PIÙ Europei
Editoriale

ATTUALITÀ - POLITICA - CULTURA E SOCIETÀ - AMBIENTE DELL'EUROPA

N° 124 Anno VII / Gennaio 2026

La Presidenza Danese: *Un'Europa forte in un mondo che cambia*

di Pier Vittorio Romano

by Gemini (*)

Il mese di dicembre 2025 rappresenta un momento cruciale per l'Unione Europea, poiché segna la conclusione del semestre di **Presidenza di turno della Danimarca** del Consiglio dell'Unione europea, iniziata lo scorso 1° luglio, con l'accelerazione dei *dossier* legislativi chiave prima della pausa invernale e del passaggio di testimone a Cipro in programma per il gennaio 2026.

La Danimarca, parte del "trio" di presidenze insieme a Polonia (1° semestre 2025) e Cipro (1° semestre 2026), si è mossa sotto il motto "*Un'Europa forte in un mondo che* cambia" e, in questo mese conclusivo di presidenza, l'attività diplomatica e legislativa ha raggiunto il suo picco - *crunch time* - per chiudere i negoziati aperti, i cosiddetti *triloghi*, e formalizzare gli accordi politici raggiunti con il Parlamento Europeo. Le priorità strategiche sono state il consolidamento dell'Unione della Difesa e del sostegno all'Ucraina, con particolare attenzione all'integrazione dell'industria della difesa ucraina in quella europea, la competitività verde, affinché sia indissolubilmente legata alla competitività economica e si attendono le conclusioni finali su come rendere il *Green Deal* un motore di crescita industriale, evitando la deindustrializzazione, infine ci sono stati passi avanti concreti nei negoziati con i Balcani Occidentali e l'Ucraina, tema centrale del vertice dedicato del 17 dicembre.

A dicembre 2025, inoltre, la "macchina legislativa" ha lavorato a pieno regime per finalizzare i testi prima della fine della presidenza danese. Sebbene il grosso dei negoziati avvenga a novembre, dicembre è il mese dell'adozione formale e definitiva del **Bilancio Generale dell'Unione per l'esercizio 2026**, che entrerà in vigore il prossimo 1° gennaio e sarà caratterizzato da un focus su investimenti in tecnologie strategiche (STEP), difesa e aiuti umanitari.

L'analisi del Bilancio Generale dell'Unione Europea per l'esercizio 2026 si colloca al termine della procedura di adozione formale, a seguito dell'accordo politico raggiunto tra il Parlamento Europeo e il Consiglio nel novembre 2025. Il bilancio 2026 rappresenta un passaggio cruciale, essendo il penultimo del Quadro Finanziario Pluriennale (QFP) 2021-2027, e riflette la necessità di consolidare la ripresa post-pandemica rispondendo contemporaneamente alle crisi geopolitiche in corso. Il bilancio concordato prevede stanziamenti totali in impegni per circa **193,3 miliardi di euro**. A questi si aggiungono i pagamenti stimati nell'ambito di **NextGenerationEU**, che continuano a sostenere l'economia reale con erogazioni previste superiori ai 100 miliardi di euro per l'anno in corso, portando la capacità finanziaria com-

continua a pag. 2

La movida e i bed&breakfast
Saverio Corasaniti
pagg. 4-6

Sintonia Roma-Helsinki sulle tecnologie del futuro
Gianfranco Nitti
pag. 7

L'Automotive Package
Valerio Valla
pag. 9

Il Pacchetto Autunno
Giorgio De Rossi
pagg. 10-12

continua da pag. 1

plessiva dell'Unione a livelli senza precedenti.
La struttura della spesa si articola su priorità strategiche ben definite. La più importante è la "**Coesione, Resilienza e Valori**" che assorbe la quota maggiore, con circa **71,7 miliardi di euro**. L'obiettivo è colmare i divari economici regionali e sostenere la resilienza sociale, integrando i fondi strutturali tradizionali con le riforme del PNRR che entrano nella loro fase di attuazione più matura. A seguire "**Risorse Naturali e Ambiente**", con uno stanziamento di circa **57 miliardi di euro**, la Politica Agricola Comune (PAC) e il programma LIFE continuano a guidare la transizione verde, ponendo l'accento sulla sicurezza alimentare e sulla biodiversità.
Per il "**Mercato Unico, Innovazione e Digitale**" verranno stanziati circa **22 miliardi di euro** che sono destinati a rafforzare l'autonomia strategica dell'UE. Programmi come *Horizon Europe* e il Meccanismo per collegare l'Europa (CEF) beneficiano di risorse mirate per accelerare la transizione digitale e le infrastrutture critiche, anche in ottica della piattaforma **STEP** (*Strategic Technologies for Europe Platform*).
L'Unione Europea raccoglie risorse per l'Ucraina principalmente attraverso il proprio bilancio a lungo termine (Fondo per l'Ucraina), indebitandosi sui mercati dei capitali per offrire prestiti e sovvenzioni, mobilitando fondi per l'assistenza macrofinanziaria e creando strumenti specifici come il Fondo Europeo per l'Ucraina per attrarre investimenti privati nella ricostruzione, integrando anche il supporto militare tramite lo strumento europeo per la pace.
Parallelamente, la spesa per "**Sicurezza e Difesa**", **circa 2,8 miliardi di euro**, viene rafforzata per potenziare la mobilità militare e la capacità produttiva dell'industria della difesa europea, in risposta al perdurare dell'instabilità ai confini orientali.
Un elemento critico del bilancio 2026 è la gestione del debito di NextGenerationEU. La linea di bilancio **EURI** (*European Union Recovery Instrument*), dedicata al pagamento degli interessi sul debito comune, ha richiesto l'attivazione dello *Strumento di Flessibilità*, erodendo i margini per le spese impreviste.

Presidenza danese By Regione Emilia Romagna (#)

Questo scenario ha costretto le autorità di bilancio a una rigorosa prioritizzazione delle risorse, limitando le riallocazioni non essenziali.
Una delle grandi priorità della Commissione Von der Leyen II e della presidenza danese è la riduzione della burocrazia. La Presidenza danese punta a chiudere i negoziati con il Parlamento sul pacchetto **"Omnibus"** sulla semplificazione che si occupa della razionalizzazione degli obblighi di rendicontazione (*reporting*) per le aziende, in particolare sulla sostenibilità (CSRD) e per le società a media capitalizzazione (*small mid-caps*), nonché sui dossier **PSD3** (terza direttiva sui servizi di pagamento) e **PSR** (regolamento sui servizi di pagamento). Queste norme mirano a modernizzare i pagamenti digitali, rafforzare la sicurezza contro le frodi e migliorare l'*open banking*.
Riguardo i temi caldi della sicurezza, la Commissione e il Consiglio lavoreranno sull'implementazione di misure contro le ingerenze straniere e la disinformazione **(Scudo per la Democrazia - *Democracy Shield*)**, un pilastro del programma di lavoro 2025, inoltre la presidenza danese, su proposta della Commissione, ha avviato i primi passi concreti sulla revisione delle norme contro il traffico illecito di armi da fuoco.
Occorre a questo punto approfondire due dossier legislativi, il pacchetto "Omnibus" sulla semplificazione e la normativa sui pagamenti PSD3 per comprendere l'impatto su un settore specifico.
L'Obiettivo del pacchetto **"Omnibus"** sulla semplificazione è quello di **r**idurre il carico amministrativo del 25%, un impegno chiave della Commissione Von der Leyen II, senza abbassare gli *standard* ambientali o sociali, ma razionalizzando come questi vengono rendicontati.
Consideriamo l'impatto sulla filiera manifatturiera di una PMI italiana del settore metalmeccanico con 150 dipendenti, fornitrice di una grande azienda automobilistica tedesca. Fino a poco tempo fa questa PMI rischiava di essere sommersa da richieste di dati complessi (emissioni Scope 3, diritti umani nella catena di fornitura, etc.) da parte del suo cliente capofila, obbligato dalla direttiva CSRD (*Corporate Sustainability Reporting Directive*) e dalla CSDDD (*Due Diligence*). Ecco come il pacchetto "Omnibus", discusso a dicembre 2025, cambia lo scenario per questa specifica azienda.
La norma introduce il principio per cui le grandi aziende (i capofiliera) **non possono** scaricare indiscriminatamente i propri oneri di rendicontazione sui fornitori PMI, il cosiddetto **Scudo sulla Catena del Valore** (*Value Chain Shield*)**.**
Tutto ciò impatterà, in pratica, nei confronti della grande azienda cliente che potrà richiedere alla PMI solo i dati strettamente necessari e disponibili. Non potrà esigere *audit* completi o reportistica che vada oltre gli standard semplificati dedicati alle PMI (*standard* **VSME** - *Voluntary SME***)** per cui viene formalizzato l'uso di un questionario standardizzato e semplificato a livello europeo. Il vantaggio reale consiste nel fatto che la PMI non dovrà più compilare 20 *form* diversi per 20 clienti diversi. Compilerà una volta sola il modulo **VSME** e quello sarà valido per tutti i committenti europei. Il pacchetto, inoltre, conferma l'adeguamento delle soglie di fatturato per definire le PMI

continua a pag. 3

continua da pag. 2

e le "*Small mid-caps*". Molte aziende che rischiavano di rientrare negli obblighi delle grandi imprese, per via dell'inflazione che ha gonfiato i fatturati, tornano a essere classificate come medie, evitando obblighi di *reporting* pesante diretti. Viene anche confermato lo slittamento temporale per l'applicazione di alcuni *standard* settoriali specifici (es. tessile, automotive), dando alla nostra PMI manifatturiera altri due anni, 2026 e 2027, per adeguare i propri sistemi informatici di raccolta dati, la cosiddetta proroga "*Stop-the-Clock*".

Riguardo la terza direttiva sui servizi di pagamento **PSD3** ed il regolamento sui servizi di pagamento **PSR**, si passa da una Direttiva (**PSD2**) a un Regolamento (**PSR**). La differenza è sostanziale: il "Regolamento" è immediatamente applicabile in tutti gli Stati membri senza bisogno di leggi nazionali di recepimento, eliminando le differenze tra l'Italia e altri paesi UE cosiddetti "*gold plating*".

L'impatto settoriale sul commercio elettronico "*e-commerce*" e la vendita al dettaglio "*retail*" per un'azienda che vende *online* o una piattaforma di marketplace, la PSD3/PSR introduce cambiamenti radicali sul **checkout** (il momento del pagamento) e sulla **gestione delle frodi**.

La vecchia PSD2 aveva introdotto l'autenticazione forte **(***Strong Customer Authentication*)**,** spesso macchinosa a causa di carrelli abbandonati. La PSD3 introduce il concetto di "*Delegated Authentication*". Praticamente un "*e-commerce*" o un "*wallet*" digitale, come Apple Pay o Google Wallet, potrà eseguire l'autenticazione al posto della banca. Se l'utente ha già sbloccato il telefono attraverso sistemi biometrici, quella validazione potrà essere inviata direttamente alla banca emittente con il vantaggio di avere meno reindirizzamenti verso le app bancarie, *checkout* più fluido e **aumento del tasso di conversione** stimato per i *merchant*.

Viene inoltre introdotto un nuovo regime di responsabilità per le frodi di tipo "*Spoofing*", ovvero quando un truffatore si finge la banca per farsi autorizzare un bonifico. Attualmente, il rischio ricade spesso sul cliente o sul *merchant*, tramite *chargeback*. La PSD3 sposta la responsabilità. Se la banca o l'operatore telefonico in alcuni casi definiti, non ha predisposto sistemi adeguati per prevenire la simulazione del numero, dovrà rimborsare la vittima. Per i *merchant*, questo significa meno contestazioni di pagamento fraudolente da gestire.

Diventa anche obbligatorio, per tutti i bonifici istantanei e standard in tutta l'UE, il s**ervizio "Verifica IBAN/Beneficiario"** (IBAN Name Check). Prima di inviare un pagamento a un fornitore o ricevere un rimborso, il sistema verificherà automaticamente se il nome del beneficiario coincide con l'intestatario del conto. Questo riduce drasticamente i bonifici errati e le frodi sulle fatture (falsi IBAN nelle email dei fornitori), un problema enorme per i dipartimenti amministrativi delle aziende.

Inoltre, in parallelo alla PSD3, avanza il regolamento FIDA (*Financial Data Access*). Mentre la PSD2 "apriva" solo i conti correnti, FIDA "apre" i dati di **assicurazioni e investimenti**. Un "*e-commerce*" potrà offrire, al momento del *checkout* di un prodotto costoso anche un'assicurazione istantanea e personalizzata basata non su stime generiche, ma sui dati reali del profilo di rischio del cliente, prelevati, con consenso, dal suo storico assicurativo.

Il mese di dicembre 2025 non è solo un punto di arrivo, ma anche di preparazione per il futuro.

Nelle ultime settimane di dicembre avverrà il passaggio di consegne tecnico e politico dalla Danimarca alla futura Presidenza Cipriota. Le discussioni di dicembre al Consiglio Europeo hanno gettato le basi per il grande negoziato del 2026 sul bilancio a lungo termine dell'Unione europea.

La Danimarca, paese tradizionalmente "frugale", ha impostato il dibattito su efficienza e condizionalità dei fondi chiudendo il suo semestre con risultati tangibili su **competitività** e **sicurezza**.

Per le imprese e i cittadini, gli esiti più rilevanti hanno riguardato l'adozione del bilancio 2026, la semplificazione delle norme burocratiche per le aziende e il rafforzamento delle difese comuni europee. (*)

La movida e i bed&breakfast: il loro impatto incontrollato nelle città turistiche europe

La necessità di una disciplina legislativa della UE

di Saverio Corasaniti
già componente del Consiglio
di Presidenza
della Giustizia Amministrativa

Negli anni post Covid nelle più importanti città europee, come Parigi, Madrid, Roma, Barcellona, Praga, Venezia… si è diffuso il fenomeno della movida e dei *B&B* per effetto dell'iper turismo: un rito collettivo che è andato sempre più degenerando.

Il fenomeno è talmente dilagato da trasformare i centri storici e in parte anche i semicentri delle città stesse in terra di occupazione da parte dei giovani alla ricerca di locali *cult*, enoteche, *minimarket* con bevande da asporto, *cocktail* bar con musica dal vivo.

Contestualmente nei palazzi, anche di pregio e persino di rilevanza culturale, e nei citati centri storici è andata espandendosi ad oltranza l'onda delle micro strutture ricettive in affitto breve o brevissimo denominate B&B, case vacanze e simili.

L'eccesso esagerato di turismo ha apportato certamente consistenti benefici specialmente ai gestori dei locali della movida e delle strutture che ospitano i turisti nonché alle imprese di vendita al dettaglio di prodotti e a quelle che offrono servizi di guida turistica e ai tassisti, tutti interessati ai vantaggi economici. Ma a fronte di siffatti effetti positivi esso ha causato in particolare, e non solo, nella vita delle persone inquietanti sconvolgimenti aggravati dall'inevitabile diffondersi proprio della movida e dei B&B quasi sempre fuori da ogni controllo.

Evenienze fattuali che hanno finito, invero, per sconquassare l'identità dei centri storici e a far perdere soprattutto la tranquillità e la sicurezza alle famiglie in essi residenti, vittime dei seguenti atti e comportamenti illegittimi e dei disagi e molestie di ogni tipo, tutti eticamente inaccettabili e indifendibili prima che giuridicamente illeciti per la sofferenza inflitta alle famiglie stesse.

Quanto alla movida, rappresentata dagli assembramenti di una moltitudine di giovani nei locali e a ridosso degli stessi, sono sotto gli occhi di tutti l'aumento di furti, risse e persino l'accoltellamento tra persone in stato di alterazione da alcol, il consumo libero di stupefacenti e anche alcuni atti e fatti ripugnanti, come l'orinare e vomitare a cielo aperto, le auto parcheggiate, i portoni e i citofoni imbrattati da escrementi, le bottiglie rotte, i rifiuti di ogni genere.

Altre inaudite conseguenze negative, sotto gli occhi di tutti, sono rappresentate: dall'insicurezza derivante dal continuo inquinamento/inferno acustico notturno; dagli atti vandalici e dagli insulti, minacce e violenze inaudite e ingiustificate nei confronti degli abitanti vicini che reclamano solo il diritto di poter riposare.

Da qui il pessimismo e la sensazione dei cittadini di impunità considerato che, secondo *l'id quod plerumque accidit*, ognuno può fare quel che gli pare rischiando poco o niente.

Tutto questo provoca inevitabilmente nei cittadini stessi allarme, senso di frustrazione e di insicurezza che a loro volta creano stati d'ansia, sbalzi di umore e persino depressioni e danni neurologici e cardiovascolari irreversibili.

by Gemini (*)

I citati atti e comportamenti illeciti, specie se ripetuti in maniera continuativa, possono in alcuni casi trasformare l'insofferenza di alcune persone in rabbia irrazionale con le conosciute reazioni foriere di risse collettive con lesioni anche gravi.

Per gli effetti negativi psicologici e i rischi di malattie derivanti dalla c.d. mala movida o violenta gli Stati europei e le loro autorità pubbliche non possono sottovalutare e/o banalizzare tale movimento.

Stante la sua espansione, la gravità delle dette conseguenze e le difficoltà pratiche di combatterla è opinione quasi unanime dei cittadini della necessità di procedere al divieto categorico della movida essendo quasi impossibile imbrigliarla.

Quanto ai *bed&breakfast*, sorti a migliaia senza pianificazione, è ben noto come il loro irrompere senza freni nei palazzi condominiali dei detti quartieri abbiano deteriorato gli equilibri della convivenza e determinato quindi una inversione di rotta peggiorativa ed anche rischiosa nella vita degli abitanti.

Il fenomeno dei *B&B* è esploso soprattutto a Roma a causa dell'arrivo di decine di milioni di pellegrini in occasione del Giubileo, della morte di Papa Francesco e successiva elezione di Papa Leone XIV.

Le oltre 40.000 microstrutture attivate nei condomini del centro storico e del semicentro rappresentano una delle ferite più profonde nel tessuto urbano e abitativo soprattutto di pregio della Capitale italiana.

Lo stesso dicasi in linea di massima per i centri storici delle altre città europee, anch'essi stravolti in quanto precipitati nel vortice degli affari speculativi in toto o in parte non tracciabili.

La socialità, serenità e riposo delle famiglie sono stati e sono tuttora messi a dura prova ed è difficile per i loro componenti trovare le chiavi per risentirsi ottimisti e rilassati, così come è complicato per le autorità competenti frenare l'ulteriore espandersi dei B&B e controllare la loro attività imprenditoriale estranea alla consueta compagine condominiale.

È questo un brutto segnale, una triste storia in quanto, a voler prescindere dagli episodi preoccupanti verificatisi anche nei condomini, i valori della tranquil-

continua a pag. 5

continua da pag. 4

lità e sicurezza, che sono fondamentali per la qualità della vita, vengono annientati già di per sé: dai continui arrivi e partenze dei c.d. "ospiti" incontrollati, dall'andare e venire di estranei all'interno del palazzo, dal passaggio delle chiavi di mano in mano; dall'alto vociare e trascinamento, pure in piena notte, di pesanti *trolley*; dal portone stesso e dalla porta dell'ascensore lasciati dischiusi; dal permanere nell'androne e negli altri spazi comuni per dialogare ma anche discutere animatamente; dall'alto volume televisivo.

In tale destabilizzato contesto ambientale è arduo e disagevole vivere pacificamente nella propria casa, un tempo considerata simbolo di serenità e sicurezza: qualunque soggetto, non sempre "angioletto", può entrare, infatti, nel palazzo e compiere atti anche delittuosi specie nei confronti dei più deboli (anziani e donne).

Gli atti e fatti derivanti dalla mala movida e quelli connessi ai *B&B*, creano, nella loro inquietante miscela di pericolosità, diffidenza verso gli altri e soprattutto comprensibili problemi interiori di turbamento e paura.

È questa oggi la realtà di milioni di europei e per capirla bisogna toccarla con mano, viverla quotidianamente. Solo così ci si può rendere conto di quanto è preoccupante avere accanto soggetti sconosciuti itineranti che si alternano giorno dopo giorno, notte dopo notte con i quali è, quindi, impossibile interagire, avere una qualche relazione, un qualche contatto o dialogo.

Tali effetti deleteri hanno determinato la fuga di tante famiglie che vivevano nel cuore delle città turistiche e i loro appartamenti sono stati inevitabilmente frazionati e trasformati a ruota libera in altre micro strutture ricettive ulteriormente distruttive di socialità e di rapporti umani.

L'illimitata crescita dei *B&B* ha distrutto peraltro la funzione sociale del condomino essendo venuto meno il consolidato senso del vivere assieme e della qualità dell'abitare nel rispetto di regole comuni. Ma la spirale delle medesime micro strutture ha anche, comportato la riduzione o scomparsa di quei meravigliosi posti di incontri tradizionali come i teatri i cinema, le librerie dove le persone si incontravano nonché i negozi di prossimità, sostituiti da pizzerie a taglio, bistrot, pub e da negozi di souvenir a discapito dei detti spazi storici già custodi dell'identità dei quartieri centrali.

Quest'ultimi sono, pertanto, ormai occupati quasi esclusivamente dai turisti che alloggiano per uno o pochi giorni, in *B&B* e case vacanze trasformando i vivi e allegri centri storici residenziali, un tempo ambiti dalle famiglie, in una sorta di albergo diffuso e dunque ridotti a dormitorio.

Pur in presenza delle risalenti negatività che pesano sulla vita degli abitanti nei centri e semicentri, delle loro azioni giudiziarie contro i gestori dei *B&B*, della reazione anche violenta di qualche cittadino esasperato, politica e le pubbliche autorità di tanti Stati europei non hanno avuto contezza o non hanno colto in anticipo la gravità della sopravvenienza critica di ordine pubblico, urbanistico/abitativo e dello squilibrio sociale che rischiavano di deflagrare come poi è avvenuto.

È questo un classico esempio di mancata applicazione del principio comunitario della precauzione che costituisce uno strumento in mano alle "autorità" per gestire quelle situazioni rischiose per la salute e la sicurezza pubblica; interessi primari che travalicano anche lo stretto individuale e che l'ordinamento comunitario dell'UE e quello costituzionale degli Stati membri considerano degni di somma protezione.

Ma a ben vedere la verità potrebbe essere quella secondo la quale i singoli Stati sono passati sopra i dati di fatto delle persone in pericolo ritenendo in buona fede che gli aspetti deleteri del fenomeno scomparissero col passare del tempo.

Presupposizione questa erronea in presenza di una deriva inarrestabile ed anche visibile ove si consideri: che i proprietari e/o gestori dei locali della movida o delle micro strutture ricettive esistenti e di quelle in *fieri* difficilmente erano e sono propensi a rinunciare ai consistenti introiti di denaro; che sulla sicurezza la situazione è andata peggiorando e un forte contributo lo hanno fornito proprio la movida e i *B&B*.

La possibilità e i poteri per affrontare il problema in via preventiva esistevano ed esistono.

Con riferimento proprio a tali poteri/doveri di intervento giova ricordare che gli organi/autorità degli Stati stessi traevano e traggono tuttora la loro legittimazione, tra l'altro, da un risalente impianto legislativo europeo e dei singoli Stati regolante la materia dell'inquinamento acustico che costituisce un preoccupante effetto negativo soprattutto della movida.

Va infatti rilevato: **a)** che la CEE sin dal 2002 ha approvato la direttiva 2002/49 relativa al rumore prodotto da fonti esterne; **b)** che i singoli Stati membri hanno adottato leggi (*in Italia ad esempio la legge 447 del 1995*) e regolamenti disciplinanti i limiti del rumore stesso e anche i piani di azione per ridurre l'inquinamento acustico nocivo per la salute definendone i valori/limite come imposto con la direttiva medesima, nonché predisposto altri atti normativi per stabilire le fasce di orari e i limiti di *decibel*; **c)** che gli enti territoriali regionali e comunali hanno, a loro volta, approvato piani e regolamenti per la bonifica e contenimento dell'inquinamento acustico.

continua a pag. 6

continua da pag. 5

Questo ampio e risalente apparato legislativo e di normazione secondaria è tuttora in vigore ma è rimasto, per così dire, sulla carta non avendo prodotto effetti favorevoli per i cittadini quanto meno relativamente all'inquinamento acustico nocivo generato dalla mala movida.

Pur in presenza della descritta desolante realtà determinata della movida e dei *B&B* le denunce dei cittadini lasciano indifferenti le varie "autorità" preposte alla tutela del loro benessere e della loro sicurezza.

Un'eccezione a siffatta generalizzata tolleranza pubblica si è avuta da qualche anno a Barcellona dove la crescita illimitata del turismo aveva creato, come nelle altre metropoli europee, eccessi di movida e una selva di appartamenti adibiti a locazioni brevi con conseguenziale stravolgimento del centro storico, disturbo della quiete pubblica e peggioramento della qualità della vita degli abitanti.

A seguito di ripetute manifestazioni contro l'iper turismo da parte dei cittadini rivendicanti il diritto al riposo notturno la coraggiosa e lungimirante ex Sindaca Ada Calao ha fatto adottare ed eseguire rigorosi provvedimenti di contrasto alla movida e soprattutto alla crescita insostenibile dei *B&B*.

Pur riconoscendo l'importanza economica del turismo si è voluto quindi privilegiare e proteggere la qualità della vita dei cittadini residenti e quindi la loro vivibilità.

A tal fine ed anche per salvaguardare l'identità del centro storico in via di preoccupante suo svuotamento da parte delle famiglie barcellonesi si è provveduto anzitutto alla chiusura di migliaia di appartamenti turistici abusivi restituendoli al mercato degli affitti regolari nonché al quasi azzeramento dei *B&B* o case vacanze nel centro della città e quindi dando priorità alla casa per le dette famiglie.

Si è vietato poi il troppo rumore notturno e il consumo di alcolici tra le 23 e le 7, nell'interesse degli stessi giovani amanti della movida, prevedendo e infliggendo multe salatissime ai gestori dei locali trasgressori delle relative disposizioni regolamentari.

by Gemini (*)

Al fine di salvaguardare i diritti umani messi in pericolo, tra l'altro, dalla sempre più crescente avidità di molti operatori turistici, dovrebbe essere questo, ad avviso di tanti cittadini residenti nelle citate città turistiche d'Europa, il modello operativo, il percorso comune da seguire per tutti gli Stati.

Ma per conseguire siffatto ideale risultato appare indispensabile che la Commissione europea, che promuove l'interesse generale della stessa Unione, predisponga una legge avente la finalità di affrontare in modo specifico e diretto il fenomeno in esame inquadrandolo nei rigidi binari della legalità e di imporre agli Stati stessi l'assoluto rispetto del contenuto dispositivo della risoluzione.

Il tutto, comunque, finalizzato ad una maggiore protezione dell'identità e qualità dei centri storici europei e una più sicura e completa tutela degli interessi della salute e della sicurezza dei cittadini. Beni questi garantiti sia dall'ordinamento della Unione europea che dalle Costituzioni degli Stati membri in quanto "*diritti fondamentali della persona umana*" non rinunciabili e non vulnerabili.

Le stesse Carte costituzionali, pur riconoscendo e tutelando l'iniziativa economica privata, prevedono che essa non possa svolgersi in modo da recare danno alla salute e all'ambiente.

Questi rilievi, le riferite ripercussioni negative del fenomeno sui cittadini stessi, in particolare su quelli più deboli che non possono essere lasciati alla mercè dei più forti, la constatazione che nelle dette città non si vive più sicuri e che sulla sicurezza si gioca il consenso degli europei, giustificano ampiamente l'auspicato intervento comunitario.

Va poi sottolineato che i cittadini medesimi hanno già pagato e tuttora pagano un prezzo troppo alto rispetto agli affari di tanti operatori/speculatori non tutti rispettosi della vita degli altri, che sono desiderosi di riprendere il controllo della loro esistenza per viverla in serenità e non come la vogliono i predetti soggetti.

Senza la sicumera di aver capito tutto la speranza è che la richiesta di una legge europea, ove accolta, possa rappresentare una controspinta alla spinta degli stessi operatori che riescono compatti (*l'alleanza è nei fatti*), tramite la loro forza elettorale, a condizionare l'agire degli organi decisori statali, regionali e comunali e quindi anche di quelli dotati dell'esclusiva competenza di controllo e di intervento anche sanzionatorio.

Sulla base di quest'ultimo rilievo ed anche perché i governi dei singoli Stati non sembrano ancora disposti o sono restii ai cambiamenti richiesti la proposta di una legislazione comune sulla tematica in questione dovrebbe trovare ingresso nelle istituzioni dell'Unione europea.

Ciò anche perché i cittadini sono in gran maggioranza favorevoli all'introduzione nei confronti della movida e ai *B&B* di rigorosi limiti che possano costituire un baluardo della propria esistenza: protezione apportatrice di benessere psicologico e morale agli stessi cittadini una volta liberati dalle descritte "gabbie" nelle quali sono tuttora rinchiusi.

Sintonia Roma-Helsinki sulle tecnologie del futuro: Urso e Tavio rilanciano la cooperazione su spazio e *"quantum computing"*

di Gianfranco Nitti
Associazione della Stampa Estera in Italia ASEI
Corrispondente dalla Finlandia – ASEI

Roma e Helsinki rafforzano la loro *partnership* strategica, ponendo le basi per una cooperazione industriale e tecnologica più intensa in settori vitali per la competitività europea. Il Ministro delle Imprese e del Made in Italy, **Adolfo Urso**, ha incontrato a Roma il Ministro finlandese degli Affari Economici, **Ville Tavio**, alla presenza dell'ambasciatore **Matti Lassila**, per definire un piano congiunto focalizzato su tecnologie emergenti, spazio e cibersicurezza. L'obiettivo primario del vertice è stato quello di spingere iniziative bilaterali e multilaterali in settori chiave come l'Intelligenza Artificiale (AI), l'"*Internet of Things*" (IoT), il "*Digital Twin*", il "Metaverso" e la manifattura avanzata, oltre alle biotecnologie.

Nel cuore del dibattito, ha trovato ampio spazio il "*Quantum Computing*". Italia e Finlandia, riconosciute come nazioni pioniere in questo campo, hanno concordato sulla necessità di interventi coordinati e di lungo respiro a livello europeo. L'impegno congiunto si concentrerà sulla valorizzazione di iniziative cruciali, tra cui il programma di ricerca e innovazione "*Quantum Flagship*" e la nascente "*Accademia Europea del Quantum*". In un'ottica di *governance* futura, l'Italia ha espresso un forte interesse a collaborare attivamente alla definizione del futuro "*Quantum Act europeo*", atteso nel secondo trimestre del 2026.

Un'ampia sezione dell'incontro è stata dedicata alle politiche spaziali. Il ministro Urso, in qualità di Autorità delegata per il settore, ha evidenziato la ritrovata centralità dell'Italia nello spazio, confermata anche dalla Ministeriale dell'ESA tenutasi a Brema. L'Italia, infatti, guiderà per il prossimo triennio il "*Consiglio dell'Agenzia Spaziale Europea*" (**ESA**). A testimonianza di questo rafforzato impegno, il ministro ha annunciato la partecipazione di un astronauta italiano alla storica missione lunare "*Artemis*" e l'incremento del contributo nazionale al bilancio ESA di oltre il 13%, raggiungendo la cifra record di 3,5 miliardi di euro. Urso ha proposto di valutare sinergie con la Finlandia su programmi "***dual-use***", con particolare riferimento all'osservazione della Terra, alla trasmissione sicura di dati e all'accesso autonomo allo spazio.

Durante l'incontro in Italia, il Ministro Tavio ha avuto modo di visitare l'hub aerospaziale di Torino in occasione dell'*Aerospace & Defense Meetings* (**A&DM**), un distretto che rappresenta un polo globale di eccellenza con un fatturato superiore ai 14 miliardi di euro solo in Piemonte. Il settore è un leader mondiale nella produzione di velivoli, satelliti e moduli spaziali per missioni internazionali.

La sua crescita è trainata dai sistemi avanzati integrati (*radar, registratori di volo, strumentazione di controllo motori e lo sviluppo di droni*) e poggia su una catena di fornitura tecnologicamente avanzata, con aziende leader come *Leonardo*, *Fincantieri*, *GE Avio Aero*, *Thales Alenia Space Italia*, *Avio S.p.A.* ed *Elettronica*, che supportano migliaia di PMI. Oltre 300 piccole e medie imprese (PMI) costituiscono la spina dorsale del settore, con l'85% dei membri della *Federazione Italiana Industrie per l'Aerospazio* (**AIAD**) che sono PMI. "*Le nostre aziende vantano competenze tecnologiche di livello mondiale. La visita a Roma e Torino offre l'opportunità di approfondire la nostra cooperazione con l'Italia, avviare nuove partnership e creare un futuro in cui competitività e sicurezza europee vadano di pari passo*", ha dichiarato Tavio.

A chiusura del confronto istituzionale, si è svolta una sessione di dialogo con il settore privato. Hanno partecipato i rappresentanti di 10 aziende finlandesi specializzate (*tra cui Nokia, IQM Quantum Computers, e Patria*) e i vertici di grandi realtà industriali italiane come *Thales Alenia Space*, *Telespazio* e *Leonardo*. L'incontro ha sancito un legame economico in continua crescita: dal 2015, la presenza industriale finlandese in Italia è aumentata del 35%, raggiungendo 120 realtà operative e occupando quasi 8.800 dipendenti sul territorio nazionale. (*)

NEWS DALL'EUROPA

a cura di Carlo Felice Corsetti

LE ATTIVITÀ DELLE ISTITUZIONI

Il Parlamento Europeo raccomanda la creazione di uno "spazio Schengen militare" per far fronte alla minaccia russa

E' stata approvata dai deputati con 493 voti a favore, 127 contrari e 38 astensioni una risoluzione non vincolante nella quale si afferma che la guerra della Russia contro l'Ucraina ha reso necessario sottoporre a riesame urgente la mobilità militare, allo scopo di consentire il rapido trasferimento transfrontaliero delle truppe, degli equipaggiamenti e degli asset militari in tutta Europa.

Viene sollecitata l'eliminazione delle frontiere all'interno dell'Europa per gli spostamenti delle truppe oltre al rafforzamento degli equipaggiamenti militari e al consolidamento delle strade, delle ferrovie, dei ponti e delle gallerie.

La mobilità militare è ormai da considerare importante per la difesa dell'Unione Europea ed è fondamentale per la difesa del fianco orientale, con particolare attenzione per la Polonia ed i paesi baltici. La sicurezza e la difesa europee presuppongono una drastica riduzione di ostacoli alla mobilità militare. Nelle situazioni di crisi lo spostamento delle unità di reazione rapida deve avvenire entro 24 ore. L'Unione Europea deve promuovere adeguati finanziamenti.

La proposta di aumento di oltre 17 miliardi di euro del bilancio per la mobilità militare, avanzata dalla Commissione per il prossimo bilancio a lungo termine, è accolta favorevolmente dal Parlamento. I deputati ricordano che nel bilancio 2021-2027 le risorse proposte furono tagliate del 75% e invitano gli Stati membri a non ridurre più tali fondi.

Sottolineano che l'adeguamento di 500 "punti critici" infrastrutturali, tipo gallerie e ponti, renderebbe necessaria una spesa di circa 100 miliardi di euro. Invitano pertanto la Commissione a rendere più facili le regole per ricevere finanziamenti per progetti *dual-use*.

Per il Parlamento sono ancora rilevanti gli impedimenti di natura finanziaria, amministrativa e infrastrutturale, che portano gli spostamenti di equipaggiamenti militari all'interno dell'Unione ad esigere più di un mese. La Commissione europea e gli Stati membri sono pertanto invitati a migliorare le infrastrutture di trasporto, soprattutto nei quattro corridoi UE per la mobilità militare. Si richiedono altresì uno sportello unico per i movimenti transfrontalieri e soluzioni digitali per l'accelerazione delle autorizzazioni.

PiùEuropei a Bruxelles (#)

I deputati considerano importante puntare alla realizzazione di uno "*spazio Schengen militare*", potenziato da una *task force* sulla mobilità militare e da un *coordinatore europeo* con il compito di facilitare le iniziative, utilizzando una *tabella di marcia* della Commissione.

Infine, i deputati considerano una evidente priorità della cooperazione UE-NATO la mobilità militare, che deve garantire sempre i movimenti delle forze alleate in pace, crisi o guerra.

Si ritengono pertanto necessarie periodiche esercitazioni congiunte e stress test.

La risoluzione prevede altresì che l'UE , come fa già la NATO, sia in grado di far attraversare le frontiere interne dell'UE alle truppe di reazione rapida entro tre giorni, in tempo di "pace" ed entro 24 ore nelle "crisi".

I deputati delle commissioni trasporti e difesa iniziano adesso i lavori legislativi sul pacchetto mobilità militare presentato dalla Commissione europea.

Il correlatore della commissione per la sicurezza e la difesa Petras Auštrevičius (Renew, LT) ha dichiarato: "*Per mantenere la forza dell'Europa e la sua capacità di deterrenza nei confronti degli aggressori, è fondamentale dimostrare la nostra prontezza ad agire. Ciò implica disporre della capacità di dispiegare rapidamente truppe e attrezzature in tutta l'UE. Superare gli oneri amministrativi e sviluppare capacità e infrastrutture a duplice uso non è un lusso, ma una necessità. Il Parlamento richiama l'attenzione sul lavoro che resta da fare per realizzare un vero «Schengen militare», che deve essere portato a compimento nel più breve tempo possibile*".

Il correlatore della commissione per i trasporti Roberts Zīle (ECR, LV) ha sottolineato: "*Attualmente esistono troppi ostacoli alla mobilità militare che potrebbero essere rimossi rapidamente senza richiedere ingenti finanziamenti. Alla luce della guerra di aggressione della Russia contro l'Ucraina, la mobilità militare è diventata ancora più urgente. Non c'è tempo da perdere: dobbiamo mantenere lo slancio e cogliere le opportunità più immediate*".

Più fondi UE per gli investimenti nella difesa (ReArm Europe)

Sono state approvate in via definitiva, con 519 voti a favore, 119 contrari e 25 astensioni, nuove misure per potenziare la base industriale e tecnologica della difesa europea, indirizzando finanziamenti derivanti da fondi UE esistenti.

Da tale legislazione, già concordata con il Consiglio, deriverà la possibilità di dedicare più fondi dell'UE a investimenti collegati alla difesa, modificando i criteri di finanziamento di programmi UE esistenti: Horizon Europe, Fondo europeo per la difesa, Piattaforma per le tecnologie strategiche per l'Europa (STEP), programma Europa digitale e Meccanismo per collegare l'Europa (CEF).

I deputati hanno assicurato, inoltre, più sostegno all'industria della difesa ucraina, garantendo la partecipazione del paese al Fondo europeo per la difesa,.

Durante i negoziati sul testo legislativo con il Consiglio, il Parlamento ha inserito il potenziamento della resilienza di fronte alle ingerenze straniere e agli attacchi ibridi nell'applicazione delle misure.

Le principali modifiche. Il programma di ricerca Horizon Europe promuoverà applicazioni civili con possibili applicazioni militari (dual use).

Le "tecnologie della difesa" saranno inserite come quarto settore strategico della Piattaforma per le tecnologie strategiche per l'Europa (STEP). E il supporto sarà ampliato alle piccole e medie imprese, incluse le start-up e le piccole imprese a media capitalizzazione (*small mid-cap entreprise*).

Sarà altresì possibile il finanziamento UE di infrastrutture di trasporto *dual use* nel Meccanismo per collegare l'Europa, inclusi i percorsi della mobilità militare.

Prima della pubblicazione nella Gazzetta ufficiale e l'entrata in vigore, la legislazione dovrà essere ora formalmente adottata dal Consiglio.

Il contesto. La proposta "mini-omnibus"della Commissione europea, presentata il 22 aprile 2025, ha l'obiettivo di potenziare gli investimenti per la difesa già presenti nel bilancio dell'UE, a fronte dell'aggravamento della minaccia geopolitica.

Essa faceva seguito al libro bianco "Difesa europea – Prontezza 2030", sul potenziamento dell'autonomia strategica e della competitività dell'UE nella difesa.

"*L'UE sta finalmente adattando i suoi strumenti alla realtà della sicurezza odierna*.- ha dichiarato il relatore Rihard Kols (ECR, Lettonia) - *Non si tratta di nuovi bilanci, ma di usare in modo più intelligente e strategico i programmi esistenti. Il Parlamento ha ottenuto priorità chiave – tra cui la partecipazione dell'Ucraina al Fondo Europeo per la Difesa e un maggiore sostegno all'innovazione rilevante per la difesa – salvaguardando al contempo i principi fondamentali. Questo costituisce un precedente importante su come l'Europa dovrebbe gestire gli investimenti nella difesa in futuro. Gli strumenti ci sono; ora occorre passare alla fase di attuazione*".

(Fonte: https://european-union.europa.eu)

AUTOMOTIVE: verso una strategia industriale integrata

di Valerio Valla
Ceo Studio Valla European Consulting

Per oltre un secolo il settore automotive ha rappresentato uno dei pilastri dell'industria europea, contribuendo in modo decisivo alla crescita economica, all'occupazione e all'innovazione tecnologica. Oggi questo comparto si trova al centro di una trasformazione strutturale senza precedenti, determinata dalla convergenza di tre fattori: la transizione climatica, la competizione geopolitica e l'accelerazione tecnologica.

Con l'***Automotive Package* presentato dalla Commissione europea il 16 dicembre**, Bruxelles compie un salto di qualità: non si limita più a orientare il mercato attraverso standard ambientali, ma costruisce **la prima vera strategia industriale europea per *l'automotive***, integrando politiche climatiche, industriali e di competitività.

Questo approccio si inserisce pienamente nel quadro delineato dal "*Clean Industrial Deal*" e dal "*CompetitivenessCompass*", che individuano nella decarbonizzazione un fattore strutturale di crescita e di rafforzamento della base industriale europea, piuttosto che un mero vincolo regolatorio.

Il pacchetto rappresenta l'evoluzione naturale dell'*Automotive Action Plan* presentato nei mesi precedenti, ma ne amplia profondamente la portata, rispondendo alle richieste dell'industria di maggiore flessibilità, certezza regolatoria e sostegno alla produzione europea, senza arretrare sull'obiettivo della neutralità climatica al 2050.

Il messaggio politico della Commissione è chiaro: la direzione verso la mobilità a zero emissioni non cambia, ma il percorso diventa più pragmatico. La revisione degli standard CO_2 per auto e furgoni mantiene infatti un forte segnale di mercato a favore dell'elettrificazione, introducendo al contempo elementi di neutralità tecnologica e maggiore flessibilità, pensati per rispondere alle difficoltà reali che il settore sta affrontando nella fase di transizione.

Dal 2035 i costruttori dovranno garantire una riduzione del 90% delle emissioni allo scarico, mentre il restante 10% potrà essere compensato attraverso nuovi meccanismi che tengono conto dell'intero ciclo industriale ed energetico. In particolare, sarà possibile valorizzare l'utilizzo di acciaio a basse emissioni prodotto all'interno dell'Unione europea, così come i risparmi emissivi derivanti dall'impiego di *e-fuels* e *biocarburanti* immessi sul mercato.

Questa impostazione amplia il perimetro delle soluzioni disponibili e consente a tecnologie come ibridi *plug-in*, *range extender*, *mild hybrid* e motori a combustione interna di mantenere un ruolo oltre il 2035, accanto ai veicoli elettrici e a idrogeno. Non si tratta di una retromarcia rispetto agli obiettivi climatici, bensì di un tentativo di preservare capacità industriale, occupazione e filiere strategiche europee, evitando shock improvvisi che potrebbero indebolire la competitività del settore.

Nel breve periodo, la Commissione introduce inoltre ulteriori margini di flessibilità per accompagnare il mercato verso gli obiettivi intermedi. Tra questi rientrano i super-crediti riconosciuti alle piccole auto elettriche prodotte nell'UE, l'introduzione di meccanismi di *banking* e *borrowing* nel periodo 2030-2032 e la revisione del target di riduzione delle emissioni per i furgoni al 2030, che scende dal 50% al 40%, in riconoscimento delle difficoltà strutturali che caratterizzano questo segmento del mercato. In questa prospettiva, le flessibilità introdotte non rappresentano deroghe temporanee, ma strumenti pensati per garantire certezza regolatoria e ridurre il rischio per gli investimenti lungo l'intera catena del valore, offrendo ai costruttori e ai fornitori una traiettoria chiara e prevedibile verso la transizione.

Una delle novità più rilevanti del pacchetto riguarda la decarbonizzazione dei veicoli aziendali, che rappresentano circa il 60% delle nuove immatricolazioni di auto e addirittura il 90% dei furgoni nell'Unione europea. La Commissione propone l'introduzione di obiettivi vincolanti a livello nazionale per l'adozione di veicoli a zero e a basse emissioni da parte delle grandi imprese a partire dal 2030, intervenendo così su un segmento di mercato in grado di orientare in modo significativo la domanda complessiva.

La scelta di concentrare l'azione sulle flotte corporate risponde a una logica industriale ben definita. Da un lato, consente di generare una domanda stabile e prevedibile per i costruttori europei, offrendo maggiore certezza sugli investimenti in nuovi modelli e tecnologie. Dall'altro, permette di accelerare la riduzione delle emissioni complessive, poiché i veicoli aziendali percorrono mediamente un numero di chilometri molto superiore rispetto alle auto private. Inoltre, l'elevato turnover di queste flotte favorisce un più rapido afflusso di veicoli elettrici e a basse emissioni nel mercato dell'usato, rendendo la mobilità elettrica progressivamente più accessibile anche ai consumatori privati.

Elemento centrale di questa impostazione è il collegamento diretto tra incentivi pubblici e produzione europea. Solo i veicoli a zero o a basse emissioni realizzati nell'Unione potranno beneficiare di sostegni finanziari, rafforzando così la dimensione industriale della transizione. In un contesto di crescente concorrenza globale, questa scelta rappresenta un segnale politico forte, volto a coniugare decarbonizzazione, competitività e tutela delle filiere produttive europee.

In questo senso, la decarbonizzazione delle flotte aziendali assume il ruolo di leva di politica industriale indiretta, capace di stabilizzare la domanda nel breve periodo e di accompagnare la trasformazione dell'offerta senza ricorrere a sussidi generalizzati.

Il Battery Booster, con una dotazione complessiva di 1,8 miliardi di euro, rappresenta il vero cuore industriale dell'Automotive Package. Di queste risorse, 1,5 miliardi saranno messi a disposizione dei produttori europei di celle sotto forma di prestiti a tasso zero, con l'obiettivo di sostenere gli investimenti lungo le fasi più critiche della catena del valore. La strategia perseguita dalla Commissione risponde a una duplice esigenza: da un lato ridurre la dipendenza dell'Unione da attori dominanti extraeuropei, dall'altro costruire una filiera delle batterie interamente europea, capace di essere al tempo stesso competitiva, resiliente e sostenibile. Il Booster si inserisce così in un ecosistema più ampio che comprende il Net Zero Industry Act e il Piano d'Azione per le Batterie, rafforzando il coordinamento tra Stati membri, il sostegno all'innovazione e la sicurezza degli approvvigionamenti. In questa prospettiva, la transizione energetica assume sempre più i contorni di una vera e propria politica di sicurezza economica.

Negli ultimi sei anni l'Europa ha registrato una contrazione di circa 1,6 milioni di vendite nel segmento delle piccole auto, con effetti diretti sulla produzione industriale e sui livelli occupazionali. Il pacchetto risponde a questa criticità attraverso la *Small Affordable Cars Initiative*, che introduce una nuova categoria di veicoli elettrici fino a 4,2 metri di lunghezza. La definizione armonizzata di questo segmento consente a Stati membri e autorità locali di sviluppare incentivi mirati, sia fiscali sia non fiscali, riducendo la frammentazione normativa che ha finora ostacolato una diffusione omogenea di questi veicoli. La Commissione prevede inoltre una stabilità regolatoria di dieci anni per questa categoria, un elemento cruciale per attrarre investimenti industriali e pianificare strategie di lungo periodo. Il messaggio di fondo è chiaro: l'elettrico europeo non può rimanere confinato al segmento premium, ma deve tornare a essere un prodotto di massa, accessibile ai cittadini e sostenibile dal punto di vista industriale.

L'Automotive Omnibus rappresenta forse la componente meno visibile del pacchetto, ma è anche quella destinata a produrre effetti più immediati nel breve periodo. Con risparmi stimati in circa 706 milioni di euro l'anno, di cui 222 milioni a beneficio delle piccole e medie imprese, il pacchetto di semplificazioni interviene in modo mirato sulla riduzione dei costi amministrativi e degli oneri di conformità. Le misure previste semplificano i processi di test e omologazione, allineano il trattamento regolatorio dei van elettrici a quello dei veicoli tradizionali, eliminano requisiti duplicativi privi di reali benefici ambientali e introducono una nuova categoria, la M1E, dedicata ai piccoli veicoli elettrici. Liberare risorse attraverso la semplificazione normativa significa consentire alle imprese di reinvestirle in innovazione, sviluppo di nuovi modelli e rafforzamento della propria presenza sui mercati globali, contribuendo così alla competitività complessiva del settore automotive europeo.

Il pacchetto aggiorna anche le regole sull'etichettatura dei veicoli, armonizzandole a livello europeo e includendo nuove informazioni su consumi elettrici, autonomia e origine del veicolo. L'estensione al mercato dell'usato e ai van rafforza la trasparenza e sostiene la diffusione dei veicoli a basse emissioni.

In un contesto di trasformazione profonda, il consumatore diventa un attore della transizione, non solo un destinatario passivo di obblighi normativi.

Con l'*Automotive Package*, la Commissione europea riconosce una verità politica ed economica: la transizione verde funziona solo se è anche una transizione industriale credibile.

Il pacchetto combina ambizione climatica, flessibilità regolatoria, sostegno alla domanda e politica industriale, offrendo al settore automotive una traiettoria più realistica per affrontare la competizione globale. Non è la fine del dibattito – soprattutto su tecnologie, tempi e strumenti – ma è un cambio di paradigma: l'Europa non chiede più solo di adeguarsi, ma prova a costruire le condizioni per vincere la transizione. (*)

Buone notizie per l'Italia nel "Pacchetto di Autunno" del semestre europeo 2026

di Giorgio De Rossi,
Revisore Legale, già Dirigente Coordinatore del Ministero Economia e Finanze

Il 25 novembre 2025 la Commissione europea ha adottato a Strasburgo il "**Pacchetto d'Autunno**" del semestre europeo 2026, che definisce le priorità della politica economica e occupazionale dell'Unione volte a stimolarne la competitività. Il documento elaborato dalla Commissione contiene una panoramica del contesto socio-economico e fornisce, nel contempo, agli Stati membri, gli strumenti e gli indirizzi necessari per il raggiungimento degli obiettivi programmati. Nel corso di ciascun anno la Commissione, in autunno ed in primavera, pubblica, sotto la forma della "Comunicazione", due previsioni complete: esse costituiscono l'atto con il quale un'istituzione dell'UE (la Commissione) espone la propria posizione su argomenti strategici, presentandola alle istituzioni europee (Parlamento e Consiglio) ed agli altri Paesi membri per un ulteriore esame e valutazione. Il Commissario europeo per l'Economia, Valdis Dombrovskis, durante la conferenza stampa sul pacchetto d'autunno del semestre 2026, nella sede del Parlamento europeo di Strasburgo, ha sostenuto la necessità di: "*Porre la competitività dell'Europa al centro della nostra agenda, stimolando la produttività, promuovendo l'innovazione ed eliminando gli ostacoli agli investimenti. Il semestre contribuirà a realizzare tali obiettivi attraverso riforme nazionali coordinate e con l'attuazione tempestiva dei piani per la ripresa, nonché mediante azioni concrete per promuovere la nostra sicurezza*". Quali sono, dunque, i contenuti del Pacchetto di Autunno del semestre europeo 2026? Esso comprende i seguenti documenti: **l'analisi annuale della crescita sostenibile**; i Pareri sui **Documenti Programmatici di Bilancio**; il **Progetto di Raccomandazione sulla politica economica della zona euro**; la **Relazione sul meccanismo di allerta**; la **Proposta di Relazione comune sull'Occupazione**.

L'analisi annuale della crescita sostenibile definisce le priorità generali di politica economica, occupazionale e sociale dell'Unione europea per i successivi 12-18 mesi stabilite dalla Commissione. Individua le sfide e raccomanda le misure da adottare per promuovere la crescita, l'inclusività e la convergenza nell'UE. Le priorità individuate devono essere integrate dagli Stati membri nelle politiche economiche nazionali per l'anno successivo.

Con i **Pareri sui Documenti Programmatici di Bilancio (DPB)** degli Stati membri della zona euro, la Commissione valuta in che misura i Progetti di Bilancio per l'esercizio successivo si allineano, sia alle Regole finanziarie dell'UE, quanto alle Raccomandazioni specifiche per ciascun Paese adottate dal Consiglio dell'Unione nell'estate precedente. I Pareri si rifanno ai requisiti del "Patto di Stabilità e Crescita" (PSC), ossia ad una serie di regole volte a garantire che gli Stati membri perseguano e mantengano finanze pubbliche sane e coordinino le loro politiche fiscali. Detti DPB possono essere valutati come *conformi* o *a rischio di non conformità* rispetto alle Raccomandazioni del Consiglio. La Commissione, per

Free copyright by Pixabay (#)

continua a pag. 11

continua da pag. 10

l'anno 2026, ha adottato Pareri sui "Documenti Programmatici di Bilancio (DPB)" per 17 Stati della zona euro. In particolare: **12 Documenti Programmatici di Bilancio** sono stati valutati **conformi** e gli Stati membri, quali Cipro, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, **Italia**, Lettonia, Lussemburgo, Portogallo e Slovacchia**,** sono stati invitati a continuare ad attuare le politiche di bilancio nel 2026 come programmato.

3 Documenti Programmatici di Bilancio, presentati dalla Croazia, dalla Lituania e dalla Slovenia, sono stati valutati **a rischio di non conformità**, mentre i Programmi di **Malta** e dei **Paesi Bassi** sono stati valutati **a rischio di non conformità *sostanziale.*** Questo gruppo di Paesi è stato, pertanto, invitato, prima di finalizzare le proprie procedure di Bilancio nazionale, ad adottare le misure necessarie per garantire che la politica di Finanza Pubblica nel 2026 risulti in linea con la Raccomandazione del Consiglio. Per quanto concerne le valutazioni della Commissione sugli sviluppi e sulle prospettive dei **Bilanci pubblici** nei restanti 10 Stati, 7 Paesi sono stati giudicati **conformi**: Austria, Belgio, Cechia, Danimarca, Svezia, Polonia e Romania; mentre 3 Stati membri, quali la **Bulgaria**, l'**Ungheria** e la **Spagna** sono stati considerati **a rischio di non conformità.**

È importante precisare la differenza esistente tra i Documenti Programmatici di Bilancio (DPB) ed i Bilanci pubblici presentati a Bruxelles dai 27 Paesi e valutati dalla Commissione nel c.d. "**Pacchetto di Autunno**" del semestre europeo per il 2026. I primi, ossia i DPB, (che per l'Italia sono costituiti dal "**Documento Programmatico di Finanza Pubblica - DPFP**" inviato alle Camere entro il 30 settembre di ciascun anno) sono strumenti di previsione e di programmazione che definiscono gli obiettivi economico-finanziari della Legge di Bilancio da approvarsi entro il 31 dicembre. Invece, i Bilanci delle Amministrazioni Pubbliche statali, nei loro contenuti, sono documenti contabili che esprimono la gestione finanziaria dell'esercizio in corso. Possiamo quindi affermare che mentre i DPB sono stime e valutazioni orientate verso il futuro, i Bilanci pubblici contengono informazioni già definite.

Free copyright by Pixabay (#)

Notevole stupore ha suscitato la situazione della Spagna e dei Paesi Bassi che hanno presentato Documenti finanziari valutati "**a rischio di non conformità**". Particolarmente grave è risultata la posizione dell'austera Olanda, valutata ad un rischio di non conformità "sostanziale". Eppure, durante la prima fase della pandemia, quando l'Europa si era drammaticamente divisa tra Stati "Frugali" e Paesi del "Sud" sul modo con cui rispondere alla crisi, creando due fronti diametralmente opposti, i Paesi Bassi avevano fermamente sostenuto le rigorose regole del "Patto di Stabilità". **L'Italia**, dopo vari anni di pesanti reprimende per una spesa "fuori controllo", ha invece mostrato chiari ed evidenti segnali di una contabilità in ordine ed **ha ottenuto**, insieme ad altri otto Paesi (Austria, Belgio, Francia, Ungheria, Malta, Polonia, Romania e Slovacchia) **la sospensione della "Procedura per Disavanzi Eccessivi" (PDE)**. In concreto, ciò significa che in questa fase non vengono adottate ulteriori misure procedurali; tuttavia la procedura in corso rimane aperta atteso che il disavanzo non è stato portato durevolmente al di sotto del 3% del PIL, come richiesto dalla Raccomandazione del Consiglio. Nel nostro DPE è stata, infatti, prevista una riduzione del PIL, pari al - 3% nel 2025, al -2,8% nel 2026 ed al – 2,6% nel 2027. Pertanto, la Commissione riesaminerà la situazione nel prossimo "Pacchetto di Primavera" allorché saranno disponibili i dati di consuntivo per il 2025.

La Tabella mostra l'andamento della spesa pubblica dell'Italia, in miliardi di euro, attraverso le **Leggi di Bilancio emanate dal 2014 al 2026.** In particolare, il tracciato della linea rossa mostra il raffronto su due annualità degli importi medi delle manovre finanziarie. Pertanto, nell'arco temporale tra il 2014 ed il 2026, le Leggi di Bilancio hanno mostrato un altalenante percorso di "**stop and go**", passando da

continua a pag. 12

PIÙ Europei

N° 124 Anno VII / Gennaio 2026

Ass.ne Culturale "La Rocca d'Oro" - Via Vittorio Emanuele, 6 - 03010 Serrone (FR)

Rec. Tel. 0039 338 9132240

Reg. Trib. Frosinone 188/18

Direttore Responsabile: Pier Vittorio Romano

Direttore Editoriale: Carlo Felice Corsetti

Stampa: Tipografia Ferrazza - Largo Santa Caterina, 3 00034 Colleferro (RM)

(*) testo compilato o immagine realizzata anche con l'utilizzo di A.I. (fonti e dati verificati)

(#) immagine con liberatoria o licenza di libero utilizzo

continua da pag. 11

una severa manovra di Bilancio di € 12 Mld, varata dal Governo Letta nel 2014, alla svolta espansiva del Governo Renzi di 95 Mld di euro nel triennio 2015/2017, per poi discendere con il Governo Gentiloni ad € 23 Mld nel 2018 e nuovamente risalire nei due Governi Conte (2019/2021), raggiungendo la punta massima della politica espansiva, di € 120 Mld, che ha fatto ingigantire il deficit e tremare Bruxelles; con il Governo Draghi la Legge di Bilancio è nuovamente scesa a € 32 Mld e risalita ancora una volta nel 2023 nel primo anno del Governo Meloni durante il quale, nel triennio 2024/2026, è iniziata una nuova discesa della manovra finanziaria attraverso una graduale politica di normalizzazione della spesa pubblica tuttora in atto. La prima stesura del Disegno di Legge di Bilancio per il 2026 è stata approvata a metà ottobre dal Consiglio dei Ministri per un importo di oltre 18 Miliardi di euro. Il Governo, a metà dicembre, ha predisposto un nuovo pacchetto di misure che ha portato il Bilancio per il 2026 ad attestarsi sull'ordine dei 22 Miliardi di euro, contemperando la necessità del rigore con il rafforzamento della crescita. Inoltre, la manovra è stata finanziata a "tassi zero", ossia non ha incrementato i conti pubblici con oneri aggiuntivi extra bilancio, in quanto ha operato una redistribuzione delle risorse.

Tornando ai contenuti del Pacchetto di Autunno del semestre europeo 2026, passiamo ora all'esame degli altri documenti che lo compongono.

Il Progetto di "**Raccomandazione sulla politica economica della zona euro**" del Consiglio fornisce agli Stati membri indicazioni strategiche su questioni chiave che incidono sul funzionamento dell'intera area. La Raccomandazione mira a rafforzare la cooperazione e l'allineamento tra le politiche della zona euro e quelle nazionali. Tale documento è, pertanto, una "**Raccomandazione della Raccomandazione del Consiglio**", in cui la Commissione suggerisce al Consiglio di prendere iniziative specifiche affinché gli Stati: ridefiniscano le priorità di bilancio per far fronte alla spesa necessaria per gli investimenti strategici, affrontino le strozzature dell'industria della difesa, promuovano gli appalti congiunti ed, infine, completino l'attuazione dei rispettivi Piani per la Ripresa e la Resilienza entro il 31 Agosto 2026 garantendo il pieno assorbimento dei fondi dell'UE. La "**Relazione sul meccanismo di allerta**" funge da strumento di screening annuale dell'UE per facilitare l'individuazione precoce dei potenziali squilibri macroeconomici che possono incidere sull'economia dei singoli Stati membri della zona euro o dell'UE nel suo complesso. In presenza di un rischio elevato che richieda un'ulteriore analisi, la Commissione può decidere di sottoporre lo Stato interessato ad un esame approfondito con cui verificherà la presenza del rischio macroeconomico. Gli esami successivi saranno annunciati nella Relazione sul meccanismo di allerta.

La Proposta di "**Relazione comune sull'Occupazione**" esamina i principali sviluppi occupazionali e sociali nell'UE promuovendo le misure attuate dai Governi nazionali per rafforzare i mercati del lavoro, per sostenere le competenze e favorire la qualità delle attività lavorative, nonché per garantire che la crescita salariale rimanga in linea con la produttività. Per la prima volta la Commissione ha proposto al Consiglio di emanare una "**Raccomandazione sul Capitale Umano**", rivolta a tutti i 27 Paesi membri, con la quale si richiedono azioni urgenti per fronteggiare le sfide strutturali che possano danneggiare la competitività. La Raccomandazione invita gli Stati a dare priorità all'istruzione ed alle competenze necessarie nei settori strategici dell'UE: la transizione pulita, l'economia circolare, la decarbonizzazione industriale, la sanità, le biotecnologie, l'agricoltura, l'industria della difesa e dello spazio. Sollecita, pertanto, il rafforzamento dei programmi in materia di Scienza, Tecnologia, Ingegneria e Matematica (STEM). La Raccomandazione, inoltre, esorta a mobilitare risorse pubbliche e private da investire nelle **"persone".** Questo andrà a beneficio, in egual misura, della società, degli affari e degli individui, al fine di tenere il passo con l'evoluzione dell'economia ed essere in grado di anticipare le professioni emergenti del futuro in modo che le politiche europee possano rispondere alle esigenze di oggi e di domani piuttosto che a quelle di ieri. (*)

Con il masterplan Fiumicino 2046 Roma punta a diventare hub del mediterraneo

di Margherita D'Innella Capano

A Natale l'aeroporto di Fiumicino raggiungerà la quota record di 50 milioni di passeggeri entrando nella top 20 dei principali scali europei. Utilizzato regolarmente da 100 vettori, serve 80 Paesi e oltre 230 destinazioni. Il traffico aereo continua a crescere da dopo il Covid facendo registrare incrementi a due cifre dai 33 milioni pre-pandemici, tanto da spingere la società di gestione, "Aeroporti di Roma" (*ADR*), a presentare un piano di ampliamento. Il *Masterplan* Fiumicino 2046 prevede un investimento di 9 miliardi che, oltre alla costruzione della quarta pista e a nuove infrastrutture e servizi, ha l'obiettivo ambizioso di creare le premesse per raggiungere i 100 milioni di passeggeri nei prossimi venti anni, che lo farebbero diventare il primo *hub* del Mediterraneo. Una crescita attestata da importanti premi come il *Best Airport Awards* che si aggiudica per la settima volta consecutiva. Il piano di sviluppo, interamente auto finanziato prevede 4 miliardi di euro destinati alla "manutenzione" dell'attuale infrastruttura e 5 per nuove opere e si configura come un *driver* essenziale per la crescita e lo sviluppo economico nazionale, in grado di generare ricadute positive non solo sul settore aeroportuale, ma sull'intero sistema produttivo, contribuendo in maniera significativa alla creazione di occupazione. Uno studio del Centro di ricerca in *Strategic Change* della Luiss recentemente ha avanzato una stima dell'impatto economico sia a livello regionale che a livello nazionale. Nel primo caso l'investimento per il Lazio produrrebbe una ricaduta di 18 miliardi di euro e circa 67mila nuovi posti di lavoro, mentre il ritorno per il Paese raggiungerebbe circa 70 miliardi oltre alla creazione di 300.000 nuovi posti di lavoro stabili. Tra i commenti positivi seguiti alla presentazione del *Masterplan* particolarmente significativi quelli delle società di *Handling* attive nell'aeroporto di Roma Fiumicino. In una nota congiunta, *Airport Handling, AviaPartner* e *Aviation Services* sottolineano come la partnership con il gestore costituisca "*un volano di qualità, sicurezza, sviluppo occupazionale e stabilità sociale, elementi che, nel loro insieme, rappresentano fattori-chiave per un eccellente livello di servizio al cliente e per il posizionamento competitivo dell'hub*". (*)

By Aeroporti di Roma

La UE scende in campo contro le malattie cardiovascolari con il piano "Safe Hearts"

di Margherita D'Innella Capano

Ogni anno in Europa 1,7 milioni di persone muoiono per malattie cardiovascolari. Senza un intervento urgente, si prevede che queste patologie aumenteranno del 90% entro il 2050, senza contare che costano all'economia europea 282 miliardi di euro all'anno. Per fronteggiare questa situazione la Commissione europea ha messo a punto il piano "*Safe Hearts*", il primo approccio globale per affrontare una delle più grandi sfide per la salute pubblica dei Paesi membri. Il piano che fa parte di un pacchetto integrato prevede misure mirate per migliorare la prevenzione, l'individuazione e il trattamento delle malattie cardiovascolari. Il pacchetto include una legge sulle biotecnologie, norme riviste per i dispositivi medici e il piano "*Safe Hearts*", appunto e punta a rafforzare il settore delle biotecnologie, ad accelerare lo sviluppo di nuovi trattamenti e terapie innovativi per i pazienti rendere le norme per lo sviluppo di dispositivi medici dal laboratorio al mercato più semplici ed efficienti per le aziende dell'Unione europea garantendo, al contempo, un livello molto elevato di sicurezza per i pazienti. Il piano "*Safe Hearts*" punta sulla prevenzione con l'obiettivo di migliorare la salute del cuore aiutando le persone con strumenti e terapie personalizzate per la previsione delle malattie, affrontando al contempo fattori di rischio come tabacco, diete scorrette e alcol. Mira a colmare, inoltre, le lacune nella ricerca e a integrare dati, soluzioni digitali e intelligenza artificiale per rafforzare i sistemi sanitari. Considerando che i livelli di mortalità cardiovascolare precoce variano significativamente tra i paesi dell'UE, il piano "*Safe Hearts*" pone l'accento sulla riduzione delle disuguaglianze sanitarie e sul miglioramento dell'accesso all'assistenza sanitaria e alle terapie. Ad esempio, la Commissione sosterrà gli Stati membri nello sviluppo di piani nazionali per la salute cardiovascolare, nell'istituzione di dashboard per il monitoraggio delle disuguaglianze sanitarie e nel lancio di un incubatore per accelerare l'uso dell'intelligenza artificiale. Oltre ai benefici per la salute pubblica, il Piano Safe Hearts si propone anche di rafforzare l'economia dell'UE e stimolare l'innovazione nell'assistenza cardiovascolare, con obiettivi chiari fissati per il 2035. (*)

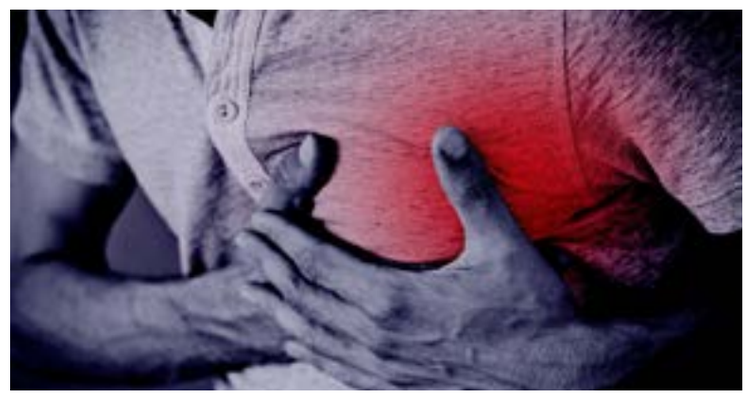


Foto di Tumisu da Pixabay

LA NOTA GIURIDICA

Bagagli e animali nel trasporto aereo

di Paolo Luigi Rebecchi
Pres. Sez. Corte dei Conti

Con la sentenza del 16 ottobre 2025 (causa C-218/24- *F. contro Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal e IATA Espanda SLU*) la Corte di giustizia dell'Unione Europea si è occupata della nozione di trasporto aereo e in particolare della nozione di "bagaglio" e della sua applicabilità ad animali da compagnia.

La domanda di pronuncia pregiudiziale ha riguardato l'interpretazione dell'articolo 17, paragrafo 2, e dell'articolo 22, paragrafo 2, della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata per conto di quest'ultima con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001, entrata in vigore, per quanto riguarda l'Unione europea, il 28 giugno 2004. Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra una passeggera di un volo internazionale e, dall'altro, la Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal un vettore aereo, e la IATA España SLU, in merito al risarcimento del danno morale subito dalla passeggera a seguito della perdita del suo animale da compagnia in occasione di un volo operato da tale vettore. La passeggera e sua madre avevano prenotato biglietti aerei per effettuare un volo, operato dall'Iberia, che collegava Buenos Aires a Barcellona, il 22 ottobre 2019. Tali passeggere viaggiavano con il loro animale da compagnia, un cane femmina. A causa delle sue dimensioni e del suo peso, il cane doveva viaggiare in stiva, in un trasportino o in un apposito contenitore omologato. La passeggera aveva consegnato il trasportino in cui si trovava il cane affinché fosse condotto nella stiva dell'aeromobile, senza effettuare, al momento della consegna dei bagagli, una dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal. Il cane era uscito dal trasportino, si era messo a correre nelle vicinanze dell'aeromobile e non era stato più recuperato. La passeggera aveva proposto ricorso dinanzi al tribunale di commercio di Madrid, giudice del rinvio, chiedendo il risarcimento del danno morale da essa stimato in € 5.000. Iberia riconosceva la propria responsabilità e il diritto della passeggera ad essere risarcita, ma ciò entro il limite previsto dall'articolo 22, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal. Il giudice del rinvio si era posto il dubbio sulla nozione di "bagaglio" e se detta nozione potesse, ai sensi della convenzione di Montreal, applicarsi all'animale disperso e se di conseguenza, il limite di risarcimento previsto all'articolo 22, paragrafo 2, di tale convenzione si applicasse a detti animali. La sentenza ha ricostruito il

By Gemini (#)

continua a pag. 15

continua da pag. 14

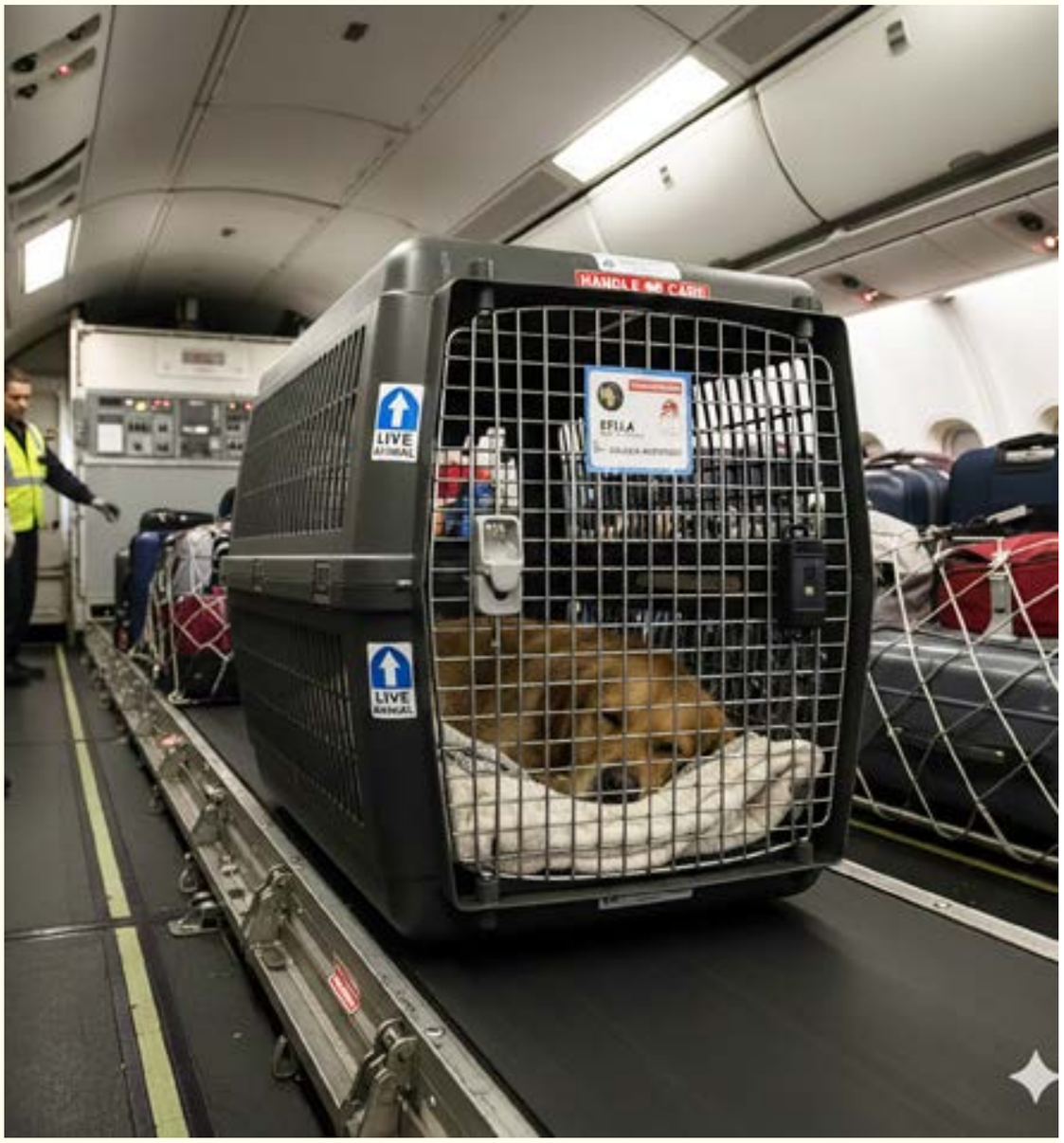
quadro normativo, costituito dal diritto internazionale (Convenzione di Montreal, terzo e quinto comma del preambolo, articolo 1 , art. 17, art. 22, art. 24) dal diritto dell'Unione (regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002, considerando 12 del regolamento 889/2002; art. 2 par. 1 e art. 3 paragrafo 1 regolamento 2027/97), diritto spagnolo (articolo 333 *bis*, paragrafo 1, del codice civile).

Premesso quanto sopra ha osservato preliminarmente che in forza dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 2027/97, la responsabilità di un vettore aereo dell'Unione in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata da tutte le pertinenti disposizioni della Convenzione di Montreal (sentenza del 20 ottobre 2022, *Laudamotion,* C111/21). Ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2, di tale convenzione, il vettore è responsabile del danno derivante dalla distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli consegnati, per il fatto stesso che l'evento che ha causato la distruzione, la perdita o il deterioramento si è prodotto a bordo dell'aeromobile oppure nel corso di qualsiasi periodo durante il quale il vettore aveva in custodia i bagagli consegnati. Nel caso di bagagli non consegnati, compresi gli oggetti personali, il vettore è responsabile qualora il danno derivi da sua colpa ovvero da colpa dei suoi dipendenti o incaricati. La nozione di «bagagli» di cui a tale disposizione non è definita né nella Convenzione di Montreal né nel regolamento n. 2027/97, il cui articolo 2, paragrafo 1, lettera d), rinvia a tale convenzione, enunciando che tale nozione corrisponde, in mancanza di altra definizione, a qualsiasi bagaglio consegnato o meno, ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 4, di detta convenzione. Tenuto conto, in particolare, dell'oggetto della Convenzione di Montreal, che è quello di unificare alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, tale nozione deve ricevere un'interpretazione uniforme e autonoma per l'Unione e i suoi Stati membri. Pertanto, si deve tener conto non già dei diversi significati che possono essere attribuiti alla stessa nozione nel diritto interno degli Stati membri, ma delle regole di interpretazione del diritto internazionale generale che sono vincolanti per l'Unione (ancora sent. *Laudamotion,* cit.). Al riguardo, l'articolo 31 della Convenzione di Vienna del 23 maggio 1969, sul diritto dei trattati (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1155, pag. 331), che riflette il diritto internazionale consuetudinario e le cui disposizioni fanno parte dell'ordinamento giuridico dell'Unione, precisa che un trattato deve essere interpretato in buona fede, secondo il senso comune da attribuire ai suoi termini nel loro contesto e alla luce del suo oggetto e del suo scopo. Inoltre, l'articolo 32 di tale convenzione prevede che si possa ricorrere a mezzi complementari d'interpretazione, in particolare ai lavori preparatori del trattato in questione e alle circostanze in cui esso è stato concluso (sent. *Laudamotion cit.*). Benché il significato comune del termine «bagagli» rinvii a oggetti, esso non consente, di per sé, di concludere che gli animali da compagnia non rientrino in tale nozione. Infatti, per quanto riguarda il contesto in cui è menzionato il termine «bagagli» all'articolo 17, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal, occorre sottolineare che tale termine figura anche all'articolo 1 di tale convenzione, che determina l'ambito di applicazione della medesima. Orbene, tale disposizione elenca, in modo tassativo, tre categorie di trasporto internazionale effettuato a titolo oneroso mediante aeromobile, vale a dire il trasporto internazionale di persone, di bagagli e di merci. Viene osservato che occorre respingere un'interpretazione secondo cui un animale da compagnia rientra nella nozione di «passeggeri», dal momento che l'articolo 1 della Convenzione di Montreal si riferisce distintamente alle persone e ai bagagli. Risulta pertanto che la nozione di «persone» comprende quello di «passeggeri», cosicché un animale da compagnia non può essere assimilato a un «passeggero» (verbali delle riunioni

continua a pag. 16

continua da pag. 15

della commissione plenaria 10-28 maggio 1999, Conférence internationale de droit aérien, Montreal, 10-28 maggio 1999, Doc 9775DC/2, vol. I, verbali, vol. II, documenti e vol. III, lavori preparatori). In tal modo ai fini di un'operazione di trasporto aereo, un animale da compagnia rientra nella nozione di «bagagli» e il risarcimento del danno derivante dalla loro perdita, in occasione di una simile operazione, è soggetto al regime di responsabilità per essi previsto all'articolo 17, paragrafo 2, e all'articolo 22, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal. Tale interpretazione è confermata dagli obiettivi che hanno condotto all'adozione della Convenzione di Montreal osservando che la stessa prevede che sia assicurato un «giusto equilibrio degli interessi» dei vettori aerei e dei passeggeri [sent. 6 luglio 2023, *Austrian Airlines (Cure di primo soccorso a bordo di un aeromobile*), C510/21]. Al fine di preservare un tale equilibrio, la convenzione di Montreal prevede, in talune ipotesi – in particolare ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 2, di quest'ultima, in caso di distruzione, di perdita, di deterioramento o di ritardo di bagagli – di limitare l'obbligazione per responsabilità gravante sui vettori aerei; la limitazione del risarcimento che ne deriva va applicata «per passeggero» (sentenza del 22 novembre 2012, *Espada Sánchez e a.,* C410/11). Una limitazione del risarcimento così concepita consente ai passeggeri di essere risarciti agevolmente e rapidamente, senza per questo imporre ai vettori aerei un onere di riparazione molto gravoso, difficilmente identificabile e calcolabile, idoneo a compromettere, se non a paralizzare, la loro attività economica (sentenze del 6 maggio 2010, *Walz,* C63/09, e del 19 dicembre 2019, *Niki Luftfahrt*, C532/18). Nel caso di specie la ricorrente nel procedimento principale aveva consegnato il trasportino, nel quale si trovava il suo animale da compagnia, senza effettuare una dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione al momento della consegna dei bagagli ai sensi dell'articolo 22, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal. La possibilità per il passeggero di effettuare una dichiarazione speciale di interesse al momento della consegna dei bagagli al vettore, conferma che il limite di responsabilità del vettore aereo per il danno risultante dalla perdita di bagagli è, in assenza di qualsiasi dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione, un limite assoluto che comprende tanto il danno morale quanto il danno materiale (sent. 9 luglio 2020, *Vueling Airlines,* C86/19).



By Gemini (#)

In conclusione la sentenza ha osservato che gli animali da compagnia non sono esclusi dalla nozione di «bagagli». Ha comunque precisato che tale conclusione dai termini dell'articolo 13 TFUE invocato dal giudice del rinvio, ai sensi del quale, nella formulazione e nell'attuazione delle politiche dell'Unione nei settori dell'agricoltura, della pesca, dei trasporti, del mercato interno, della ricerca e sviluppo tecnologico e dello spazio, l'Unione e gli Stati membri tengono pienamente conto delle esigenze in materia di benessere degli animali in quanto esseri senzienti, rispettando nel contempo le disposizioni legislative o amministrative e le consuetudini degli Stati membri per quanto riguarda, in particolare, i riti religiosi, le tradizioni culturali e il patrimonio regionale. Al riguardo, sia dalla giurisprudenza della Corte sia dall'articolo 13 TFUE risulta che la tutela del benessere degli animali costituisce un obiettivo di interesse generale riconosciuto dall'Unione (sent. del 29 febbraio 2024, *cdVet Naturprodukte,* C13/23). Tuttavia, l'articolo 13 TFUE non vieta che gli animali siano trasportati come «bagagli», ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal, e siano considerati tali nell'ambito del sistema di responsabilità istituito da tale convenzione, a condizione che le esigenze in materia di benessere degli animali siano pienamente prese in considerazione al momento del loro trasporto. (*)