto di attenzione l'adeguamento dei fondi strutturali ad un eventuale **allargamento** dell'UE a nuovi Stati membri.

Dopo una **sintetica descrizione della dotazione finanziaria** a supporto della politica di coesione dell'UE per il periodo 2021-2027 e dello stato di attuazione dei fondi in Italia, la presente sezione del dossier segnala i **primi importanti sviluppi del dibattito sulla politica di coesione post-2027**.

La politica di coesione dell'UE 2021-2027

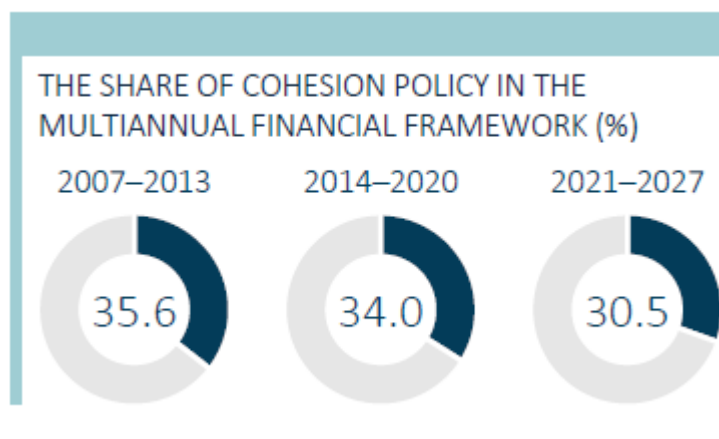
La **politica di coesione dell'UE 2021-2027** dispone complessivamente di risorse pari a **392 miliardi di euro** (a prezzi correnti).

Le risorse sono erogate attraverso i **seguenti fondi**:

- 1) il **Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR)**, destinato a contribuire alla correzione dei principali squilibri regionali, partecipando allo sviluppo e all'adeguamento strutturale delle regioni in ritardo di sviluppo nonché alla riconversione delle regioni industriali in declino (art. 176 TFUE);
- 2) il **Fondo di coesione (FC)**, che eroga contributi a progetti in materia di **ambiente e di reti transeuropee** dei trasporti (**art. 177 TFUE**) negli Stati membri con un reddito nazionale lordo (RNL) pro capite **inferiore al 90%** della media dell'UE. Si tratta attualmente di: Bulgaria, Cechia, Estonia, Grecia, Croazia, Cipro, Lettonia, Lituania, Ungheria, Malta, Polonia, Portogallo, Romania, Slovacchia e Slovenia (**non l'Italia**);
- 3) il **Fondo sociale europeo plus (FSE)**, che ha l'obiettivo di promuovere all'interno dell'UE le possibilità di occupazione e la mobilità geografica e professionale dei lavoratori, nonché di facilitare l'adeguamento alle trasformazioni industriali e ai cambiamenti dei sistemi di produzione, in particolare attraverso la formazione e la riconversione professionale (**art. 162 TFUE**). Rappresenta il principale strumento dell'UE per l'attuazione del **Pilastro europeo dei diritti sociali** e fornisce inoltre risorse specifiche per la ripresa delle società ed economie europee dopo la crisi pandemica;
- 4) il **Fondo per la giusta transizione (JTF)**, in parte finanziato da *Next Generation EU*. Si tratta di un nuovo strumento della politica di coesione utilizzato per concedere **sovvenzioni** a favore della diversificazione economica dei **territori maggiormente colpiti dalla transizione climatica**. L'**Italia** ha individuato le aree di **Taranto** e del **Sulcis Iglesiente** come destinatarie delle risorse a sua disposizione (**937 milioni di euro**, equivalenti al 5,4% dei fondi disponibili).

Vanno anche aggiunte le risorse della **nuova iniziativa REACT-EU** (finanziate da *Next generation EU*), specificamente adottata, per gli anni 2021-2022, per assegnare risorse supplementari volte a rafforzare l'economia e l'occupazione nelle regioni maggiormente colpite dalla pandemia COVID-19, e del Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura (**FEAMPA**), uno dei fondi strutturali dell'UE.

Il grafico seguente, tratto dalle note tematiche trasmesse dalla Presidenza ungherese, evidenzia che, pur essendo diminuita la percentuale di **risorse** destinate alla **politica di coesione** sul totale del QFP dell'UE (dal 35,6% del 2007-2013 al 34% del 2014-2020 e al 30,5% del 2021-2027), esse rappresentano ancora circa **un terzo del bilancio totale dell'UE**.



I dati della Commissione europea evidenziano che la politica di coesione genera un **notevole ritorno sugli investimenti**. Ogni euro investito tra il 2014 e il 2027, infatti, avrà generato, entro il 2030, **1,3 euro di PIL**, e si sarà quasi triplicato entro la fine del 2043 (a 30 anni dall'inizio di questi programmi), il che equivale a un tasso di rendimento annuo del 4% circa. Secondo le stime della Commissione, ci saranno inoltre circa **1,3 milioni di posti di lavoro aggiuntivi** per l'UE entro il 2027, con un'ampia percentuale nei settori legati alle transizioni verde e digitale.

Nella tabella che segue è riportata la **ripartizione tra gli Stati membri** delle risorse UE complessivamente destinate ai **fondi per la coesione**, ai sensi delle decisioni UE n. [2021/1131](#) (riparto risorse FESR, FSE+ e Fondo di coesione nell'ambito dell'obiettivo «Investimenti a favore dell'occupazione e della crescita» e dell'obiettivo «Cooperazione territoriale» e n. [2021/1129](#) (riparto JTF).

(milioni di euro -prezzi correnti)

Obiettivo “Investimenti a favore dell'occupazione e della crescita - IOC”						Fondo Transizione Giusta (JTF)		Obiettivo “Cooperazione territoriale”	TOTALE
Fondo coesione	FESR e FSE Plus				Obiettivo IOC	Strumento europeo ripresa			
	Regioni meno sviluppate	Regioni in transizione	Regioni più sviluppate	Regioni ultra periferiche (*)					
Belgio		122,7	1.185,6	1.012,2	-	80,0	102,6	375,8	2.878,9
Bulgaria	1.266,2	7.708,1	658,5	-	-	567,1	728,0	136,0	11.063,9
Cechia	6.365,3	6.876,8	6.169,0	81,6	-	718,8	922,7	312,0	21.446,2
Danimarca	-	-	82,1	178,5	-	39,0	50,0	259,1	608,7
Germania	-	-	9.461,0	7.979,0	-	1.084,9	1.392,8	1.021,7	20.939,4
Estonia	820,2	-	2.195,2	-	-	155,0	198,9	58,3	3.427,6
Irlanda	-	-	251,9	652,2	-	37,0	47,5	294,5	1.283,1
Grecia	3.023,4	15.435,8	1.860,7	-	-	363,4	466,5	128,7	21.278,5
Spagna		18.099,8	11.522,1	4.398,1	673,1	380,4	488,3	697,4	36.259,2
Francia	-	1.981,9	10.818,2	2.261,3	683,7	451,0	579,0	1.111,5	17.886,6
Croazia	1.182,4	7.338,3	-	-	-	81,4	104,5	187,6	8.894,2
Italia	-	30.087,9	1.528,4	9.533,7	-	450,8	578,8	951,2	43.130,8
Cipro	178,3	-	689,1	-	-	44,3	56,8	37,4	1.005,9
Lettonia	1.038,7	3.203,9	-	-	-	84,0	107,7	49,9	4.484,2
Lituania	1.418,7	4.558,0	-	42,8	-	119,7	153,6	83,4	6.376,2
Lussemburgo	-	-	-	29,7	-	4,1	5,2	29,1	68,1
Ungheria	2.602,2	18.767,8	-	99,1	-	114,3	146,7	259,7	21.989,8
Malta	165,2	-	598,8	-	-	10,2	13,1	23,2	810,5
Paesi Bassi	-	-	189,5	730,5	-	272,8	350,3	380,1	1.923,2
Austria	-	-	46,4	884,6	-	59,4	76,3	220,5	1.287,2
Polonia	9.283,1	57.687,1	4.485,6	157,0	-	1.684,7	2.162,7	569,6	76.029,8
Portogallo	3.399,3	17.677,8	778,1	380,0	157,4	98,0	125,8	139,3	22.755,7
Romania	3.537,7	25.185,0	-	124,0	-	936,9	1.202,8	374,0	31.360,4
Slovenia	718,2	1.722,0	-	543,2	-	113,3	145,4	75,3	3.317,4
Slovacchia	1.613,0	10.501,7	-	20,0	-	201,0	258,0	224,2	12.817,9
Finlandia	-	-	881,5	151,0	460,0	203,9	261,8	163,3	2.121,5
Svezia	-	-	152,0	1.229,4	187,7	68,2	87,5	357,7	2.082,5
Coop.interreg	-	-	-	-	-	-	-	552,3	552,3
TOTALE	36.612,0	226.954,6	53.553,6	30.487,9	2.161,9	8.423,3	10.813,5	9.072,7	378.079,5

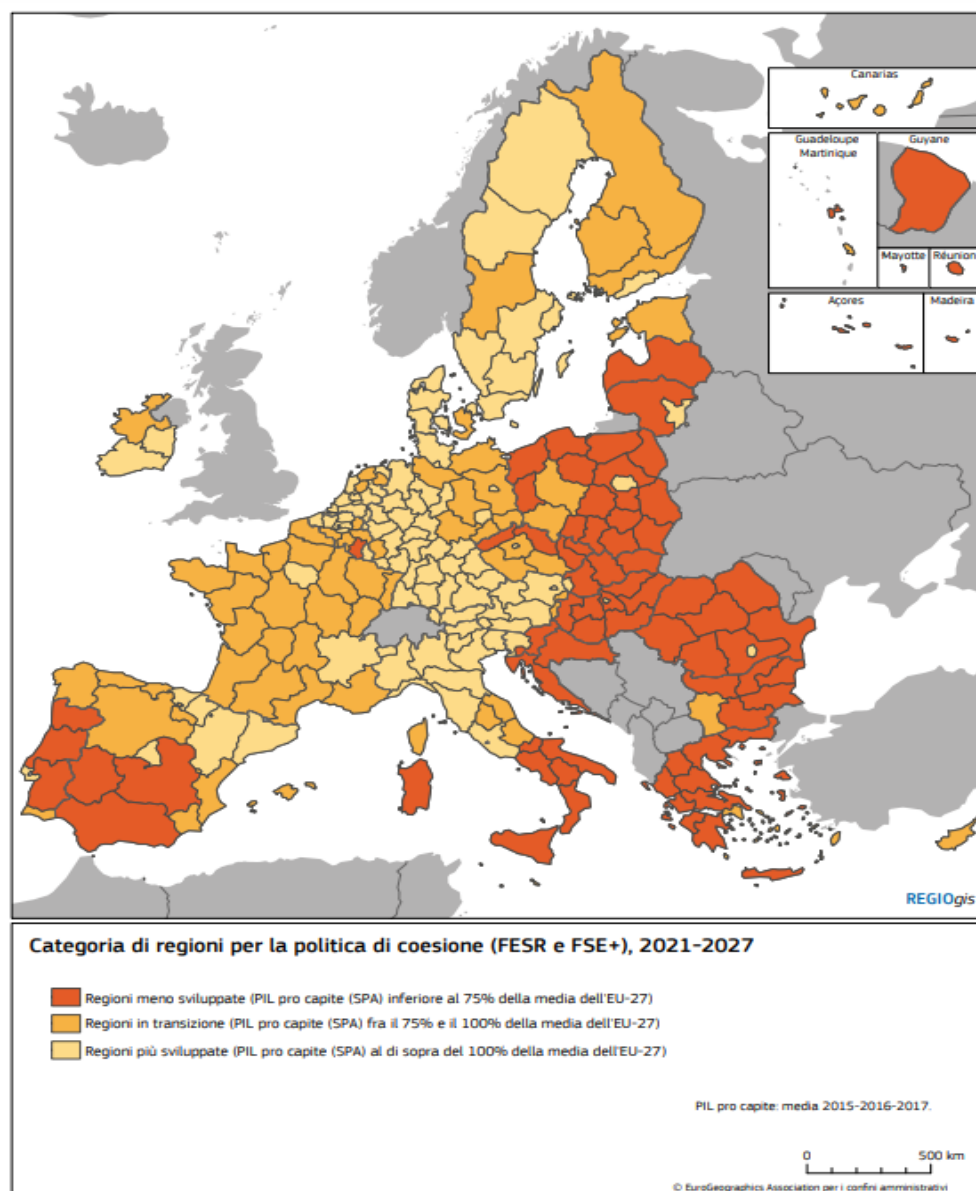
(*) L'Unione Europea (UE) conta 9 regioni ultraperiferiche, o scarsamente popolate, geograficamente molto distanti dal continente europeo. Si tratta di Guyana francese, Guadalupa, Martinica, Mayotte, Isola della Reunion e Saint-Martin (Francia), Azzorre e Madeira (Portogallo) e Isole Canarie (Spagna).

Fonte: Decisioni Commissione europea.

Le risorse del FESR e dell'FSE+ destinate all'obiettivo "Investimenti a favore dell'occupazione e della crescita" sono assegnate a **tre tipi di regioni di livello NUTS 2**:

- **regioni meno sviluppate**, il cui PIL pro capite è inferiore al 75% della media del PIL dell'UE a 27 (circa **227 miliardi** di euro);
- **regioni in transizione**, il cui PIL pro capite è compreso tra il 75% e il 100% della media del PIL dell'UE a 27 (circa **53,5 miliardi** di euro);
- **regioni più sviluppate**, il cui PIL pro capite è superiore al 100% della media del PIL dell'UE a 27 (circa **30,5 miliardi** di euro).

Circa **2,1 miliardi di euro** sono inoltre assegnati a finanziamenti supplementari per le **regioni ultraperiferiche**.



I tassi di cofinanziamento (la percentuale di un investimento che gli Stati membri possono ricevere dall'UE) sono pari al: 40% per le regioni più sviluppate; 50% per le regioni più sviluppate che erano regioni in transizione o il cui prodotto interno lordo (PIL) pro capite era inferiore al 100% nel periodo 2014-2020; 60% per le regioni in transizione; 70% per le regioni in transizione meno sviluppate nel periodo 2014-2020 e 85% per le regioni meno sviluppate.

Il quadro degli interventi per il periodo 2021-2027 è stato concordato dalla Commissione europea e dai Governi di ciascun Paese membro e si articola in: un **Accordo di partenariato**, che stabilisce le priorità di investimento, l'allocazione

delle risorse nazionali e dell'Unione Europea tra i settori e i programmi prioritari, e il coordinamento tra i fondi a livello nazionale; vari **Programmi Operativi (nazionali e regionali)** che traducono i documenti strategici in concrete priorità d'investimento corredate da obiettivi chiari e misurabili.

Per **approfondimenti** sulla politica di coesione UE 2021-2027 si veda la seguente [pagina web](#) della Commissione. Più nello specifico delle risorse europee complessive e di quelle assegnate a ciascuno Stato membro, si veda invece la seguente [pagina web](#), sempre della Commissione, nonché il sito "[cohesiondata](#)".

Lo stato di attuazione in Italia dei Fondi strutturali 2021-2027

Secondo il [Bollettino di monitoraggio](#) della Ragioneria generale dello Stato, al **30 giugno 2024** le risorse finanziarie complessivamente derivanti dai **Fondi** FESR, FSE+, FEASR e FEAMP destinate alla realizzazione di interventi di sviluppo socioeconomico ammonta complessivamente a **75,05 miliardi** di euro (v. *tabella seguente; è esclusa la quota FESR a valere sui Programmi CTE*). Tali risorse sono gestite attraverso **49 programmi operativi** di cui: **11** a titolarità di **amministrazioni centrali**; **38** a titolarità delle **amministrazioni regionali/province autonome**.

Si ricorda che il **Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC)** è, congiuntamente ai Fondi strutturali europei, lo **strumento finanziario nazionale principale** attraverso cui vengono attuate le **politiche per lo sviluppo della coesione economica, sociale e territoriale** e la rimozione degli squilibri economici e sociali.

Tabella 1 - Ripartizione risorse Fondi Strutturali 2021-2027

In milioni di euro

Fondo	Valore dei programmi	Di cui contributo UE	Di cui contributo nazionale
FESR ²	44.216,11	26.341,32	17.874,78
FSE+	28.639,94	14.808,62	13.831,32
JTF	1.211,28	1.029,59	181,69
FEAMPA	987,29	518,22	469,07
Totale	75.054,62	42.697,75	32.356,87

Al 30 giugno 2024, rispetto alle risorse complessivamente programmate nell'ambito dei Fondi Strutturali, risulta un **avanzamento del 10,7% in termini di impegni e dello 1,71% in termini di pagamenti**. L'importo degli impegni e dei pagamenti comprende sia la quota UE sia la quota nazionale riferite ai programmi (impegni e pagamenti ammessi).

Tabella 2 – Stato di attuazione dei Fondi Strutturali 2021-2027

In milioni di euro

Fondo	Valore del programmi	Impegni (B)	Pagamenti (C)	% Avanzamento (B/A)	% Avanzamento (C/A)
FESR ²	44.216,11	4.644,73	591,40	10,50%	1,34%
FSE+	28.639,94	3.190,27	679,53	11,14%	2,37%
JTF	1.211,28	7,13	0,66	0,59%	0,05%
FEAMPA	987,29	190,24	15,54	19,27%	1,57%
Totale	75.054,62	8.032,38	1.287,14	10,70%	1,71%

Il dibattito sulla politica di coesione dell'UE post-2027

Gli orientamenti politici della nuova Commissione europea 2024-2029

Negli [orientamenti politici](#) della Commissione europea 2024-2029 la Presidente von der Leyen ha sottolineato che la **coesione** economica, sociale e territoriale **resterà una priorità comune dell'UE**. La Commissione affronterà le disparità regionali e sociali e garantirà a tutti i cittadini l'effettivo **diritto di rimanere nel luogo che chiamano casa**. In questo contesto, ha sottolineato la necessità di mobilitare riforme e investimenti per contribuire a costruire ciò di cui una comunità ha bisogno per prosperare, ovvero servizi pubblici e attività private, istruzione e competenze, trasporti e connettività digitale. Inoltre, ha affermato che la Commissione terrà conto delle sfide economiche e sociali specifiche delle **isole, tra cui gli alloggi, i trasporti, l'acqua e la gestione dei rifiuti**, e che continuerà ad affrontare le sfide peculiari delle regioni ultraperiferiche.

Il portafoglio della coesione nella nuova Commissione

Raffaele Fitto è il Vicepresidente esecutivo designato per la coesione e le riforme¹¹.

In base alla [lettera di incarico](#), il mandato di Fitto, che include anche il portafoglio ha l'**obiettivo principale** di guidare il lavoro complessivo sul **rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale nell'UE** per favorire la creazione di posti di lavoro di qualità, stimolare la produttività, l'innovazione e la competitività.

In particolare, il Vicepresidente sarà chiamato a lavorare nei seguenti ambiti:

Coesione e riforme

- garantire il sostegno alle riforme ed investimenti di lunga durata per rafforzare la crescita europea, mediante la piena attuazione di [NextGenerationEU](#);
- rendere l'economia e la società europea più **sostenibili, resistenti e meglio preparate alle sfide future** per far sì che i cittadini delle regioni europee abbiano reali opportunità di promuovere la crescita e la produttività in Europa;
- rafforzare la **competitività**, la **resilienza** e la **sostenibilità del settore agroalimentare** - per garantire sostegno agli agricoltori e promuovere risultati ambientali e sociali - e della **pesca**;
- guidare il lavoro sulla **mobilità sostenibile** e sul **turismo** per collegare le diverse parti d'Europa e favorire la **prosperità del mercato unico**.

Sostenere tutte le regioni attraverso una politica di coesione più forte e moderna

- garantire che l'Europa **investa e sostenga** gli Stati membri, le regioni, le autorità locali e le persone per raggiungere una **convergenza economica e sociale verso l'alto** e che tutti i cittadini abbiano l'effettivo diritto di **rimanere nel luogo che chiamano casa**;
- affrontare le **disparità regionali**, fornendo **soluzioni su misura** per le sfide regionali e locali e sostenendo le regioni a recuperare il ritardo;
- contribuire al **Piano europeo per gli alloggi a prezzi accessibili**, in particolare per immettere liquidità nel mercato immobiliare e consentire agli Stati membri di raddoppiare gli investimenti previsti dalla politica di coesione per gli alloggi a prezzi accessibili;
- contribuire al [Nuovo Bauhaus Europeo](#), al **Piano di adattamento al clima** e alla **Strategia europea di resilienza idrica**, tenendo in considerazione le sfide specifiche delle città e delle aree regionali;

¹¹ Si veda il [dossier](#) "Il processo di formazione della Commissione europea 2024-2029" predisposto dall'Ufficio Rapporti con l'Unione europea.

- presentare un'**agenda politica ambiziosa per le città** per affrontare le questioni degli alloggi, dell'azione per il clima, della digitalizzazione, della mobilità, dell'inclusione sociale, nonché tenere in considerazione le **sfide economiche e sociali** specifiche delle **isole**;
- continuare a **rafforzare le condizioni sociali ed economiche della comunità turco-cipriota** al fine di agevolare la **riunificazione di Cipro**, nonché monitorare l'attuazione del regolamento relativo alla linea verde;
- fornire **sostegno alle regioni orientali** di confine più colpite dall'**aggressione russa** per sostenerle nel riorientamento della loro economia locale;
- riflettere sul **futuro della politica di coesione in un'Unione più ampia** e su come accelerare la **convergenza istituzionale per i paesi candidati**, contribuendo in tale ambito alle revisioni strategiche pre-allargamento delle politiche dell'UE.

I rapporti Letta e Draghi

Il [rapporto Letta](#) sul **futuro del mercato unico**, presentato lo scorso aprile, assegna un'importanza cruciale alla **politica di coesione e alla collegata politica di allargamento**. Sottolinea due aspetti in particolare: 1) il concetto di “*freedom to stay*”, ossia l'esigenza di evitare che si creino all'interno di alcuni Stati membri, o all'interno di singole regioni di alcuni Stati membri, situazioni che obblighino le persone, soprattutto i giovani, a partire; 2) l'impegno per **evitare che le regioni più povere paghino i costi dell'adesione di nuovi Stati**.

Il [rapporto Draghi](#) sul **futuro della competitività europea**, presentato lo scorso 9 settembre, insiste in particolare sull'esigenza di costruire una **politica di coesione** coerente con la spinta verso una **maggior innovazione**.

Per approfondimenti sul rapporto Draghi, si veda il [dossier](#) predisposto dall'Ufficio Rapporti con l'Unione europea della Camera dei deputati.

La nona relazione sulla coesione economica, sociale e territoriale della Commissione europea

Nella [nona relazione](#) sulla coesione economica, sociale e territoriale, presentata a marzo 2024, la Commissione europea ha rilanciato il **dibattito sulla coesione post-2027**, affinché essa possa continuare a svolgere il suo ruolo di motore forte della "macchina della convergenza" dell'Europa.

Anche se la convergenza si sta realizzando, la relazione sottolinea il persistere di **disparità subnazionali** tra le grandi aree metropolitane e altre regioni, con regioni che si trovano in una cosiddetta "**trappola dello sviluppo**". **I cambiamenti demografici** incidono ulteriormente su queste sfide, in quanto molte regioni devono far fronte a un calo della popolazione in età lavorativa, alla partenza della popolazione più giovane e alla difficoltà nel trattenere i talenti.

Traendo gli insegnamenti dall'attuazione della politica di coesione senza dimenticare l'esperienza acquisita con altri strumenti, come il [Dispositivo per la ripresa e la resilienza](#), la Commissione sottolinea la necessità di riflettere su come **migliorare la concezione di questa politica**.

Più nello specifico, la Commissione esprime in particolare le seguenti opinioni per il futuro della politica di coesione dell'UE:

- pur mantenendo al centro dell'attenzione le **regioni meno sviluppate**, occorre **seguire** anche le **dinamiche di sviluppo e le tendenze a lungo termine**, affrontando i problemi prima che siano radicati e aiutando le regioni incagliate (o a rischio di diventarlo) nelle trappole dello sviluppo. In breve, si tratta di adottare un **approccio più proattivo**, in grado di fornire un sostegno mirato e basato sul territorio, incentrato sulle **esigenze specifiche di ciascuna regione**;
- le transizioni verde e digitale, la trasformazione demografica, l'evoluzione delle tendenze economiche globali e i cambiamenti climatici avranno impatti su tutte le economie regionali, ma la portata e la natura di queste sfide varieranno da una regione all'altra, così come la loro capacità di affrontarle. È pertanto necessaria una riflessione approfondita su come **adattare al meglio la politica ai diversi profili economici e alle diverse caratteristiche geografiche delle regioni** in modo da orientare strategicamente gli investimenti;
- occorre **rafforzare la cooperazione regionale** a diversi livelli, in particolare per quanto riguarda la fornitura di beni pubblici comuni al di là delle frontiere, considerato il valore aggiunto di sostenere gli investimenti transfrontalieri con il bilancio europeo. Gli squilibri territoriali potrebbero essere attenuati da un modello di sviluppo più policentrico, che **promuova le città di piccole e medie dimensioni** e migliori l'accessibilità dei servizi pubblici in aree lontane dai grandi centri urbani;
- una buona *governance*, istituzioni forti, il rispetto dello Stato di diritto e una **forte capacità amministrativa** sono condizioni preliminari per una progettazione e un'attuazione efficaci ed efficienti di qualsiasi strategia di sviluppo e, più in generale, per il progresso economico e sociale. Le carenze amministrative e di *governance* impediscono ad alcuni Stati membri e regioni, sostiene la Commissione, di sfruttare appieno i vantaggi della politica di coesione, in particolare a causa delle difficoltà nella preparazione e

nell'attuazione degli investimenti. Nonostante la presenza di strumenti dell'UE che hanno contribuito a rafforzare la capacità amministrativa, in particolare lo Strumento di sostegno tecnico, che sostiene sempre di più le autorità regionali e locali, è necessario un **approccio più ambizioso e globale per affrontare le debolezze nelle amministrazioni nazionali e regionali**, come anche tra i beneficiari e i partner. Tale approccio strategico potrebbe combinare un sostegno tecnico su misura con obblighi di riforma in determinati settori. Affrontare le carenze amministrative non solo migliorerebbe l'efficacia della politica di coesione, afferma ancora la Commissione, ma contribuirebbe anche a stimolare gli investimenti e gli scambi all'interno del mercato unico, a rafforzare l'attrattiva delle regioni e degli Stati membri interessati e a migliorare la loro capacità di attuare l'*acquis* dell'UE;

- al fine di stimolare ulteriormente la crescita e la convergenza regionali è necessario esaminare in che modo è possibile **rafforzare ulteriormente il legame tra investimenti e riforme al fine di massimizzare l'impatto della politica di coesione**. Tale riflessione dovrebbe tenere conto dell'**esperienza** di altri strumenti dell'UE, a giudizio della Commissione, in particolare il **Dispositivo per la ripresa e la resilienza**, che ha introdotto una maggiore complementarità tra politica di investimento e riforme negli Stati membri. Le riflessioni dovrebbero riguardare la portata delle riforme necessarie, il ruolo del Semestre europeo e il coordinamento tra le politiche europee, nazionali e regionali;
- è necessario riflettere ulteriormente sul modo in cui **l'azione dell'UE e quella nazionale** volte ad affrontare le disparità e a promuovere l'obiettivo della coesione economica, sociale e territoriale sancito dal trattato dovrebbero **collaborare**, rafforzandosi a vicenda e adattando il sostegno ai diversi tipi di territorio. Ad esempio, integrare, ove pertinente, la dimensione territoriale nell'elaborazione delle politiche rafforzerebbe notevolmente la coerenza tra esigenze specificamente regionali e politiche orizzontali (europee e nazionali);
- **i ritardi nella programmazione e nell'attuazione** dei programmi della politica di coesione (dovuti in parte al posticipo dell'esecuzione finanziaria, unitamente a carenze amministrative in alcuni Stati membri e regioni) suggeriscono che le modalità di attuazione della politica possono essere migliorate. Ciò può avvenire in particolare garantendo **ulteriore semplificazione per le amministrazioni e i beneficiari**. È importante valutare se il modello di attuazione con pagamenti legati al conseguimento dei risultati (anziché al rimborso dei costi sostenuti), possa comportare una riduzione degli oneri amministrativi per le autorità e i beneficiari del programma, accelerare l'esecuzione finanziaria e incentivare l'orientamento ai risultati dell'intervento;
- il Dispositivo per la ripresa e la resilienza ha fornito alcuni importanti spunti di riflessione da prendere in considerazione per la futura elaborazione degli strumenti di finanziamento dell'UE. Dalle consultazioni associate, evidenzia la

Commissione, emerge un **ampio sostegno a livello dell'UE a favore di strumenti di finanziamento basati sulla performance**. I fondi del Dispositivo per la ripresa e la resilienza sono erogati al conseguimento di traguardi e obiettivi che rappresentano fasi concrete dell'attuazione di riforme e investimenti da parte degli Stati membri, premiando in tal modo i progressi compiuti lungo il percorso.

Il Gruppo di lavoro di alto livello sul futuro della politica di coesione

La Commissione europea ha istituito un **Gruppo di lavoro di specialisti di alto livello sul futuro della politica di coesione**, che riunisce rappresentanti del mondo accademico, politici nazionali, regionali e locali, partner socioeconomici e rappresentanti della società civile. Il Gruppo ha pubblicato una **relazione** sul futuro della **politica di coesione** a febbraio 2024, nella quale sostiene tra l'altro che essa dovrà sostenere investimenti orientati al futuro, tenendo conto delle specificità e delle sfide delle regioni, e dovrà combinare un approccio basato sulle prestazioni con la dimensione territoriale al fine di migliorare l'efficienza. La relazione propone altresì di **aumentare le risorse assegnate alla politica di coesione** nel prossimo QFP.

Le conclusioni del Consiglio dell'UE

Il **18 giugno 2024** il **Consiglio** ha approvato **conclusioni** concernenti la nona relazione sulla politica di coesione europea.

Riguardo al futuro della politica di coesione, il Consiglio in particolare ritiene che le varie **sfide strutturali ed emergenti** (transizioni verde e digitale, cambiamenti climatici, migrazione, necessità di competitività e autonomia strategica dell'UE nel contesto della concorrenza globale, nonché instabilità geopolitica alle frontiere esterne dell'UE) devono essere affrontate **evitando un aumento delle disparità** in tutta l'UE. Esprime particolare preoccupazione per le **sfide demografiche** e le **profonde disparità socioeconomiche che permangono a livello subnazionale**, che costringono molte regioni ad affrontare la stagnazione economica e le trappole per lo sviluppo. Sottolinea inoltre le implicazioni per la politica di coesione di eventuali **futuri allargamenti**.

In tale contesto, il Consiglio invita la Commissione a valutare modalità adeguate per fornire un **sostegno su misura alle regioni dopo il 2027 al fine di gestire tali sfide in modo efficiente**, con particolare attenzione a quelle

verdi, digitali, industriali e demografiche e ai diversi livelli di sviluppo socioeconomico.

Ribadisce inoltre i **principi fondamentali** che dovrebbero essere **preservati nella politica di coesione nel periodo successivo al 2027**, quali la gestione concorrente, la *governance* multilivello, un approccio basato sul territorio e il principio di partenariato. Sottolinea inoltre la necessità di semplificare ulteriormente l'attuazione della politica di coesione e di concentrarsi sulla buona *governance* e sullo sviluppo di capacità al fine di garantire che tale politica possa conseguire al meglio i suoi obiettivi.

Risoluzione del Parlamento europeo del 14 marzo 2024 sulla politica di coesione 2014-2020

Nella scorsa legislatura europea, il 14 marzo 2024, il **Parlamento europeo** ha adottato una **risoluzione** sulla politica di coesione 2014-2020 che contiene un paragrafo sul futuro della politica di coesione nel quale si afferma che:

- la politica di coesione dovrebbe rimanere il **principale strumento d'investimento dell'UE** per **ridurre le disparità**, garantire la coesione economica, sociale e territoriale, stimolare la crescita regionale e locale, nonché continuare a fornire un contributo fondamentale per sostenere una transizione socialmente giusta, la ripresa dagli shock simmetrici e asimmetrici e la lotta contro i cambiamenti climatici;
- è necessario **incrementare in termini reali il bilancio complessivo** della politica di coesione nell'ambito del QFP rispetto al periodo di programmazione 2021-2027;
- gli investimenti nel settore della coesione debbano rimanere in regime di **gestione concorrente** per quanto riguarda la programmazione e l'attuazione, al fine di essere in grado di rispondere alle esigenze degli Stati membri, delle regioni e delle zone urbane, rurali e remote. Respinge pertanto **qualsiasi rinazionalizzazione della politica di coesione**;
- la futura politica di coesione debba continuare a prestare attenzione alle regioni che soffrono di limitazioni naturali e demografiche gravi e permanenti, come le zone scarsamente popolate, le isole, le zone montuose e le regioni transfrontaliere;
- all'inizio di ogni nuovo periodo di programmazione, iniziando con il periodo 2028-2034, lo 0,26% del bilancio della politica di coesione debba essere destinato esclusivamente allo sviluppo delle regioni frontaliere ("**miliardo frontaliere**");
- si debba creare un asse specifico affinché le autorità locali e regionali possano affrontare le priorità emergenti;

- la proposta legislativa per la futura politica di coesione dovrebbe essere resa pubblica solo dopo aver preso in considerazione i risultati di un **importante sforzo di consultazione** e di una serie di eventi e formati sul campo a livello dell'UE che riuniscano tutti i livelli di *governance* e tutti gli altri portatori di interessi;
- la **semplificazione** debba essere uno dei principali motori della **futura politica di coesione** (snellire le procedure degli appalti pubblici, migliorarne l'allineamento con le norme in materia di aiuti di Stato, aumentare il ricorso alle opzioni semplificate in materia di costi, attuare il principio dell'audit unico e individuare "sportelli unici" per i potenziali beneficiari);
- occorre una **radicale modernizzazione del modello di attuazione**, ossia il passaggio da un ciclo attività-pagamento a un'attuazione basata sulle **prestazioni**, basata su tappe tangibili, unitamente a un collegamento a riforme che favoriscano la crescita locale e regionale e che sottolineino i fondamenti della politica di coesione;
- alla luce dei cambiamenti strutturali legati alla duplice transizione, verde e digitale, e del suo impatto economico e sociale disomogeneo sulle regioni dell'UE, il principio di una transizione giusta, che non lascia indietro nessun cittadino e nessun territorio, debba guidare il prossimo periodo di programmazione della politica di coesione;
- qualsiasi allargamento futuro dell'UE avrà ripercussioni sul livello di coesione all'interno di essa. Invita, pertanto, la Commissione a effettuare una valutazione dettagliata prima di proporre un nuovo regolamento per il quadro di coesione successivo al 2027;
- è necessario migliorare la relazione tra la politica di coesione e la *governance* economica dell'UE, evitando nel contempo approcci punitivi.

Il parere del Comitato europeo delle regioni

Il 9 febbraio 2024 Comitato europeo delle regioni ha adottato un [parere](#) sul **futuro della politica di coesione dopo il 2027**.

Il parere tra l'altro ritiene che le **priorità e le risorse** corrispondenti per la politica di coesione debbano **evolvere** per il periodo successivo al 2027, in modo che non vi siano dubbi circa il suo ruolo di pietra angolare del progetto europeo e di principale strumento di investimento dell'UE per conseguire la coesione economica, sociale e territoriale a lungo termine. Sottolinea inoltre che si dovrebbero utilizzare **nuovi indicatori** complementari a quello attuale basato sul PIL per definire l'ammissibilità alla politica di coesione; ciò dovrebbe avvenire nell'arco di un periodo di dieci anni, per consentire di evidenziare le traiettorie delle regioni, anche a livello intraregionale, e per fornire una **nuova definizione di "disparità regionali"**, tenendo conto in particolare delle regioni che si trovano in

una trappola dello sviluppo, per il prossimo periodo di programmazione. Ritiene che lo sviluppo di un quadro di valutazione delle vulnerabilità dei territori sia essenziale per avviare un dibattito strategico su come utilizzare la futura politica di coesione per rispondere a tali vulnerabilità; eventuali indicatori aggiuntivi dovranno sostenere le finalità politiche dell'UE ed essere obiettivi e comparabili a livello regionale.

Come **principi generali** della futura politica di coesione il parere in particolare:

- raccomanda con forza che il **modello di gestione concorrente, la governance multilivello e il principio di partenariato** rimangano i principi guida della politica di coesione per il periodo successivo al 2027. Qualsiasi strumento futuro della politica di investimento, compreso un possibile strumento di follow-up del Dispositivo per la ripresa e la resilienza (RRF), dovrebbe basarsi su tali principi ed essere attuato in regime di gestione concorrente, in linea con i principi di sussidiarietà e di *governance* multilivello condivisa;
- ritiene che, in linea con il principio del "non nuocere alla coesione", la Commissione debba **riesaminare la governance** dei futuri programmi gestiti a livello centrale per garantire che il loro impatto sia maggiormente in linea con le esigenze dei territori e tenga meglio conto della loro diversità, e per assicurare un migliore accesso a tali programmi da parte degli enti locali e regionali;
- ricorda che il **principio di sussidiarietà** è uno dei principali elementi costitutivi del progetto dell'UE e dovrebbe essere debitamente rispettato nell'attuazione dei fondi, soprattutto per quanto riguarda le competenze degli enti locali e regionali in conformità dell'articolo 5 TUE;
- sottolinea la necessità di razionalizzare e allineare la complessa terminologia utilizzata in relazione alla politica di coesione, il che costituisce un presupposto fondamentale per migliorarne la visibilità e la titolarità nel periodo successivo al 2027, rendendola **di più facile utilizzo sia per i beneficiari che per le autorità di gestione** e di audit e per i cittadini dell'UE in generale;
- sottolinea l'importanza e i potenziali vantaggi di definire un **approccio più globale alla misurazione dei benefici della politica di coesione che combini indicatori qualitativi e quantitativi e indicatori che vadano oltre il PIL** (quali l'indice di progresso sociale nell'UE, l'indice di vulnerabilità ai cambiamenti climatici o il reddito disponibile delle famiglie) sia nella progettazione che nell'attuazione dei fondi connessi alla politica di coesione; insiste sul fatto che tale politica non può essere presentata solo in termini quantitativi, facendo ad esempio riferimento al tasso di assorbimento dei fondi;
- sottolinea la necessità di **comunicare meglio ai cittadini**, a livello locale, regionale, nazionale e dell'UE, i risultati della politica di coesione, alla luce dei molteplici vantaggi che ne deriveranno, tra cui un impatto positivo sulla fiducia nelle istituzioni dell'UE.

