

CONSIGLIO UE – TRASPORTI (01/06/2023)

Il 1° giugno si è riunito in Lussemburgo il Consiglio Trasporti su diversi dossier di interesse strategico.

Il dibattito sulla relazione sullo stato di avanzamento della direttiva sullo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale ha evidenziato che diversi Stati membri desiderano estendere l'ambito delle infrazioni coperte oltre la proposta, anche per questioni non legate alla sicurezza (in particolare, la violazione delle restrizioni di accesso alle aree urbane, cui si oppone la COM), e che gli oneri amministrativi sono una preoccupazione generale.

Sul pacchetto Fit-for-55 la Presidenza di turno svedese ha informato sullo stato dei negoziati.

FuelEU Maritime: l'accordo interistituzionale raggiunto con il Parlamento sarà votato dal PE in prima lettura a luglio, mentre la data per la successiva adozione da parte del Consiglio sarà comunicata in seguito.

Regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFIR): la Presidenza ha osservato che il compromesso raggiunto con il Parlamento a marzo garantisce un'infrastruttura sufficiente, con un calendario ambizioso ma realistico, pur garantendo una sufficiente flessibilità. Il Parlamento dovrebbe votare in Plenaria ad ottobre.

Regolamento sul trasporto aereo sostenibile (ReFuelEU Aviation): la Presidenza ha sottolineato l'accordo preliminare con il Parlamento raggiunto il 24 aprile rappresenta un buon punto di equilibrio.

Cielo Unico Europeo 2+ (pacchetto SES2+): sono complessi e sono all'ordine del giorno da tempo. La Presidenza ha ricordato il lavoro svolto sul capitolo 4 relativo alle reti del traffico aereo e a Eurocontrol e sta lavorando sul capitolo 2 relativo alle autorità nazionali di vigilanza.

Direttiva sui sistemi di trasporto intelligenti (ITS): il primo trilogio aveva mostrato un divario troppo grande per un compromesso ma è in programma una seconda consultazione a tre per l'8 giugno sulla base di un testo che sembra accogliere molte richieste del Parlamento.

Per quanto riguarda gli altri temi in discussione:

Reti transeuropee di trasporto (TEN-T): la Presidenza ha ricordato il trilogio di apertura del 24 aprile, seguito da 7 riunioni tecniche, ma le posizioni del PE e del Consiglio sono rimaste distanti su molte questioni. Si sta verificando la disponibilità per un secondo trilogio nella seconda metà di giugno. L'obiettivo è chiudere il dossier entro la fine dell'anno.

Nello specifico, durante il confronto a 27, l'Italia ha messo l'accento sull'eccessiva ambizione di alcune parti della proposta, mentre il Portogallo ha chiesto un'esenzione per le infrastrutture ferroviarie con lo standard di scartamento europeo, e Malta di non perdere di vista le esigenze e le specificità degli Stati membri, sottolineando la necessità di esenzioni per specifiche caratteristiche geografiche.

EURO7: la Repubblica Ceca, l'Italia, la Bulgaria, la Francia, l'Ungheria, la Slovacchia, la Polonia e la Romania hanno chiesto di discutere dell'impatto della proposta Euro7 sulla mobilità nell'UE, sebbene il dossier non rientri tra le competenze del Consiglio Trasporti.

Gli otto Stati membri hanno criticato la difficoltà tecnica e le spese elevate richieste, che potrebbero portare a un ridimensionamento o addirittura a una mobilità non più accessibile, e le tempistiche, che sono ritenute irrealistiche e che devono quindi essere posticipate.

A questi otto Paesi si è aggiunta anche la Germania, che ha dichiarato irricevibile l'attuale forma di Euro 7.

Lussemburgo, Irlanda, Danimarca, Paesi Bassi e Austria si sono invece schierati con la Commissione a sostegno della proposta.

Brennero: per quanto riguarda la libera circolazione delle merci lungo l'autostrada del Brennero (punto richiesto congiuntamente da Germania e Italia), la Germania ha sottolineato la situazione drammatica in Baviera, con code lunghe 52 km a causa dei divieti di transito settoriale e notturno dei camion, e ha chiesto uno sforzo per trovare una soluzione, trovando il sostegno dell'Italia, della Repubblica Ceca, della Lituania, della Romania, della Bulgaria e dei Paesi Bassi, che hanno messo in evidenza i danni alla libera circolazione delle merci.

L'Austria ha risposto sottolineando che il 90% di tutti i viaggi sono di transito, che il 30% sono deviazioni da percorsi transalpini più brevi, e che questo ha un impatto sull'inquinamento atmosferico, sui livelli di rumore e della congestione, a scapito degli austriaci. L'Austria ha ringraziato la Baviera, il Tirolo e l'Alto Adige per la proposta di un sistema di gestione del traffico e ha segnalato la disponibilità a lavorare su questa proposta.

Lussemburgo e Belgio hanno sottolineato la necessità di trasferire il trasporto su rotaia e su altre modalità, mentre la Commissione ha sostenuto che i fondi già stanziati per il tunnel di base del Brennero allevieranno le tensioni, ma che non sarà in grado di concordare l'allocazione della capacità.

Ucraina: la Commissione, sostenuta dalla Germania, ha sottolineato il ruolo delle corsie di solidarietà, non solo come misura a breve termine ma a lungo termine. Il volume delle esportazioni agricole è diminuito ad aprile e la Commissione ha annunciato l'intenzione di sviluppare ulteriormente, oltre al canale sul Danubio, anche i corridoi verso i porti marittimi dell'Adriatico e del Baltico.

La Lituania ritiene che le corsie di solidarietà non siano state d'aiuto e ha proposto una procedura in 4 fasi incentrata sui valichi di frontiera, la sigillatura dei container, i cambiamenti di scartamento nei terminal e la considerazione delle perdite finanziarie per gli operatori logistici.

Polonia, Germania, Ungheria e Bulgaria hanno sottolineato l'importanza di far funzionare il transito, riducendone i costi per le merci.

La Romania e la Slovacchia hanno chiesto un pacchetto finanziario a livello UE per sostenere gli obiettivi delle corsie preferenziali, anche per i valichi di frontiera che non fanno parte della rete TEN-T.