

Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

L 73



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

66° anno

10 marzo 2023

Sommario

II Atti non legislativi

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) 2023/543 della Commissione, del 9 marzo 2023, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 686/2012 per quanto riguarda la ripartizione tra gli Stati membri, ai fini della procedura di rinnovo, della valutazione delle sostanze attive la cui approvazione scade tra il 31 gennaio 2029 e il 1° ottobre 2035 ⁽¹⁾** 1

DIRETTIVE

- ★ **Direttiva delegata (UE) 2023/544 della Commissione, del 16 dicembre 2022, che modifica la direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le esenzioni relative all'uso del piombo nelle leghe di alluminio destinate a lavorazione meccanica, nelle leghe di rame e in determinati accumulatori ⁽¹⁾** 5

DECISIONI

- ★ **Decisione (UE) 2023/545 del Consiglio, del 7 marzo 2023, relativa alla nomina di tre membri e di due supplenti del Comitato delle regioni, proposti dalla Repubblica federale di Germania** 12
- ★ **Decisione (UE) 2023/546 del Consiglio, del 7 marzo 2023, relativa alla nomina di un membro e di due supplenti del Comitato delle regioni, proposti dalla Repubblica di Slovenia** 14
- ★ **Decisione (UE) 2023/547 del Consiglio, del 7 marzo 2023, relativa alla nomina di un membro del Comitato delle regioni, proposto dalla Repubblica italiana** 16
- ★ **Decisione di esecuzione (UE) 2023/548 della Commissione, del 6 marzo 2023, che non rilascia un'autorizzazione dell'Unione per la famiglia di biocidi «UL Hydrogen Peroxide Family 1» in conformità al regolamento (UE) n. 528/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio [notificata con il numero C(2023) 1372]** 17

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE.

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

★ Decisione (UE) 2023/549 della Banca centrale europea, del 6 marzo 2023, relativa all'accesso a taluni dati di TARGET e all'utilizzo dei medesimi e che abroga la decisione BCE/2010/9 (BCE/2023/3)	19
---	----

RACCOMANDAZIONI

★ Raccomandazione (UE) 2023/550 della Commissione, dell'8 marzo 2023, sui programmi nazionali di sostegno alla pianificazione della mobilità urbana sostenibile [notificata con il numero C(2023) 1524]	23
--	----

REGOLAMENTI INTERNI E DI PROCEDURA

★ Decisione n. 2019/1 del comitato direttivo regionale della comunità dei trasporti, (previa consultazione scritta), relativa all'adozione del bilancio della comunità dei trasporti per l'esercizio 2019 [2023/551]	34
★ Decisione n. 2019/2 del comitato direttivo regionale della Comunità dei trasporti, (previa consultazione scritta dei membri del comitato direttivo regionale) relativa alla funzione di direttore del segretariato permanente della Comunità dei trasporti [2023/552]	36
★ Decisione n. 2019/3 del comitato direttivo regionale della Comunità dei trasporti [2023/553], del 5 giugno 2019, concernente:	37
★ Decisione n. 2020/2 del comitato direttivo regionale della Comunità dei trasporti, (previa consultazione dei membri del comitato direttivo regionale), relativa alla funzione di direttore del segretariato permanente della Comunità dei trasporti [2023/554]	38
★ Decisione n. 2020/3 del comitato direttivo regionale della Comunità dei trasporti, (previa consultazione dei membri del comitato direttivo regionale) relativa alla funzione di vicedirettore del segretariato permanente della Comunità dei trasporti [2023/555]	39
★ Decisione n. 2020/05 del comitato direttivo regionale della comunità dei trasporti, concernente il regolamento relativo al rimborso di spese sostenute da persone esterne al segretariato permanente della Comunità dei trasporti invitate a partecipare a riunioni in qualità di esperti [2023/556]	40
★ Decisione n. 2020/7 del comitato direttivo regionale della comunità dei trasporti, relativa alla designazione del revisore esterno indipendente per l'esecuzione dell'audit annuale per l'esercizio finanziario 2019 [2023/557]	44
★ Decisione n. 2020/08 del comitato direttivo regionale della comunità dei trasporti, relativa all'istituzione del comitato tecnico per il trasporto di merci pericolose [2023/558]	45
★ Decisione n. 1/2021 del comitato direttivo regionale della comunità dei trasporti, (previa consultazione scritta), relativa all'adozione del bilancio della Comunità dei trasporti per l'esercizio 2021 [2023/559]	46
★ Decisione n. 2021/2 del comitato direttivo regionale della Comunità dei trasporti, sul regolamento relativo al rimborso di spese sostenute da persone esterne al segretariato permanente della Comunità dei trasporti invitate a partecipare a riunioni di quest'ultima [2023/560]	48

★ Decisione n. 2021/03 del comitato direttivo regionale della Comunità dei trasporti, sul regolamento relativo al rimborso delle spese di viaggio e di trasloco del personale del segretariato permanente della Comunità dei trasporti in occasione dell'entrata in servizio e della cessazione dal servizio [2023/561]	54
★ Modifiche delle norme pratiche di esecuzione del regolamento di procedura del Tribunale	58

Rettifiche

★ Rettifica della decisione (PESC) 2023/387 del Consiglio, del 20 febbraio 2023, a sostegno di un meccanismo mondiale di segnalazione sulle armi convenzionali illegali e relative munizioni volto a ridurre il rischio di diversione e trasferimento illegale («iTrace V») (GU L 53 del 21.2.2023)	67
--	----

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2023/543 DELLA COMMISSIONE

del 9 marzo 2023

che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 686/2012 per quanto riguarda la ripartizione tra gli Stati membri, ai fini della procedura di rinnovo, della valutazione delle sostanze attive la cui approvazione scade tra il 31 gennaio 2029 e il 1° ottobre 2035

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1107/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, relativo all'immissione sul mercato dei prodotti fitosanitari e che abroga le direttive del Consiglio 79/117/CEE e 91/414/CEE ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 19,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 686/2012 della Commissione ⁽²⁾ assegna la valutazione delle sostanze attive a uno Stato membro relatore e a uno Stato membro correlatore ai fini della procedura di rinnovo. Poiché la valutazione delle sostanze attive la cui approvazione scade tra il 31 gennaio 2029 e il 1° ottobre 2035 non è stata ancora assegnata a uno Stato membro o a uno Stato membro correlatore, è opportuno procedere a tale assegnazione.
- (2) Tale assegnazione dovrebbe essere effettuata in modo tale da garantire un equilibrio per quanto riguarda la distribuzione delle responsabilità e del lavoro tra gli Stati membri.
- (3) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento di esecuzione (UE) n. 686/2012.
- (4) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento di esecuzione (UE) n. 686/2012 è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

⁽¹⁾ GU L 309 del 24.11.2009, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 686/2012 della Commissione, del 26 luglio 2012, che ripartisce tra gli Stati membri, ai fini della procedura di rinnovo, la valutazione delle sostanze attive (GU L 200 del 27.7.2012, pag. 5).

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 9 marzo 2023

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO

All'allegato del regolamento di esecuzione (UE) n. 686/2012 è aggiunta la seguente parte E:

«PARTE E

Ripartizione della valutazione delle sostanze attive la cui approvazione scade tra il 31 gennaio 2029 e il 1° ottobre 2035

Sostanza attiva	Stato membro relatore	Stato membro correlatore
1-metilciclopropene	DE	EL
2,4-D	DE	EL
2,4-DB	EL	IE
ABE-IT 56	FR	PT
Acetamiprid	DE	ES
Acibenzolar-s-metile	ES	BE
<i>Ampelomyces quisqualis</i> ceppo AQ10	SE	NL
<i>Bacillus amyloliquefaciens</i> ceppo FZB24	DE	AT
<i>Bacillus subtilis</i> ceppo IAB/BS03	ES	AT
<i>Beauveria bassiana</i> ceppo 203	DK	NL
<i>Beauveria bassiana</i> ceppo IMI389521	SE	NL
<i>Beauveria bassiana</i> ceppo PPRI 5339	SE	NL
Acido benzoico	HU	CZ
Carfentrazone etile	FR	DE
Carvone	IT	NL
Cerevisane	ES	DE
<i>Clonostachys rosea</i> ceppo J1446	HU	AT
<i>Coniothyrium minitans</i> ceppo CON/M/91-08	AT	EE
COS-OGA	FR	HR
Cialofop butile	CZ	BE
Cipermetrina	CZ	DE
Dimethenamid-p	BE	DE
Etofumesate	AT	FI
Fenexamid	BE	CZ
Fosfato ferrico	PL	DK
Pirofosfato ferrico	CZ	FR
Flazasulfuron	ES	PL
Florasulam	CZ	FR
Florpyrauxifen-benzyl	FR	IT
Flutianil	DE	EL
Foramsulfuron	FR	SK
Forchlorfenuron	ES	BE

Iodosulfuron	BE	FR
Iprovalicarb	SE	LV
<i>Isaria fumosorosea</i> ceppo Apopka 97	NL	AT
Isoxaflutole	SE	BE
Laminarin	EL	FR
Lavandulyl senecioato	SE	NL
Idrazide maleica	SI	IT
Mefentrifluconazolo	ES	FR
Mesosulfuron	PL	SE
Mesotrione	NL	SK
Metalaxil-M	DE	EL
Virus del mosaico del pepino, isolato blando VC1	FR	DE
Virus del mosaico del pepino, isolato blando VX1	FR	DE
<i>Pasteuria nishizawae</i> Pn1	NL	DK
Virus del mosaico del pepino ceppo CH2 isolato 1906	FI	BE
Petoxamide	AT	FR
<i>Phlebiopsis gigantea</i> ceppo FOC PG 410.3	EE	FI
<i>Phlebiopsis gigantea</i> ceppo VRA 1835	EE	FI
<i>Phlebiopsis gigantea</i> ceppo VRA 1984	EE	FI
Picolinafen	LT	IT
Propoxycarbazone	SE	BE
Piraflufen-etile	DE	FR
Piridato	AT	DE
Piriprossifen	ES	BE
<i>Saccharomyces cerevisiae</i> ceppo LAS02	EL	AT
Siltiofam	NL	IE
Idrogenocarbonato di sodio	AT	FR
Sulfosulfuron	IE	SE
Tiabendazolo	NO	ES
Tifensulfuron metile	FR	DK
Tolclofos-metile	FI	SE
Tribenuron	FR	SE
<i>Trichoderma atroviride</i> ceppo SC1	SI	NL
Trifloxystrobin	HR	DE
<i>Verticillium albo-atrum</i> ceppo WCS850	NL	SE
Zoxamide	BE	PL».

DIRETTIVE

DIRETTIVA DELEGATA (UE) 2023/544 DELLA COMMISSIONE

del 16 dicembre 2022

che modifica la direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le esenzioni relative all'uso del piombo nelle leghe di alluminio destinate a lavorazione meccanica, nelle leghe di rame e in determinati accumulatori

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2000/53/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 settembre 2000, relativa ai veicoli fuori uso ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 4, paragrafo 2, lettera b),

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2000/53/CE, gli Stati membri provvedono affinché i materiali e i componenti dei veicoli immessi sul mercato dopo il 1° luglio 2003 non contengano piombo, mercurio, cadmio o cromo esavalente.
- (2) Nell'allegato II della direttiva 2000/53/CE sono elencati i materiali e i componenti dei veicoli cui non si applica il divieto di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a).
- (3) La Commissione ha valutato l'esenzione di cui all'allegato II, voce 2. c) i), della direttiva 2000/53/CE per quanto riguarda le leghe di alluminio destinate a lavorazione meccanica alla luce del progresso tecnico e scientifico, giungendo alla conclusione che esistono alternative adeguate, ma che è necessario un periodo di transizione per sostituire l'uso del piombo in tutti i materiali e componenti oggetto dell'esenzione. L'uso del piombo nei materiali e nei componenti interessati, compreso nell'alluminio lavorato, potrebbe essere gradualmente eliminato entro la fine del 2027. È pertanto opportuno fissare una data di scadenza dell'esenzione.
- (4) La Commissione ha valutato l'esenzione di cui all'allegato II, voce 3, della direttiva 2000/53/CE per quanto riguarda le leghe di alluminio alla luce del progresso tecnico e scientifico, giungendo alla conclusione che non esistono ancora alternative adeguate all'uso del piombo nei materiali e nei componenti oggetto dell'esenzione. Alla luce dei progressi compiuti nello sviluppo di sostituti del piombo nei materiali e nei componenti in questione, è opportuno prevedere una nuova data per il riesame dell'esenzione.
- (5) La Commissione ha valutato l'esenzione di cui all'allegato II, voce 5. b), della direttiva 2000/53/CE per quanto riguarda il piombo negli accumulatori per applicazioni non incluse nella voce 5. a) di tale allegato, che riguarda gli accumulatori in sistemi ad alta tensione, alla luce del progresso tecnico e scientifico, giungendo alla conclusione che l'uso del piombo negli accumulatori per applicazioni non incluse nell'allegato II, voce 5. a), della direttiva 2000/53/CE può essere evitato per alcune applicazioni, ma non per gli accumulatori utilizzati in applicazioni a 12 V. Al fine di applicare un quadro normativo coerente per gli accumulatori, compresi quelli che non rientrano nella deroga di cui all'allegato II, voce 5. a), della direttiva 2000/53/CE e che non sono utilizzati in applicazioni a 12 V, è opportuno prevedere due voci distinte, 5. b) i) e 5. b) ii), anziché un'unica voce 5. b).

⁽¹⁾ GU L 269 del 21.10.2000, pag. 34.

- (6) La voce 5 b) i) dovrebbe prevedere una deroga per l'uso del piombo negli accumulatori utilizzati in applicazioni a 12 V e per l'uso del piombo negli accumulatori in applicazioni a 24 V nei veicoli per uso speciale quali definiti all'articolo 3 del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ Alla luce dei progressi compiuti nello sviluppo di sostituti all'uso del piombo negli accumulatori in questione, è opportuno prevedere una data per il riesame delle esenzioni.
- (7) La voce 5 b) ii) dovrebbe prevedere un'esenzione per l'uso del piombo in accumulatori per altre applicazioni non incluse nell'allegato II, voci 5 a) e 5 b) i), della direttiva 2000/53/CE. Dalla valutazione è emerso che, considerati i progressi compiuti nello sviluppo di sostituti del piombo negli accumulatori usati in tali applicazioni, gli accumulatori a base di piombo per tali applicazioni possono essere evitati. È pertanto opportuno prevedere una data di scadenza per tale esenzione che consenta la graduale eliminazione dell'uso del piombo negli accumulatori in questione.
- (8) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2000/53/CE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

L'allegato II della direttiva 2000/53/CE è sostituito dal testo dell'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

1. Gli Stati membri adottano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° giugno 2023. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 16 dicembre 2022

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

⁽²⁾ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

ALLEGATO

«ALLEGATO II

Materiali e componenti cui non si applica l'articolo 4, paragrafo 2, lettera a)

È ammessa una concentrazione massima dello 0,1 %, in peso e per materiale omogeneo, di piombo, cromo esavalente e mercurio nonché una concentrazione massima dello 0,01 %, in peso e per materiale omogeneo, di cadmio.

Ai pezzi di ricambio immessi sul mercato dopo il 1° luglio 2003 e destinati ai veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2003, ad eccezione delle masse di equilibratura delle ruote, delle spazzole in carbonio dei motori elettrici e delle guarnizioni dei freni, non si applicano le disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), della direttiva 2000/53/CE.

Materiali e componenti	Ambito di applicazione e data di scadenza dell'esenzione	Da etichettare o rendere identificabili conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), punto iv)
<i>Piombo come elemento di lega</i>		
1. a) Acciaio destinato a lavorazione meccanica e componenti di acciaio galvanizzato per rivestimento discontinuo per immersione a caldo, contenenti, in peso, al massimo lo 0,35 % di piombo		
1. b) Lamiera di acciaio galvanizzato di continuo contenente, in peso, al massimo lo 0,35 % di piombo	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e loro pezzi di ricambio	
2. a) Alluminio destinato a lavorazione meccanica contenente, in peso, al massimo il 2 % di piombo	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2005	
2. b) Alluminio contenente, in peso, al massimo l'1,5 % di piombo	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2008	
2. c) i) Leghe di alluminio destinate a lavorazione meccanica contenenti, in peso, al massimo lo 0,4 % di piombo	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2028 e loro pezzi di ricambio	
2. c) ii) Leghe di alluminio non incluse nella voce 2. c) i) contenenti, in peso, al massimo lo 0,4 % di piombo ^(?)	⁽¹⁾	
3. Leghe di rame contenenti al massimo il 4 % di piombo in peso	⁽²⁾	
4. a) Cuscinetti e pistoni	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2008	
4. b) Cuscinetti e pistoni utilizzati nei motori, nelle trasmissioni e nei compressori per impianti di condizionamento	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2011	
<i>Piombo e composti di piombo nei componenti</i>		
5. a) Piombo negli accumulatori utilizzati nei sistemi ad alta tensione ⁽⁴⁾ usati solo per la propulsione dei veicoli appartenenti alle categorie M1 ed N1	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2019 e loro pezzi di ricambio	X

5. b) i) Piombo negli accumulatori: 1) utilizzati in applicazioni a 12 V 2) utilizzati in applicazioni a 24 V nei veicoli per uso speciale quali definiti all'articolo 3 del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾	⁽²⁾	X
5. b) ii) Piombo negli accumulatori utilizzati in applicazioni non incluse nella voce 5. a) né 5. b) i)	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2024 e loro pezzi di ricambio	X
6. Masse smorzanti	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e loro pezzi di ricambio	X
7. a) Agenti di vulcanizzazione e stabilizzanti per elastomeri utilizzati in tubi per freni, tubi per carburante, tubi per ventilazione, parti in elastomero/metallo del telaio, e castelli motore	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2005	
7. b) Agenti di vulcanizzazione e stabilizzanti per elastomeri utilizzati in tubi per freni, tubi per carburante, tubi per ventilazione, parti in elastomero/metallo del telaio, e castelli motore contenenti, in peso, al massimo lo 0,5 % di piombo	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2006	
7. c) Agenti leganti per elastomeri utilizzati nell'apparato propulsore contenenti, in peso, al massimo lo 0,5 % di piombo	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2009	
8. a) Piombo nelle saldature per collegare componenti elettrici ed elettronici a schede elettroniche e piombo nelle rifiniture su terminazioni di componenti diversi dai condensatori elettrolitici in alluminio, su pin di componenti e su schede elettroniche	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e loro pezzi di ricambio	X ⁽³⁾
8. b) Piombo nelle saldature in applicazioni elettriche diverse dalle saldature su schede elettroniche o su vetro	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2011 e loro pezzi di ricambio	X ⁽³⁾
8. c) Piombo nelle rifiniture di terminali di condensatori elettrolitici in alluminio	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2013 e loro pezzi di ricambio	X ⁽³⁾
8. d) Piombo utilizzato nelle saldature su vetro nei sensori di flusso di massa dell'aria	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2015 e loro pezzi di ricambio	X ⁽³⁾
8. e) Piombo nelle saldature ad alta temperatura di fusione (ossia leghe a base di piombo contenenti almeno l'85 % di piombo in peso)	⁽⁴⁾	X ⁽³⁾

⁽¹⁾ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

8. f) i) Piombo in sistemi di connettori a pin conformi	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2017 e loro pezzi di ricambio	X ⁽⁵⁾
8. f) ii) Piombo in sistemi di connettori a pin conformi, eccetto nell'area di accoppiamento dei connettori di cablaggio del veicolo	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2024 e loro pezzi di ricambio	X ⁽⁵⁾
8. g) i) Piombo nelle saldature destinate alla realizzazione di una connessione elettrica valida tra la matrice del semiconduttore e il carrier all'interno dei circuiti integrati secondo la configurazione "Flip Chip"	Veicoli omologati prima del 1° ottobre 2022 e loro pezzi di ricambio	X ⁽⁵⁾
8. g) ii) Piombo nelle saldature destinate alla realizzazione di una connessione elettrica valida tra la matrice del semiconduttore e il carrier all'interno dei circuiti integrati secondo la configurazione "Flip Chip" qualora tale connessione elettrica consista di uno qualsiasi dei seguenti elementi: 1) un nodo tecnologico del semiconduttore di 90 nm o di dimensioni maggiori; 2) una matrice unica di 300 mm ² o di dimensioni maggiori in qualsiasi nodo tecnologico del semiconduttore; 3) package di matrici impilate di 300 mm ² o di dimensioni maggiori o interposer di silicio di 300 mm ² o di dimensioni maggiori.	⁽¹⁾ Veicoli omologati a partire dal 1° ottobre 2022 e loro pezzi di ricambio	X ⁽⁵⁾
8. h) Piombo nelle saldature per fissare i dissipatori di calore al radiatore in assemblaggi di semiconduttori di potenza con un circuito integrato con un'area di proiezione minima di 1 cm ² e una densità di corrente nominale minima di 1 A/mm ² di superficie del circuito integrato di silicio	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e loro pezzi di ricambio	X ⁽⁵⁾
8. i) Piombo nelle saldature in applicazioni elettriche su vetro ad eccezione delle saldature su lastre di vetro laminate	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e loro pezzi di ricambio	X ⁽⁵⁾
8. j) Piombo nelle saldature di lastre laminate	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2020 e loro pezzi di ricambio	X ⁽⁵⁾
8. k) Saldatura di applicazioni di riscaldamento con corrente di calore pari o superiore a 0,5 A per relativo giunto saldato a singole lastre laminate con spessore di parete inferiore a 2,1 mm. Questa esenzione non si applica alle saldature dei contatti integrati nel polimero intermedio	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2024 e loro pezzi di ricambio	X ⁽⁵⁾
9. Sedi di valvole	Come pezzi di ricambio per tipi di motore sviluppati prima del 1° luglio 2003	

10. a) Componenti elettrici e elettronici contenenti piombo in vetro o in ceramica, in una matrice di vetro o ceramica, in un materiale vetroceramico o in matrici di vetroceramica. Questa esenzione non si applica all'uso di piombo in: i) vetro delle lampadine e smalto vetroso delle candele, ii) materiali ceramici dielettrici di componenti indicati alle voci 10. b), 10. c) e 10. d).		X (*) (per componenti diversi da quelli piezoelettrici dei motori)
10. b) Piombo in materiali ceramici dielettrici PZT di condensatori appartenenti a circuiti integrati o a semiconduttori discreti		
10. c) Piombo nei materiali ceramici dielettrici in condensatori per una tensione nominale inferiore a 125 V CA o 250 V CC	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2016 e loro pezzi di ricambio	
10. d) Piombo nei materiali ceramici dielettrici di condensatori utilizzati per compensare le deviazioni, dovute all'effetto termico, di sensori in sistemi sonar ultrasonici	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2017 e loro pezzi di ricambio	
11. Inneschi pirotecnici	Veicoli omologati prima del 1° luglio 2006 e loro pezzi di ricambio	
12. Materiali termoelettrici contenenti piombo utilizzati nell'industria automobilistica per ridurre le emissioni di CO ₂ mediante il recupero dei gas di scarico	Veicoli omologati prima del 1° gennaio 2019 e loro pezzi di ricambio	X

Cromo esavalente

13. a) Rivestimenti anticorrosione	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2007	
13. b) Rivestimenti anticorrosione negli insiemi di dadi e bulloni dei telai	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 1° luglio 2008	
14. Cromo esavalente come anticorrosivo, fino allo 0,75 % in peso nella soluzione refrigerante, nei sistemi di raffreddamento in acciaio al carbonio nei frigoriferi ad assorbimento: a) progettati per funzionare completamente o in parte con un riscaldatore elettrico, con una potenza elettrica utile assorbita media inferiore a 75 W in condizioni di funzionamento costanti; b) progettati per funzionare completamente o in parte con un riscaldatore elettrico, con una potenza elettrica utile assorbita media pari o superiore a 75 W in condizioni di funzionamento costanti; c) progettati per funzionare completamente con riscaldatori non elettrici.	Per a): veicoli omologati prima del 1° gennaio 2020 e loro pezzi di ricambio Per b): veicoli omologati prima del 1° gennaio 2026 e loro pezzi di ricambio	X

Mercurio

15. a) Lampade a luminescenza per proiettori	Veicoli omologati prima del 1° luglio 2012 e loro pezzi di ricambio	X
15. b) Tubi fluorescenti utilizzati nei visualizzatori del quadro strumenti	Veicoli omologati prima del 1° luglio 2012 e loro pezzi di ricambio	X

Cadmio

16. Accumulatori per veicoli elettrici	Come pezzi di ricambio per i veicoli immessi sul mercato prima del 31 dicembre 2008	
--	---	--

Note alla tabella:

- (¹) Questa esenzione sarà riesaminata nel 2024.
- (²) Si applica alle leghe di alluminio in cui il piombo non è introdotto intenzionalmente ma è presente a causa dell'uso di alluminio riciclato.
- (³) Questa esenzione sarà riesaminata nel 2025.
- (⁴) Sistemi aventi una tensione > 75 V in corrente continua ai sensi dell'articolo 1 della direttiva 2014/35/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato del materiale elettrico destinato a essere adoperato entro taluni limiti di tensione (GU L 96 del 29.3.2014, pag. 357).
- (⁵) Demolizione se, in correlazione con la voce 10. a), si supera un livello soglia medio di 60 g per veicolo. Ai fini della presente nota non vengono presi in considerazione i dispositivi elettronici non installati dal costruttore nella linea di produzione.
- (⁶) Demolizione se, in correlazione con le voci da 8. a) a 8. k), si supera un livello soglia medio di 60 g per veicolo. Ai fini della presente nota non vengono presi in considerazione i dispositivi elettronici non installati dal costruttore nella linea di produzione.»
-

DECISIONI

DECISIONE (UE) 2023/545 DEL CONSIGLIO

del 7 marzo 2023

relativa alla nomina di tre membri e di due supplenti del Comitato delle regioni, proposti dalla Repubblica federale di Germania

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 305,

vista la decisione (UE) 2019/852 del Consiglio, del 21 maggio 2019, che determina la composizione del Comitato delle regioni ⁽¹⁾,

vista la proposta del governo tedesco,

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 300, paragrafo 3, del trattato, il Comitato delle regioni è composto da rappresentanti delle collettività regionali e locali che sono titolari di un mandato elettorale nell'ambito di una collettività regionale o locale, o politicamente responsabili dinanzi ad un'assemblea eletta.
- (2) Il 10 dicembre 2019 il Consiglio ha adottato la decisione (UE) 2019/2157 ⁽²⁾, relativa alla nomina dei membri e dei supplenti del Comitato delle regioni per il periodo dal 26 gennaio 2020 al 25 gennaio 2025. Il 25 novembre 2021 il Consiglio ha adottato la decisione (UE) 2021/2112 ⁽³⁾, relativa alla nomina di un supplente del Comitato delle regioni, proposto dalla Repubblica federale di Germania.
- (3) Tre seggi di membro del Comitato delle regioni sono divenuti vacanti in seguito alla scadenza del mandato nazionale in virtù del quale è stata proposta la nomina della sig.ra Birgit HONÉ e alle dimissioni del sig. Franz RIEGER e del sig. Bernd Claus VOß.
- (4) Due seggi di supplente del Comitato delle regioni sono divenuti vacanti in seguito alla scadenza dei mandati nazionali in virtù dei quali è stata proposta la nomina del sig. Claus Christian CLAUSSEN e del sig. Clemens LAMMERSKITTEN.
- (5) Il governo tedesco ha proposto i seguenti rappresentanti di collettività regionali che sono titolari di un mandato elettorale nell'ambito di una collettività regionale o politicamente responsabili dinanzi ad un'assemblea eletta quali membri del Comitato delle regioni per la restante durata del mandato, vale a dire fino al 25 gennaio 2025: il sig. Alex DOROW, *Mitglied des Bayerischen Landtags* (membro del *Landtag* della Baviera), la sig.ra Erika VON KALBEN, *Mitglied des Schleswig-Holsteinischen Landtages* (membro del *Landtag* dello Schleswig-Holstein), e il sig. Matthias WUNDERLING-WEILBIER, *Staatssekretär für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung, Niedersächsisches Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung* (sottosegretario di Stato agli Affari federali ed europei e allo sviluppo regionale, ministero degli Affari federali ed europei e dello sviluppo regionale del Land della Bassa Sassonia).

⁽¹⁾ GU L 139 del 27.5.2019, pag. 13.

⁽²⁾ Decisione (UE) 2019/2157 del Consiglio, del 10 dicembre 2019, relativa alla nomina dei membri e dei supplenti del Comitato delle regioni per il periodo dal 26 gennaio 2020 al 25 gennaio 2025 (GU L 327 del 17.12.2019, pag. 78).

⁽³⁾ Decisione (UE) 2021/2112 del Consiglio, del 25 novembre 2021, relativa alla nomina di un supplente del Comitato delle regioni, proposto dalla Repubblica federale di Germania (GU L 429 dell'1.12.2021, pag. 151).

- (6) Il governo tedesco ha proposto i seguenti rappresentanti di collettività regionali o locali che sono titolari di un mandato elettorale nell'ambito di una collettività locale o politicamente responsabili dinanzi ad un'assemblea eletta quali supplenti del Comitato delle regioni per la restante durata del mandato, vale a dire fino al 25 gennaio 2025: la sig.ra Anna KEBSCHULL, *Landrätin des Landkreises Osnabrück* (presidente del circondario di Osnabrück), e il sig. Werner SCHWARZ, *Minister für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europa und Verbraucherschutz des Landes Schleswig-Holstein* (ministro dell'Agricoltura, delle aree rurali, degli affari europei e della tutela dei consumatori del Land Schleswig-Holstein),

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Sono nominati al Comitato delle regioni per la restante durata del mandato, vale a dire fino al 25 gennaio 2025, i seguenti rappresentanti di collettività regionali o locali che sono titolari di un mandato elettorale o politicamente responsabili dinanzi ad un'assemblea eletta:

a) quali membri:

- il sig. Alex DOROW, *Mitglied des Bayerischen Landtags* (membro del *Landtag* della Baviera),
- la sig.ra Erika VON KALBEN, *Mitglied des Schleswig-Holsteinischen Landtages* (membro del *Landtag* dello Schleswig-Holstein),
- il sig. Matthias WUNDERLING-WEILBIER, *Staatssekretär für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung, Niedersächsisches Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung* (sottosegretario di Stato agli Affari federali ed europei e allo sviluppo regionale, ministero degli Affari federali ed europei e dello sviluppo regionale del Land della Bassa Sassonia),

e

b) quali supplenti:

- la sig.ra Anna KEBSCHULL, *Landrätin des Landkreises Osnabrück* (presidente del circondario di Osnabrück),
- il sig. Werner SCHWARZ, *Minister für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europa und Verbraucherschutz des Landes Schleswig-Holstein* (ministro dell'Agricoltura, delle aree rurali, degli affari europei e della tutela dei consumatori del Land Schleswig-Holstein).

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, il 7 marzo 2023

Per il Consiglio
Il presidente
L. EDHOLM

DECISIONE (UE) 2023/546 DEL CONSIGLIO**del 7 marzo 2023****relativa alla nomina di un membro e di due supplenti del Comitato delle regioni, proposti dalla Repubblica di Slovenia**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 305,

vista la decisione (UE) 2019/852 del Consiglio, del 21 maggio 2019, che determina la composizione del Comitato delle regioni ⁽¹⁾,

viste le proposte del governo sloveno,

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 300, paragrafo 3, del trattato, il Comitato delle regioni è composto da rappresentanti delle collettività regionali e locali che sono titolari di un mandato elettorale nell'ambito di una collettività regionale o locale, o politicamente responsabili dinanzi ad un'assemblea eletta.
- (2) Il 10 dicembre 2019 il Consiglio ha adottato la decisione (UE) 2019/2157 ⁽²⁾, relativa alla nomina dei membri e dei supplenti del Comitato delle regioni per il periodo dal 26 gennaio 2020 al 25 gennaio 2025.
- (3) Un seggio di membro del Comitato delle regioni è divenuto vacante in seguito alla scadenza del mandato nazionale in virtù del quale è stata proposta la nomina della sig.ra Jasna GABRIČ.
- (4) Due seggi di supplente sono divenuti vacanti in seguito alla nomina del sig. Tine RADINJA e del sig. Tomaž ROŽEN a membri del Comitato delle regioni con decisione (UE) 2022/1678 del Consiglio ⁽³⁾.
- (5) Il governo sloveno ha proposto, in virtù di un altro mandato elettorale, la sig.ra Jasna GABRIČ, rappresentante di una collettività locale che è titolare di un mandato elettorale nell'ambito di una collettività locale, *članica občinskega sveta, Občina Trbovlje* (membro del consiglio comunale, comune di Trbovlje), quale membro del Comitato delle regioni per la restante durata del mandato, vale a dire fino al 25 gennaio 2025,
- (6) Il governo sloveno ha proposto i seguenti rappresentanti di collettività locali che sono titolari di un mandato elettorale nell'ambito di una collettività locale quali supplenti del Comitato delle regioni per la restante durata del mandato, vale a dire fino al 25 gennaio 2025: il sig. Marko DIACI, *župan, Občina Šentjur* (sindaco di Šentjur), e il sig. Nejc SMOLE, *župan, Občina Medvode* (sindaco di Medvode),

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Sono nominati al Comitato delle regioni per la restante durata del mandato, vale a dire fino al 25 gennaio 2025, i seguenti rappresentanti di collettività locali che sono titolari di un mandato elettorale:

a) quale membro:

- la sig.ra Jasna GABRIČ, *članica občinskega sveta, Občina Trbovlje* (membro del consiglio comunale, comune di Trbovlje) (modifica del mandato),

⁽¹⁾ GU L 139 del 27.5.2019, pag. 13.

⁽²⁾ Decisione (UE) 2019/2157 del Consiglio, del 10 dicembre 2019, relativa alla nomina dei membri e dei supplenti del Comitato delle regioni per il periodo dal 26 gennaio 2020 al 25 gennaio 2025 (GU L 327 del 17.12.2019, pag. 78).

⁽³⁾ Decisione (UE) 2022/1678 del Consiglio, del 26 settembre 2022, relativa alla nomina di due membri del Comitato delle regioni, proposti dalla Repubblica di Slovenia (GU L 252 del 30.9.2022, pag. 70).

e

b) quali supplenti:

- il sig. Marko DIACI, *župan, Občina Šentjur* (sindaco di Sentjur),
- il sig. Nejc SMOLE, *župan, Občina Medvode* (sindaco di Medvode).

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, il 7 marzo 2023

Per il Consiglio
Il presidente
L. EDHOLM

DECISIONE (UE) 2023/547 DEL CONSIGLIO**del 7 marzo 2023****relativa alla nomina di un membro del Comitato delle regioni, proposto dalla Repubblica italiana**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 305,

vista la decisione (UE) 2019/852 del Consiglio, del 21 maggio 2019, che determina la composizione del Comitato delle regioni ⁽¹⁾,

vista la proposta del governo italiano,

considerando quanto segue:

- (1) A norma dell'articolo 300, paragrafo 3, del trattato, il Comitato delle regioni è composto da rappresentanti delle collettività regionali e locali che sono titolari di un mandato elettorale nell'ambito di una collettività regionale o locale, o politicamente responsabili dinanzi ad un'assemblea eletta.
- (2) Il 20 gennaio 2020 il Consiglio ha adottato la decisione (UE) 2020/102 ⁽²⁾, relativa alla nomina dei membri e dei supplenti del Comitato delle regioni per il periodo dal 26 gennaio 2020 al 25 gennaio 2025.
- (3) Un seggio di membro del Comitato delle regioni è divenuto vacante in seguito alla scadenza del mandato nazionale in virtù del quale è stata proposta la nomina del sig. Nicola IRTO.
- (4) Il governo italiano ha proposto il sig. Antonio MAZZEO, rappresentante di una collettività regionale che è titolare di un mandato elettorale nell'ambito di una collettività regionale, presidente *del Consiglio regionale e Consigliere della Regione Toscana*, quale membro del Comitato delle regioni per la restante durata del mandato, vale a dire fino al 25 gennaio 2025,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Il sig. Antonio MAZZEO, rappresentante di una collettività regionale che è titolare di un mandato elettorale, presidente *del Consiglio regionale e Consigliere della Regione Toscana*, è nominato membro del Comitato delle regioni per la restante durata del mandato, vale a dire fino al 25 gennaio 2025.

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, il 7 marzo 2023

Per il Consiglio
Il presidente
L. EDHOLM

⁽¹⁾ GU L 139 del 27.5.2019, pag. 13.

⁽²⁾ Decisione (UE) 2020/102 del Consiglio, del 20 gennaio 2020, relativa alla nomina dei membri e dei supplenti del Comitato delle regioni per il periodo dal 26 gennaio 2020 al 25 gennaio 2025 (GU L 20 del 24.1.2020, pag. 2).

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2023/548 DELLA COMMISSIONE

del 6 marzo 2023

che non rilascia un'autorizzazione dell'Unione per la famiglia di biocidi «UL Hydrogen Peroxide Family 1» in conformità al regolamento (UE) n. 528/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio*[notificata con il numero C(2023) 1372]***(Il testo in lingua neerlandese è il solo facente fede)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 528/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 maggio 2012, relativo alla messa a disposizione sul mercato e all'uso dei biocidi ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 44, paragrafo 5, primo comma,

considerando quanto segue:

- (1) Il 27 gennaio 2017 la società Unilever Europe BV ha presentato all'Agenzia europea per le sostanze chimiche («Agenzia»), in conformità all'articolo 43, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 528/2012, una domanda di autorizzazione dell'Unione per una famiglia di biocidi denominata «UL Hydrogen Peroxide Family 1», del tipo di prodotto 2 quale descritto nell'allegato V di detto regolamento, confermando per iscritto che l'autorità competente della Germania aveva accettato di valutare la domanda. La domanda è stata registrata nel registro per i biocidi con il numero BC-MS029571-20.
- (2) Il principio attivo contenuto nella famiglia di biocidi «UL Hydrogen Peroxide Family 1» è il perossido di idrogeno, che è inserito nell'elenco dell'Unione contenente i principi attivi approvati di cui all'articolo 9, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 528/2012 per il tipo di prodotto 2.
- (3) Il 20 dicembre 2021 l'autorità di valutazione competente ha trasmesso, conformemente all'articolo 44, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 528/2012, una relazione di valutazione e le conclusioni della sua valutazione all'Agenzia.
- (4) Il 25 ottobre 2021 l'autorità di valutazione competente ha consentito a Unilever Europe BV di presentare osservazioni scritte relative alla relazione di valutazione e alle conclusioni della valutazione, conformemente all'articolo 44, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento (UE) n. 528/2012. Il 23 novembre 2021 Unilever Europe BV ha trasmesso le proprie osservazioni all'autorità di valutazione competente. Nel corso del processo di elaborazione del parere dell'Agenzia sulla relazione di valutazione, quest'ultima è stata aggiornata dall'autorità di valutazione competente e il 13 maggio 2022 è stato consentito a Unilever Europe BV di presentare osservazioni relative alla relazione di valutazione aggiornata e al progetto di parere dell'Agenzia prima dell'adozione del parere definitivo, il 15 giugno 2022, da parte del comitato sui biocidi dell'Agenzia. In tale occasione Unilever Europe BV non ha presentato osservazioni.
- (5) Il 5 luglio 2022 l'Agenzia ha presentato alla Commissione il suo parere ⁽²⁾ in merito a «UL Hydrogen Peroxide Family 1» conformemente all'articolo 44, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 528/2012.
- (6) Nel parere si conclude che «UL Hydrogen Peroxide Family 1» è una famiglia di biocidi ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera s), del regolamento (UE) n. 528/2012, ma non soddisfa le condizioni di cui all'articolo 19, paragrafo 1, lettera b), punti iii) e iv), e lettera d), di detto regolamento.

⁽¹⁾ GUL 167 del 27.6.2012, pag. 1.⁽²⁾ Parere dell'ECHA sull'autorizzazione dell'Unione della famiglia di biocidi «UL Hydrogen Peroxide Family 1», ECHA/BPC/344/2022, adottato il 15 giugno 2022, <https://echa.europa.eu/bpc-opinions-on-union-authorisation>.

- (7) Secondo il parere dell'Agenzia, è stato individuato un rischio inaccettabile per gli utilizzatori professionali e non professionali derivante dall'esposizione secondaria per inalazione, e non sono disponibili o applicabili misure per attenuare il rischio individuato. Sono stati inoltre individuati rischi ambientali inaccettabili per le matrici dei sedimenti e del suolo a causa della presenza nei prodotti della sostanza che desta preoccupazione PEG-2 ammina di sego idrogenata. Dal parere dell'Agenzia emerge inoltre che sono state individuate lacune nei dati per alcuni risultati e che non è stato possibile trarre conclusioni sulle proprietà fisiche e chimiche dei prodotti e sulla possibilità che queste siano giudicate accettabili per garantire un uso e un trasporto adeguati del prodotto.
- (8) La Commissione concorda con il parere dell'Agenzia e non ritiene pertanto opportuno rilasciare un'autorizzazione dell'Unione per «UL Hydrogen Peroxide Family 1».
- (9) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato permanente sui biocidi,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Alla società Unilever Europe BV non è rilasciata un'autorizzazione dell'Unione per la messa a disposizione sul mercato e l'uso della famiglia di biocidi «UL Hydrogen Peroxide Family 1».

Articolo 2

Unilever Europe BV, Weena 455, 3013AL Rotterdam, Paesi Bassi è destinataria della presente decisione.

Fatto a Lussemburgo, il 6 marzo 2023

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

DECISIONE (UE) 2023/549 DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA**del 6 marzo 2023****relativa all'accesso a taluni dati di TARGET e all'utilizzo dei medesimi e che abroga la decisione BCE/2010/9 (BCE/2023/3)**

IL CONSIGLIO DIRETTIVO DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare il primo e quarto trattino dell'articolo 127, paragrafo 2,

visto lo statuto del Sistema europeo di banche centrali e della Banca centrale europea, in particolare il primo e il quarto trattino dell'articolo 3.1 e l'articolo 22,

considerando quanto segue:

- (1) Il sistema di trasferimento espresso transeuropeo automatizzato di regolamento lordo in tempo reale (TARGET2) è attualmente disciplinato dall'indirizzo BCE/2012/27 ⁽¹⁾. A partire dal 20 marzo 2023, TARGET2 sarà sostituito da TARGET, una terza generazione di sistemi di pagamento in euro che offrono regolamento in moneta di banca centrale. TARGET è disciplinato dall'indirizzo (UE) 2022/912 della Banca centrale europea relativo a un sistema di trasferimento espresso transeuropeo automatizzato di regolamento lordo in tempo reale di nuova generazione (TARGET) (BCE/2022/8) ⁽²⁾, e l'indirizzo BCE/2012/27 è abrogato con effetto dal 20 marzo 2023. I sistemi componenti di TARGET costituiscono i successori legali dei corrispondenti sistemi componenti di TARGET2.
- (2) Come nel caso di TARGET2, TARGET è strutturato come una molteplicità di sistemi di regolamento lordo in tempo reale, ciascuno dei quali è una componente gestita da una banca centrale dell'Eurosistema (BC dell'Eurosistema). L'indirizzo (UE) 2022/912 (BCE/2022/8) armonizza il più possibile le norme per le componenti di TARGET.
- (3) I sistemi componenti di TARGET2 di proprietà delle banche centrali dell'Eurosistema e da esse gestiti sono stati identificati collettivamente come sistemi di pagamento di importanza sistemica (SPIS) ai fini del regolamento (UE) n. 795/2014 della Banca centrale europea (BCE/2014/28) ⁽³⁾. Si prevede che i rispettivi sistemi componenti di TARGET, in quanto sistemi di pagamento che sostituiscono tali sistemi componenti di TARGET2, rientrino nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 795/2014 (BCE/2014/28) e debbano rispettare i requisiti di sorveglianza stabiliti in tale regolamento.
- (4) L'articolo 28, paragrafo 1, della parte I dell'allegato I dell'indirizzo (UE) 2022/912 (BCE/2022/8) impone taluni obblighi di riservatezza a ciascuna banca centrale (BC) al fine di tenere riservate le informazioni sui pagamenti appartenenti ai partecipanti titolari di conti TARGET presso tale BC.
- (5) L'articolo 28, paragrafo 3, della parte I dell'allegato I dell'indirizzo (UE) 2022/912 (BCE/2022/8) consente a ciascuna BC di comunicare informazioni sui pagamenti riguardanti il partecipante acquisite nel corso del funzionamento della componente di TARGET pertinente per determinati scopi.
- (6) Quando l'utilizzo di dati aggregati sui pagamenti TARGET non è sufficiente per consentire alle BC di assicurare l'efficace funzionamento di TARGET, le BC dovrebbero avere accesso ai dati sulle singole operazioni estratti da TARGET dei partecipanti a tutte le componenti di TARGET, compresi i titolari di addressable BIC. L'accesso da parte di tutte le BC a tali dati sulle singole operazioni è necessario anche per lo svolgimento delle funzioni pubbliche dell'Eurosistema in qualità di supervisore di TARGET quando l'utilizzo di dati aggregati sui pagamenti TARGET non è sufficiente. Inoltre, l'accesso da parte di tutte le BC a tali dati sulle singole operazioni è necessario anche per effettuare le analisi a supporto della vigilanza macroprudenziale, della stabilità finanziaria, dell'integrazione finanziaria, delle operazioni di mercato, delle funzioni di risoluzione e politica monetaria e del meccanismo di vigilanza unico, in conformità al principio di separazione.

⁽¹⁾ Indirizzo della Banca centrale europea, del 5 dicembre 2012, relativo a un sistema di trasferimento espresso transeuropeo automatizzato di regolamento lordo in tempo reale (TARGET2) (BCE/2012/27) (GU L 30, del 30.1.2013, pag. 1).

⁽²⁾ Indirizzo (UE) 2022/912 della Banca centrale europea, del 24 febbraio 2022, relativo a un sistema di trasferimento espresso transeuropeo automatizzato di regolamento lordo in tempo reale (TARGET) di nuova generazione e che abroga l'indirizzo 2013/47/UE (BCE/2012/27) (BCE/2022/8) (GU L 163 del 17.6.2022, pag. 84).

⁽³⁾ Regolamento della Banca centrale europea (UE) n. 795/2014, del 3 luglio 2014, sui requisiti di sorveglianza per i sistemi di pagamento di importanza sistemica (BCE/2014/28) (GU L 217 del 23.7.2014, pag. 16).

- (7) L'accesso da parte delle BC ai dati sulle singole operazioni di tutti i partecipanti dovrebbe essere limitato a quanto necessario per consentire alle BC di effettuare analisi quantitative dei flussi di operazioni tra partecipanti o di effettuare simulazioni numeriche del processo di regolamento di TARGET, in conformità all'articolo 28, paragrafo 3, della parte I dell'allegato I dell'indirizzo (UE) 2022/912 (BCE/2022/8) e le relative disposizioni di attuazione e tale accesso dovrebbe escludere tutte le informazioni sui clienti dei partecipanti, tranne nel caso in cui tali clienti siano titolari di addressable BIC.
- (8) Quando sono effettuate dalle BC in qualità di gestori di TARGET, le analisi quantitative e le simulazioni numeriche dovrebbero servire in particolare a garantire l'efficienza della configurazione di TARGET, a sostenere il rispetto delle aspettative di sorveglianza, ad analizzare i malfunzionamenti operativi di TARGET, ad analizzare i modelli di pagamento e i livelli di liquidità, a monitorare gli effetti dei suoi meccanismi tariffarie a effettuare analisi costi-benefici di caratteristiche e servizi aggiuntivi. Quando sono effettuate dalle BC in qualità di supervisori di TARGET, tali analisi quantitative e simulazioni numeriche dovrebbero servire in particolare ad analizzare e monitorare i rischi in TARGET e a sostenere valutazioni periodiche e ad hoc di sorveglianza rispetto agli standard applicabili. Quando sono effettuate dalle BC a sostegno di altre funzioni fondamentali di banca centrale, tali analisi quantitative e simulazioni numeriche dovrebbero servire in particolare ad analizzare gli andamenti del mercato monetario, a valutare l'integrazione finanziaria nell'area dell'euro, a monitorare i saldi delle banche centrali e la distribuzione della liquidità.
- (9) È della massima importanza preservare la riservatezza dei dati sulle singole operazioni. A tal fine, l'accesso ai dati sulle singole operazioni e il loro utilizzo dovrebbe essere limitato a un gruppo ristretto di membri del personale delle BC a ciò designati. Oltre alle norme in materia di condotta professionale e riservatezza applicabili ai membri del personale della BC, il Comitato per le infrastrutture di mercato (*Market Infrastructure Board*, MIB) dovrebbe stabilire norme specifiche per l'accesso e l'uso dei dati sulle singole operazioni. Le BC dovrebbero garantire il rispetto di tali norme da parte dei membri del personale designati e il MIB ne dovrebbe monitorare il rispetto.
- (10) Il MIB dovrebbe avere la possibilità di pubblicare informazioni derivanti dall'uso di dati sulle singole operazioni, a condizione che tali informazioni non consentano di identificare i partecipanti o i loro clienti, direttamente o indirettamente.
- (11) L'ambiente analitico di TARGET consente all'Eurosistema di effettuare analisi quantitative e simulazioni numeriche utilizzando dati sulle singole operazioni.
- (12) Oltre all'articolo 28, paragrafo 3, della parte I dell'allegato I dell'indirizzo (UE) 2022/912 (BCE/2022/8), che riguarda i dati sulle singole operazioni, l'articolo 28, paragrafo 5, della parte I dell'allegato I dell'indirizzo (UE) 2022/912 (BCE/2022/8) stabilisce che le BC possono utilizzare, comunicare o pubblicare informazioni sui pagamenti riguardanti il partecipante o i suoi clienti a fini statistici, storici, scientifici o di altro tipo nell'esercizio delle sue funzioni pubbliche o di altre funzioni di altri enti pubblici ai quali le informazioni sono comunicate, a condizione che non sia possibile, direttamente o indirettamente, identificare il partecipante o i suoi clienti. Fatta salva la capacità delle BC di utilizzare, divulgare o pubblicare tali informazioni ai sensi del presente articolo, il MIB dovrebbe coordinare le azioni delle BC.
- (13) Le disposizioni della presente decisione dovrebbero essere estese alle banche centrali nazionali (BCN) connesse, tramite un accordo tra le BCN connesse e le BC dell'Eurosistema,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Ambito di applicazione

La presente decisione disciplina l'accesso a determinati dati di TARGET e il loro utilizzo, come stabilito all'articolo 3 e ai fini di cui all'articolo 3.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente decisione, si applicano le definizioni di cui all'articolo 2 dell'indirizzo (UE) 2022/912 (BCE/2022/8).

Articolo 3

Accesso a taluni dati di TARGET e utilizzo dei medesimi

1. In conformità all'articolo 28, paragrafo 3, della parte I dell'allegato I dell'indirizzo (UE) 2022/912 (BCE/2022/8), le BC possono accedere alle analisi quantitative e alle simulazioni numeriche e utilizzarle, nella misura necessaria, ai dati sulle singole operazioni estratti da TARGET da tutti i partecipanti di tutte le componenti di TARGET per i seguenti scopi:

- a) garantire il funzionamento efficiente di TARGET e la sua sorveglianza;
- b) svolgere le analisi necessarie per la vigilanza macroprudenziale, la stabilità finanziaria, l'integrazione finanziaria, le operazioni di mercato, la risoluzione e le funzioni di politica monetaria;
- c) effettuare le analisi necessarie per il meccanismo di vigilanza unico, in conformità al principio di separazione.

2. L'accesso ai dati di cui al paragrafo 1 e il loro utilizzo sono limitati:

- a) nel garantire il funzionamento e la sorveglianza efficienti di TARGET, a cinque membri del personale che si occupano del funzionamento di TARGET e a cinque membri del personale che si occupano della sorveglianza di TARGET, ciascun gruppo con accesso separato ai dati;
- b) per le analisi di cui al paragrafo 1, lettere b) e c), a un gruppo composto al massimo da 15 membri del personale che svolgono ricerca, coordinato dai capi della ricerca del Sistema europeo di banche centrali.

3. Le BC nominano i membri del personale di cui al paragrafo 2. Qualora un membro del personale addetto al funzionamento o alla ricerca sia nominato ai fini del paragrafo 2, tale nomina è soggetta all'approvazione del Comitato per le infrastrutture di mercato (*Market Infrastructure Board*, MIB). La nomina di membri del personale provenienti dalla sorveglianza ai fini del paragrafo 2, lettera a), è soggetta all'approvazione del Comitato per le infrastrutture di mercato e i pagamenti (*Market Infrastructure and Payments Committee*, MIPC). Le procedure di cui al presente articolo si applicano anche alla loro sostituzione, se del caso.

4. Il MIB stabilisce norme specifiche al fine di garantire la riservatezza dei dati sulle singole operazioni. Le BC assicurano l'osservanza di tali norme da parte dei propri membri del personale nominati conformemente ai paragrafi 2 e 3. In caso di inosservanza delle norme specifiche stabilite dal MIB, le BC garantiscono che i membri del personale nominati ai sensi del paragrafo 3 non abbiano più accesso ai dati di cui al paragrafo 1 né si avvalgano degli stessi. Il MIB vigila sull'osservanza delle disposizioni di cui al presente paragrafo.

5. Il Consiglio direttivo può inoltre concedere l'accesso ad altri utenti e stabilisce le regole precise per tale accesso. In tal caso, il MIB vigila sull'utilizzo dei dati e, in particolare, sull'osservanza delle norme di riservatezza sia stabilite dal MIB che disposte dall'articolo 28 della parte I dell'allegato I dell'indirizzo (UE) 2022/912 (BCE/2022/8).

Articolo 4

Ambiente analitico di TARGET

1. L'ambiente analitico di TARGET è creato per l'esecuzione di analisi quantitative e simulazioni numeriche di cui all'articolo 3, paragrafo 1. Esso comprende l'ambiente analitico e lo strumento di simulazione.

2. L'ambiente analitico è sviluppato e gestito dalla BCE. La Suomen Pankki sviluppa e gestisce lo strumento di simulazione. L'ambiente analitico e lo strumento di simulazione comprendono l'infrastruttura tecnica necessaria, gli strumenti di estrazione dei dati, lo strumento di simulazione e il software analitico.

3. La BCE e la Suomen Pankki concludono con le BC dell'Eurosistema un contratto che disciplina i servizi e le specifiche tecniche dell'ambiente analitico di TARGET. Tale contratto include le BCN connesse.

Articolo 5

Pubblicazione e divulgazione

1. Il MIB può pubblicare le informazioni derivanti dall'utilizzo dei dati sulle singole operazioni a condizione che non sia possibile identificare i partecipanti o i loro clienti, direttamente o indirettamente.
2. Il MIB coordina la divulgazione e la pubblicazione da parte delle BC delle informazioni sui pagamenti ai sensi dell'articolo 28, paragrafo 5, della parte I dell'allegato I dell'indirizzo (UE) 2022/912 (BCE/2022/8).

Articolo 6

Abrogazione

La decisione BCE/2010/9 è abrogata con effetto dal 20 marzo 2023.

Articolo 7

Entrata in vigore

1. La presente decisione entra in vigore il quinto giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
2. La presente decisione si applica a decorrere dal 20 marzo 2023.

Fatto a Francoforte sul Meno, il 6 marzo 2023

La presidente della BCE
Christine LAGARDE

RACCOMANDAZIONI

RACCOMANDAZIONE (UE) 2023/550 DELLA COMMISSIONE

dell'8 marzo 2023

sui programmi nazionali di sostegno alla pianificazione della mobilità urbana sostenibile

[notificata con il numero C(2023) 1524]

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 292,

considerando quanto segue:

- (1) Il Green Deal europeo ⁽¹⁾, che ha come obiettivo il conseguimento di un'economia dell'UE climaticamente neutra entro il 2050, prevede una riduzione del 90 % delle emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti. Nell'ambito della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente ⁽²⁾ sono state presentate misure volte a contribuire al conseguimento di questo obiettivo, comprese misure intese a promuovere una mobilità urbana sostenibile, intelligente, sicura e sana.
- (2) La comunicazione sul nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana ⁽³⁾ privilegia soluzioni di trasporto più sostenibili, come il trasporto collettivo e pubblico, la mobilità condivisa, gli spostamenti a piedi e in bicicletta, al fine di incentivarne l'uso per una mobilità porta a porta migliore e più efficiente dal punto di vista energetico, che oltre tutto contribuisca alla salute e al benessere dei cittadini.
- (3) La mobilità urbana sostenibile contribuisce a una serie di politiche europee finalizzate alla promozione della mobilità a basse emissioni o a zero emissioni ⁽⁴⁾, con conseguenze positive sulla qualità dell'aria e la sicurezza stradale e al contempo vantaggi per la salute e il benessere dei cittadini. Una pianificazione efficace della mobilità urbana può contribuire a promuovere le relative politiche europee e nazionali direttamente a livello locale. Come messo in evidenza con la comunicazione sulla visione a lungo termine per le zone rurali dell'UE ⁽⁵⁾ e il piano d'azione rurale dell'UE che l'accompagna, una migliore integrazione della mobilità urbana, periurbana ed extraurbana è fondamentale per la promozione di soluzioni di mobilità sostenibili.
- (4) Il pacchetto del 2013 sulla mobilità urbana ⁽⁶⁾ ha introdotto piani urbani di mobilità sostenibile (PUMS) come quadro di riferimento per città e comuni per la pianificazione e l'attuazione di soluzioni alle sfide poste dalla politica sulla mobilità urbana in tutta l'area urbana funzionale. Da allora la Commissione incoraggia l'adozione su larga scala dei PUMS, che rappresentano il pilastro fondamentale della politica europea sulla mobilità urbana. Il concetto di PUMS e i relativi orientamenti europei sono stati ampiamente utilizzati dalle autorità locali, dai pianificatori e dai portatori di interessi. Tali piani si sono rivelati uno strumento efficace, solido e flessibile sul quale le città possono fare affidamento per la pianificazione di misure di mobilità urbana.
- (5) Nella relazione speciale 06/2020: Mobilità urbana sostenibile nell'UE ⁽⁷⁾, la Corte dei conti europea ha sottolineato che gli Stati membri e le rispettive città sono responsabili della gestione delle politiche di mobilità urbana in linea con il principio di sussidiarietà. La Corte ha rilevato che le misure di mobilità urbana locali non sono risultate sempre coerenti con gli obiettivi di mobilità urbana sostenibile. I programmi nazionali di sostegno ai piani urbani di mobilità sostenibile (PUMS) contribuirebbero a migliorare il collegamento tra il concetto di PUMS e i piani urbani di mobilità sostenibile locali.

⁽¹⁾ COM(2019) 640 final.

⁽²⁾ COM(2020) 789 final.

⁽³⁾ COM(2021) 811 final.

⁽⁴⁾ Direttiva (UE) 2019/1161 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (GU L 188 del 12.7.2019, pag. 116).

⁽⁵⁾ COM(2021) 345 final.

⁽⁶⁾ COM(2013) 913 final.

⁽⁷⁾ Relazione speciale 06/2020: Mobilità urbana sostenibile nell'UE: senza l'impegno degli Stati membri non potranno essere apportati miglioramenti sostanziali.

- (6) Il regolamento riveduto sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) ⁽⁸⁾ propone che i nodi urbani della rete TEN-T adottino un PUMS in conformità alle prescrizioni del suo allegato V e che raccolgano i dati sulla mobilità urbana per trasmetterli alla Commissione. Per quanto concerne gli obblighi di comunicazione e di raccolta dei dati, con l'atto di esecuzione successivo sarà stilato l'elenco degli indicatori della mobilità urbana sostenibile e sarà stabilita la relativa metodologia di calcolo. Dopo l'adozione, tali obblighi relativi ai PUMS saranno gli unici vincolanti a livello di UE. Grazie ai programmi nazionali di sostegno ai PUMS, i nodi urbani presenti sulla rete TEN-T potranno usufruire di competenze che permetteranno loro di adempiere tali obblighi.
- (7) Le città riscontrano difficoltà nel monitorare, attraverso l'utilizzo di indicatori, i progressi conseguiti nel quadro delle misure di mobilità urbana sostenibile adottate. La raccolta dei dati richiede l'impiego di risorse amministrative e finanziarie e le città hanno spesso difficoltà ad accedere ai dati disponibili presso le autorità nazionali e regionali e altri organismi. Gli Stati membri dovrebbero agevolare la condivisione e l'uso dei dati raccolti attraverso punti di accesso centrali e spazi di dati decentralizzati. Ciò aiuterà le città a migliorare i propri sistemi di monitoraggio nei prossimi anni.
- (8) Per tutte le città sono inoltre disponibili un compendio di linee guida non vincolanti sui PUMS ⁽⁹⁾ e materiale di riferimento, elaborato nell'ambito di progetti dell'UE cofinanziati, che possono essere di ausilio nella preparazione e nell'attuazione dei PUMS. Le città sono invitate a utilizzare tutte le informazioni disponibili nel modo che ritengono appropriato alle loro esigenze. Il gruppo di esperti della Commissione sulla mobilità urbana ⁽¹⁰⁾ dovrebbe contribuire a integrare e semplificare il compendio delle linee guida non vincolanti sui PUMS.
- (9) Gli Stati membri dovrebbero assistere le città nella preparazione dei PUMS al fine di aiutarle a migliorarne la qualità e ad allinearli meglio al quadro dell'UE.
- (10) Le città rimangono in ultima analisi responsabili dell'elaborazione, dell'adozione e dell'attuazione dei loro PUMS, così come dell'attuazione delle misure in essi contenute,

HA ADOTTATO LA PRESENTE RACCOMANDAZIONE:

1. OGGETTO E AMBITO DI APPLICAZIONE

1.1. Introduzione

Il pacchetto sulla mobilità urbana del 2013 ha introdotto il concetto di PUMS ⁽¹¹⁾ come pilastro fondamentale di un quadro di riferimento che permetta a comuni, città e regioni di affrontare le sfide poste dalle politiche sulla mobilità urbana. Il concetto di PUMS deve essere aggiornato per riflettere le nuove strategie dell'UE e integrare le nuove priorità politiche. Questa impostazione è illustrata nell'allegato della presente raccomandazione come concetto di PUMS.

Sulla base del concetto di PUMS, i relativi orientamenti forniscono alle città indicazioni riguardanti il processo da seguire per elaborare e attuare i piani.

Nell'ultimo decennio tale concetto è stato promosso dalla Commissione e ampiamente utilizzato da molte città in tutta l'UE a titolo volontario per pianificare la transizione verso una mobilità urbana attrattiva, inclusiva e sostenibile.

Le città che lo applicano considerano il concetto di PUMS uno strumento efficace, completo e flessibile, in grado di andare oltre i confini amministrativi delle città in modo da interessare l'intera «area urbana funzionale», tenendo conto delle connessioni con le zone periferiche, dei flussi di pendolari e dei collegamenti urbani-extraurbani.

Il documento di lavoro dei servizi della Commissione sul nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana ⁽¹²⁾ ha messo in evidenza che i PUMS costituiscono un quadro di pianificazione a lungo termine coerente, che coinvolge tutte le parti interessate. La resilienza di tale concetto è stata dimostrata in particolare durante la pandemia di COVID-19, quando molte città in possesso di un PUMS sono riuscite ad adattare in modo rapido ed efficiente le loro politiche sulla mobilità. Successivamente sono state in grado di modificare i loro sistemi di mobilità più facilmente rispetto alle città sprovviste di piani comparabili. In molti casi le procedure di emergenza e resilienza erano già state descritte nei PUMS esistenti.

⁽⁸⁾ COM(2021) 812 final.

⁽⁹⁾ Le linee guida sui PUMS sono composte da orientamenti per l'elaborazione e l'attuazione dei PUMS e da materiale di riferimento aggiuntivo, disponibili sul portale dell'osservatorio europeo della mobilità urbana (ELTIS); <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>.

⁽¹⁰⁾ Decisione C(2022)5320 della Commissione, del 28 luglio 2022, che istituisce il gruppo di esperti della Commissione sulla mobilità urbana; Gruppo di esperti sulla mobilità urbana.

⁽¹¹⁾ Cfr. l'allegato della comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, del 17 dicembre 2013, *Insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficace sul piano delle risorse*, COM(2013) 913 final.

⁽¹²⁾ COM(2021) 811 final.

Tuttavia, la valutazione del pacchetto sulla mobilità urbana del 2013 ha evidenziato che l'adozione dei PUMS da parte degli Stati membri non è avvenuta in modo omogeneo e che ciò rappresenta una grave lacuna. Molti comuni e città non dispongono ancora di un PUMS e la qualità di quelli esistenti varia notevolmente. Esiste inoltre un chiaro squilibrio tra gli Stati membri in merito alla copertura globale delle città tramite i PUMS.

Gli Stati membri sono pertanto destinatari della presente raccomandazione.

1.2. Interventi necessari a livello di Stati membri

Sulla base dell'esperienza significativa maturata dal 2013 riguardo all'impiego del concetto di PUMS, la valutazione del pacchetto sulla mobilità urbana del 2013 ha evidenziato il persistere di problemi riguardanti le capacità e le competenze, specialmente nelle città di piccole e medie dimensioni, così come la mancanza di coinvolgimento e di sostegno a livello nazionale.

Ciò rimanda alla necessità generale di garantire coerenza con il concetto di PUMS e di coordinare le varie attività svolte dalle città e dalle aree urbane per preparare, attuare e monitorare i loro piani di mobilità.

Come indicato nel nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana, è necessario rafforzare la governance e la titolarità a livello nazionale per stabilire un quadro volto a garantire una maggiore conformità dei piani al concetto di PUMS, tenendo in considerazione le circostanze locali, le pratiche di pianificazione e gli assetti istituzionali, in linea con il principio di sussidiarietà.

1.3. Riferimento alla rete TEN-T

La proposta di revisione del regolamento TEN-T⁽¹³⁾ comprende il rafforzamento del ruolo delle città come nodi vitali per garantire un trasporto sostenibile, sicuro, efficiente e multimodale in tutta Europa e oltre i suoi confini. Al fine di consentire il funzionamento efficace della rete TEN-T, la Commissione ha proposto che entro il 31 dicembre 2025 gli Stati membri provvedano affinché i nodi urbani della rete TEN-T adottino un PUMS e procedano alla raccolta dei dati sulla mobilità urbana.

I nodi urbani dovrebbero tenere conto dell'impatto delle varie misure di mobilità urbana sui flussi di traffico, tanto passeggeri quanto merci, della rete TEN-T. Le misure dovrebbero essere finalizzate a garantire il transito, l'aggiramento o l'interconnessione senza soluzione di continuità attraverso i nodi urbani, anche da parte di veicoli a emissioni zero. Le misure dovrebbero contribuire ad alleviare la congestione, aumentare la quota modale del trasporto pubblico e dei modi attivi, migliorare la sicurezza stradale e rimuovere le strozzature che incidono sui flussi di traffico della rete TEN-T.

Di conseguenza la presente raccomandazione è finalizzata anche a fornire un ulteriore sostegno agli Stati membri e alle città su come prepararsi per ottemperare alle prescrizioni proposte riguardanti i nodi urbani.

La presente raccomandazione non pregiudica l'adozione futura di un regolamento TEN-T riveduto basato sulla proposta di cui sopra e di eventuali obblighi relativi ai PUMS ivi contenuti.

1.4. Coordinamento a livello locale per promuovere sinergie tra approcci di pianificazione settoriale e territoriale

L'elaborazione dei PUMS richiede un approccio integrato che tenga conto di due dimensioni: l'integrazione della mobilità urbana nella pianificazione della rete di un sistema di trasporto («approccio basato sulla rete») e l'integrazione in una strategia intersettoriale per lo sviluppo urbano sostenibile («approccio basato sul territorio»).

I trasporti rappresentano una parte fondamentale di un approccio efficiente ed efficace alla pianificazione territoriale integrata a livello urbano/locale. I PUMS dovrebbero pertanto essere preparati e attuati in stretto coordinamento con i piani di mobilità locali e regionali, i piani territoriali e i piani settoriali di rilievo. Oltre a consentire un migliore allineamento dei PUMS agli obiettivi della politica settoriale, ciò permette anche di ridurre gli oneri amministrativi in capo alle autorità locali.

Gli Stati membri dovrebbero garantire la compatibilità e la coerenza tra gli obiettivi della politica settoriale e la pianificazione della mobilità urbana:

- aiutando le città a trasformare gli obiettivi europei e nazionali in politiche urbane locali, in strategie e documenti di pianificazione, come i PUMS, in piani urbani di logistica sostenibile, in piani d'azione per l'energia sostenibile e il clima, in contratti sul clima e accordi per una città verde;

⁽¹³⁾ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (COM(2021) 812 final).

- affrontando le esigenze e le specificità delle città e delle aree urbane con strategie e documenti di pianificazione nazionali o regionali a carattere globale, quali piani di trasporto nazionali e regionali, quadri strategici nazionali per la diffusione di infrastrutture per i combustibili alternativi, piani nazionali per l'energia e il clima, strategie per la salute pubblica e strategie per lo sviluppo urbano sostenibile;
- occupandosi delle esigenze e delle specificità delle città e delle aree urbane nell'ambito di azioni nazionali connesse a impegni europei e internazionali, come il semestre europeo e i piani di lavoro per il corridoio della rete centrale TEN-T.

2. PROGRAMMA NAZIONALE DI SOSTEGNO AI PUMS

2.1. Obiettivi

La Commissione invita tutti gli Stati membri a mettere in atto un programma nazionale di sostegno ai PUMS finalizzato a sostenere le città, rafforzare la governance e aumentare il coordinamento a livello nazionale, nonché a pianificare e garantire l'adozione di politiche per una mobilità urbana sostenibile e migliorare il coordinamento tra regioni, città e comuni, oltre che tra aree urbane ed extraurbane.

2.2. Ambito di applicazione del programma

I programmi nazionali di sostegno ai PUMS dovrebbero comprendere misure volte a:

- sviluppare linee guida nazionali per una pianificazione della mobilità urbana basata sul concetto aggiornato di PUMS, illustrato nell'allegato della presente raccomandazione della Commissione, e tenendo conto degli orientamenti sui PUMS ⁽¹⁴⁾, che affrontano il tema della mobilità dei passeggeri, del trasporto delle merci e della logistica in modo integrato;
- fornire assistenza tecnica e supporto da parte di esperti;
- mettere a punto un approccio nazionale per la preparazione e l'attuazione dei PUMS nelle città, in collaborazione con le aree periurbane ed extraurbane limitrofe alla città, considerando l'intera area urbana funzionale (città e zona di migrazione pendolare);
- animare la rete nazionale di regioni, città e comuni per incentivare l'apprendimento tra pari e condividere buone pratiche, includendo le regioni ultraperiferiche dell'UE e altre aree remote, insulari, periferiche e scarsamente popolate;
- attuare un programma di formazione per le città, che comprenda lo sviluppo delle capacità;
- fornire un sostegno finanziario alle città per assumere e mantenere personale amministrativo e ricorrere al sostegno temporaneo da parte di esperti;
- organizzare e coordinare campagne e attività di comunicazione relative ai PUMS;
- sensibilizzare l'opinione pubblica in merito alle informazioni e alle linee guida pubblicate sul portale dell'osservatorio europeo della mobilità urbana ⁽¹⁵⁾;
- rivedere la qualità dei PUMS e suggerire possibilità di miglioramenti in linea con il concetto di PUMS; ciò sarà utile nei casi in cui l'elaborazione di PUMS costituisce la condizione per ottenere finanziamenti pubblici o privati;
- analizzare il quadro legislativo nazionale per individuare gli ostacoli allo sviluppo di PUMS efficaci nelle città;
- aiutare le autorità competenti a migliorare il coordinamento nella fornitura di infrastrutture e servizi di trasporto nell'area urbana funzionale;
- aiutare le autorità locali a integrare e migliorare il coordinamento tra PUMS e pianificazione territoriale, nonché a favorire l'allineamento e le sinergie con i piani d'azione per l'energia sostenibile e il clima, i piani urbani di logistica sostenibile e altri piani connessi;
- rafforzare il monitoraggio dell'attuazione dei PUMS mettendo a punto meccanismi intesi a misurare i progressi compiuti nel conseguimento dei traguardi e degli obiettivi dei PUMS;

⁽¹⁴⁾ Orientamenti per l'elaborazione e l'attuazione dei PUMS, disponibili sul portale dell'osservatorio europeo della mobilità urbana (ELTIS); <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

⁽¹⁵⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>

- calcolare gli indicatori della mobilità urbana sostenibile seguendo la metodologia della Commissione ⁽¹⁶⁾, coordinare e sostenere la raccolta dei dati e favorire l'accesso a dati nazionali, regionali o privati, nonché la loro condivisione e il loro utilizzo, necessari per calcolare gli indicatori della mobilità urbana;
- monitorare i progressi compiuti nel conseguimento degli obiettivi della politica settoriale, tra cui la decarbonizzazione e la sicurezza stradale; sostenere le città nella messa a punto di meccanismi di raccolta di dati disaggregati, anche per genere;
- aggiornare periodicamente le sezioni dedicate ai piani cittadini e nazionali del portale dell'osservatorio europeo della mobilità urbana;
- sostenere l'attuazione degli aspetti riguardanti la mobilità urbana della missione sulle città a impatto zero e intelligenti.

L'ambito di applicazione del programma di sostegno dovrebbe essere stabilito in collaborazione con le città e le regioni e rivisto periodicamente sulla base delle loro esigenze e dei riscontri ricevuti.

2.3. Finanziamenti e garanzia di qualità

I PUMS rappresentano un quadro di riferimento efficace per pianificare e realizzare investimenti pubblici o privati a favore della mobilità urbana.

Gli Stati membri dovrebbero adottare misure per fornire informazioni e sostegno in merito alle opportunità di finanziamento, al fine di migliorare la qualità dei piani e garantire una loro maggiore conformità al concetto di PUMS.

Esiste un'ampia gamma di finanziamenti e strumenti di finanziamento europei, nazionali e regionali a sostegno dei processi riguardanti i PUMS, ad esempio:

- il meccanismo per collegare l'Europa;
- il Fondo europeo di sviluppo regionale e il Fondo di coesione, comprendenti Interreg e Urbact;
- Orizzonte Europa, comprendente le missioni e le azioni CIVITAS;
- InvestEU, il dispositivo per la ripresa e la resilienza (RRF) e REPowerEU;
- il programma Europa digitale;
- il meccanismo per una transizione giusta;
- il Fondo per l'innovazione;
- lo strumento di sostegno tecnico che fornisce competenze tecniche su misura agli Stati membri dell'UE;
- programmi nazionali;
- finanziamenti privati (ad esempio le obbligazioni verdi).

Inoltre la comunità della conoscenza e dell'innovazione sulla mobilità urbana dell'EIT offre sostegno agli Stati membri, alle regioni e alle città per l'attuazione dei loro PUMS.

2.4. Gestione dei programmi PUMS a livello nazionale

Gli Stati membri dovrebbero designare un ufficio nazionale di gestione dei programmi PUMS come punto di riferimento per le questioni inerenti ai PUMS per le città e le aree urbane. Tale ufficio dovrebbe essere istituito in collaborazione con le autorità nazionali, regionali e locali.

Gli uffici dovrebbero disporre delle competenze tecniche e delle risorse giuridiche, finanziarie e umane necessarie per l'elaborazione e l'attuazione dei programmi nazionali di sostegno ai PUMS.

Dovrebbero essere neutrali e trasparenti e coinvolgere nel loro lavoro le regioni, le città e le aree extraurbane. Dovrebbero poter contare sulla consulenza di un gruppo di esperti composto da rappresentanti provenienti da ministeri, regioni, città, aree extraurbane e mondo accademico, nonché da altri portatori di interessi del settore della mobilità urbana.

Questo gruppo di esperti potrebbe essere fondamentale per la concezione e la valutazione del programma nazionale di sostegno ai PUMS, nonché per l'approvazione di documenti nazionali contenenti le linee guida per i PUMS, e servire da forum di esperti indipendente per contribuire alla corretta attuazione delle linee guida nazionali ed europee sui PUMS. Gli Stati membri dovrebbero richiamarsi a programmi di sostegno già esistenti per le città. Gli uffici per la gestione dei programmi dovrebbero riunire i programmi esistenti attuati a livello subnazionale e regionale per impostarli in modo coordinato, tenendo conto dei vincoli particolari delle aree remote e periferiche e delle regioni ultraperiferiche.

⁽¹⁶⁾ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_en

Questi uffici potrebbero avere sede all'interno di un ministero, di un'agenzia o di un organo specializzato, a seconda dell'assetto amministrativo dello Stato membro. Gli uffici nazionali potrebbero essere affiancati da uffici regionali, in particolare negli Stati membri federali o di maggiori dimensioni.

In virtù del principio di sussidiarietà, le città dovrebbero rimanere in ultima analisi responsabili dell'elaborazione, dell'adozione e dell'attuazione dei PUMS.

2.5. Interazione tra gli uffici di gestione dei programmi nazionali e la Commissione europea

Gli uffici di gestione dei programmi nazionali dovrebbero fungere da punto di contatto principale degli Stati membri con la Commissione per gli scambi e il coordinamento dei servizi di sostegno ai PUMS.

Sostenere l'attuazione dei PUMS è uno dei compiti principali del gruppo di esperti sulla mobilità urbana, istituito in seguito all'adozione del nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana, che riunisce i rappresentanti di Stati membri, regioni, città e altri portatori di interessi per discutere della politica sulla mobilità urbana dell'UE, anche in relazione ai PUMS. Gli uffici di gestione dei programmi nazionali dovrebbero pertanto collaborare strettamente con i rappresentanti degli Stati membri nell'ambito del gruppo di esperti e contribuire attivamente alle attività del gruppo.

2.6. Informazioni alla Commissione europea sulle iniziative svolte

Gli Stati membri sono invitati a informare la Commissione in merito alle iniziative svolte ogni anno alla luce della presente raccomandazione. Le informazioni dovrebbero essere trasmesse per la prima volta un anno dopo l'adozione della presente raccomandazione.

Le informazioni trasmesse dovrebbero comprendere:

- il programma nazionale di sostegno ai PUMS;
- i contatti dell'ufficio di gestione del programma nazionale di sostegno ai PUMS;
- il piano di lavoro dell'ufficio di gestione del programma nazionale di sostegno ai PUMS;
- una sintesi delle relazioni annuali sull'attuazione del piano di lavoro (comprensiva dei progressi quantitativi riguardanti gli indicatori prestazionali chiave, i traguardi principali e le eventuali problematiche identificate, oltre che delle azioni di mitigazione previste) e degli insegnamenti tratti.

3. DESTINATARI

Gli Stati membri sono destinatari della presente raccomandazione.

Fatto a Bruxelles, l'8 marzo 2023

Per la Commissione
Adina VĂLEAN
Membro della Commissione

ALLEGATO

Concetto aggiornato per i piani urbani di mobilità sostenibile**1. INTRODUZIONE**

Un piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS) è un piano strategico volto a soddisfare le esigenze di mobilità delle persone e delle imprese in ambito urbano e periurbano per migliorare la qualità della vita. Si tratta di un quadro unico di riferimento che consente di affrontare tutte le sfide comuni connesse alla mobilità urbana all'interno di tutta l'area urbana funzionale. Un PUMS offre un approccio completo, guidato da un obiettivo, flessibile e resiliente, e funge da piano di mobilità a lungo termine comprendente pacchetti di misure per obiettivi a breve termine, il cui conseguimento può essere accelerato in risposta al mutare delle esigenze.

Dal 2013 la Commissione incoraggia l'adozione su larga scala dei PUMS come fondamento della sua politica sulla mobilità urbana. Ciò testimonia la capacità dei PUMS di aiutare i comuni, le città e le regioni a fare fronte alle sfide comuni nel percorso di transizione verso una mobilità urbana sostenibile e di garantire una migliore qualità della vita. Nel quadro del pacchetto sulla mobilità urbana del 2013 ⁽¹⁾, le autorità locali sono state invitate a porre i PUMS al centro della loro risposta ai problemi connessi alla mobilità urbana. I relativi orientamenti dell'UE sono stati pubblicati per sostenere le autorità locali lungo tutto il processo riguardante i PUMS.

Negli ultimi anni, con la comunità che si occupa della pianificazione della mobilità urbana è stata prodotta una grande quantità di documentazione contenente suggerimenti e orientamenti, mentre alle città e ai portatori di interessi è stata messa a disposizione una serie di documenti orientativi complementari su aspetti specifici dei PUMS nell'ambito dell'osservatorio europeo sulla mobilità urbana ⁽²⁾. Esiste inoltre uno strumento di autovalutazione che aiuta le città a comprendere i punti di forza e di debolezza dei propri PUMS ⁽³⁾.

Il concetto originale di PUMS ⁽⁴⁾, emerso nel pacchetto sulla mobilità urbana del 2013, consisteva in otto principi guida fondamentali. L'attuale concetto di PUMS si fonda ancora sugli stessi principi, pur con i dovuti aggiornamenti.

1.1. Contesto

Conformemente alla nuova Carta di Lipsia ⁽⁵⁾, le città sono chiamate a mettere a punto strategie di sviluppo urbano integrate e sostenibili e a fare in modo che tali strategie siano attuate nell'intero agglomerato cittadino, dalle aree funzionali fino alle zone limitrofe.

La pianificazione della mobilità urbana sostenibile è pertanto fondamentale per una mobilità efficace e sostenibile nelle città, anche per quanto riguarda i nodi urbani della rete TEN-T, oltre ad essere importante per il funzionamento generale della rete e per garantire piani di emergenza e resilienza in caso di problemi significativi.

Si propone che i nodi urbani soddisfino i requisiti essenziali relativi ai PUMS di cui all'allegato V della proposta della Commissione per la revisione del regolamento TEN-T ⁽⁶⁾. Tale concetto non pregiudica eventuali obblighi vincolanti per i nodi urbani riguardanti l'adozione dei PUMS e il loro contenuto previsti dal futuro regolamento TEN-T riveduto. Basandosi sui requisiti proposti, tale concetto fornisce maggiori informazioni e stabilisce le componenti raccomandate necessarie a elaborare un PUMS, valide per tutte le città e non soltanto per quelle che costituiscono un nodo urbano.

1.2. Motivi per l'aggiornamento del concetto di PUMS

Tenendo conto dei principali sviluppi registrati negli ultimi anni e dell'esperienza pratica acquisita nell'ultimo decennio dall'attuazione del concetto, si è presentata ora l'opportunità di aggiornarlo affinché i PUMS possano contribuire più efficacemente alla realizzazione degli obiettivi e degli impegni sempre più ambiziosi dell'UE in materia di trasporti, clima, salute e società.

⁽¹⁾ COM(2013) 913 final.

⁽²⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

⁽³⁾ <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool>

⁽⁴⁾ Allegato 1 alla comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, dal titolo *Insieme verso una mobilità urbana competitiva ed efficace sul piano delle risorse* (https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0012.02/DOC_4&format=PDF).

⁽⁵⁾ https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/brochure/new_leipzig_charter/new_leipzig_charter_en.pdf.

⁽⁶⁾ COM(2021) 812/2.

Le linee politiche attuali sono già definite, in particolare nel Green Deal europeo ⁽⁷⁾, nella strategia per una mobilità sostenibile e intelligente ⁽⁸⁾ e nel nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana ⁽⁹⁾. Nel pacchetto «Pronti per il 55 %» ⁽¹⁰⁾ e nei pacchetti per una mobilità verde ed efficiente e REPowerEU ⁽¹¹⁾, la Commissione ha recentemente presentato proposte legislative specifiche. Innanzitutto il concetto di PUMS deve integrare in modo più adeguato aspetti correlati al clima e all'energia nell'affrontare questioni di sicurezza, inclusività e accessibilità, oltre che aspetti riguardanti il trasporto delle merci e la logistica del trasporto locale.

Nello specifico, nell'ambito del nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana si afferma che il concetto aggiornato di PUMS dovrebbe indicare chiaramente che la priorità è favorire soluzioni sostenibili tra cui il trasporto attivo, collettivo e pubblico nonché la mobilità condivisa (anche per i collegamenti urbani-extraurbani), con una piena integrazione degli aspetti di resilienza e dei piani urbani di logistica sostenibile (PULS), sulla base di soluzioni e veicoli a emissioni zero. Tale concetto dovrebbe essere ulteriormente integrato, anticipando l'esigenza di indicatori specifici e di requisiti riguardanti i PUMS per i nodi urbani della rete TEN-T ⁽¹²⁾.

Infine, gli strumenti di pianificazione nel settore della mobilità, dell'energia, della sostenibilità e dell'uso del suolo devono essere maggiormente complementari. In questo modo il concetto riveduto permetterà di rafforzare il legame tra i PUMS e altri piani urbani riguardanti l'energia e il clima, in particolare i piani d'azione per l'energia sostenibile e il clima (PAESC).

2. IL CONCETTO DI PUMS

Questo concetto presenta un approccio raccomandato per i PUMS per le aree urbane di qualsiasi dimensione. I PUMS dovrebbero essere elaborati e attuati in conformità ai principi guida illustrati qui di seguito.

2.1. Traguardi e obiettivi chiari e misurabili

La finalità principale dei PUMS è di rendere più accessibile l'area urbana funzionale ⁽¹³⁾ cui sono destinati e di garantire una mobilità sostenibile a basse emissioni di alta qualità e sicura in tutta l'area. I PUMS dovrebbero in particolare sostenere la mobilità a emissioni zero e l'attuazione di sistemi di trasporto urbano che contribuiscano a migliorare le prestazioni complessive delle reti dei trasporti, in particolare attraverso lo sviluppo di infrastrutture per la circolazione senza soluzione di continuità di veicoli a emissioni zero, nonché di nodi passeggeri multimodali per facilitare i collegamenti di primo e ultimo miglio e di terminali merci multimodali che servono le aree urbane.

I PUMS dovrebbero pertanto includere traguardi e obiettivi specifici per favorire lo sviluppo di sistemi di trasporto urbano che:

- siano sicuri, accessibili, anche economicamente, e inclusivi per tutti gli utenti, compresi i gruppi svantaggiati e le persone con disabilità o mobilità ridotta, e che tengano conto della prospettiva di genere e dei cambiamenti demografici;
- rispondano alle esigenze di mobilità di tutti gli utenti, comprese quelle di ciclisti e pedoni, della logistica urbana, dei flussi di merci e di passeggeri a lunga distanza sulla rete TEN-T, nonché dei flussi dalle aree periurbane ed extraurbane limitrofe alla città, interessando l'interna area urbana funzionale (città e zona di migrazione pendolare);
- soddisfino i requisiti di sostenibilità, tutela del clima e resilienza, garantendo un equilibrio tra le esigenze di redditività economica, equità sociale e tutela della salute e dell'ambiente;
- ottimizzino l'efficienza dei sistemi di mobilità urbana, tenendo in considerazione il rapporto costi-efficacia così come gli effetti esterni, nel settore dei trasporti, delle diverse modalità legate, in particolare, alla congestione, agli inquinanti atmosferici e acustici, alle emissioni di CO₂, alle vittime (morti e feriti) degli incidenti stradali e all'impatto sulla biodiversità;
- contribuiscano a rendere l'ambiente urbano più attraente, anche attraverso una migliore condivisione dello spazio pubblico;

⁽⁷⁾ COM(2019) 640 final.

⁽⁸⁾ COM(2020) 789 final.

⁽⁹⁾ COM(2020) 811 final.

⁽¹⁰⁾ COM(2021) 550 final.

⁽¹¹⁾ COM(2022) 230 final.

⁽¹²⁾ Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (COM(2021) 812 final).

⁽¹³⁾ [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional_urban_area#:~:text=Short%20definition%3A%20a%20functional%20urban,city%20\(OECD%2C%202012\).](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional_urban_area#:~:text=Short%20definition%3A%20a%20functional%20urban,city%20(OECD%2C%202012).)

- migliorino la qualità della vita e favoriscano la salute pubblica, tenendo in considerazione gli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'ONU ⁽¹⁴⁾, e rendano le infrastrutture e i servizi di trasporto urbano sicuri e agevoli per tutti, anche per i gruppi vulnerabili della società e per le donne;
- migliorino la sicurezza del traffico, soprattutto per gli utenti della strada attivi e vulnerabili (ad esempio i pedoni, i ciclisti, gli anziani, i bambini, le persone con disabilità o mobilità ridotta), i servizi e gli spazi pubblici, contribuendo al conseguimento dell'obiettivo «zero vittime» ⁽¹⁵⁾ nella sicurezza stradale urbana, in linea con la dichiarazione di La Valletta ⁽¹⁶⁾;
- riducano tutte le fonti di inquinamento causato dai trasporti, atmosferico, acustico o dovuto alla presenza di particolato e microplastiche, oltre che le emissioni di gas a effetto serra generate dai trasporti, e aumentino l'efficienza energetica, ai fini del conseguimento di una mobilità urbana a emissioni zero in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo, della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente ⁽¹⁷⁾, del piano d'azione «inquinamento zero» ⁽¹⁸⁾ e della normativa sul clima, tenendo in considerazione i piani nazionali per l'energia e il clima, i piani per la qualità dell'aria e i piani d'azione locali per l'energia sostenibile e il clima;
- contribuiscano al miglioramento della connettività e delle prestazioni generali della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e del sistema di trasporto europeo nel suo complesso, sia per i passeggeri che per le merci.

2.2. Visione a lungo termine e chiarezza del piano di attuazione

Un PUMS reca una strategia a lungo termine, o è ad essa correlato, per lo sviluppo futuro dell'area urbana funzionale e, in questo contesto, per lo sviluppo futuro delle infrastrutture di trasporto e dei servizi di mobilità multimodale. Comprende anche un piano di realizzazione per l'attuazione a breve termine della strategia. Dovrebbe essere incorporato in un approccio integrato allo sviluppo urbano sostenibile e collegato all'uso del suolo, alla pianificazione territoriale e a quella delle politiche settoriali pertinenti (ad esempio per il clima e l'energia).

Un PUMS dovrebbe pertanto comprendere quanto segue:

- un calendario e un piano di bilancio, con adeguata indicazione delle fonti di finanziamento necessarie; il piano di realizzazione dovrebbe riguardare idealmente un periodo da 3 a 10 anni;
- responsabilità e risorse chiaramente definite, comprese le risorse necessarie per ciascun soggetto.

2.3. Valutazione delle prestazioni attuali e future

I PUMS dovrebbero basarsi su una valutazione accurata delle prestazioni, anche future, del sistema di trasporto urbano, ed essere sostenuti da sistemi di monitoraggio globali che comprendano gli aspetti seguenti:

- un'analisi della situazione, uno scenario di base e uno scenario finale, partendo da un esame globale della situazione e dalla definizione di uno scenario di base rispetto al quale misurare i progressi futuri; dovrebbe inoltre essere inclusa una valutazione dell'impatto delle misure proposte;
- traguardi e obiettivi specifici: nel PUMS dovrebbero essere fissati obiettivi prestazionali specifici e realistici, correlati all'analisi della situazione e ambiziosi per quanto riguarda gli obiettivi generali e i traguardi. Dovrebbero inoltre essere stabiliti obiettivi misurabili, se del caso, basati su una valutazione realistica dello scenario di base e delle risorse disponibili, e che tengano conto degli obiettivi specifici;
- indicatori prestazionali, preferibilmente basati sugli indicatori della mobilità urbana sostenibile ⁽¹⁹⁾, per descrivere la situazione attuale del sistema di trasporto urbano e monitorare i progressi compiuti nel conseguimento degli obiettivi fissati.

⁽¹⁴⁾ <https://www.undp.org/sustainable-development-goals>.

⁽¹⁵⁾ https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2019-06-19-vision-zero_en

⁽¹⁶⁾ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/it/pdf>.

⁽¹⁷⁾ COM(2020) 789 final.

⁽¹⁸⁾ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_it.

⁽¹⁹⁾ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_en

2.4. Sviluppo integrato di tutti i modi di trasporto con precedenza ai più sostenibili

I PUMS dovrebbero promuovere il trasporto multimodale mediante l'integrazione dei diversi modi di trasporto e misure finalizzate a facilitare la mobilità sostenibile e senza soluzione di continuità. Dovrebbero comprendere azioni volte ad aumentare la quota modale delle forme di trasporto più sostenibili quali il trasporto pubblico, la mobilità attiva, la mobilità condivisa ⁽²⁰⁾, la logistica urbana a emissioni zero e, a seconda dei casi, il trasporto per vie navigabili interne e il trasporto marittimo.

Dovrebbero altresì comprendere azioni volte a promuovere la mobilità a emissioni zero, in particolare per quanto concerne la possibilità di rendere la flotta urbana più ecologica, nonché a ridurre la congestione e a migliorare la sicurezza stradale, in particolare per gli utenti della strada vulnerabili.

Il piano presenta una serie integrata di misure di tipo tecnico e infrastrutturale, basate sulle politiche e non vincolanti, per migliorare le prestazioni e il rapporto costi-efficacia in relazione ai traguardi stabiliti e agli obiettivi specifici.

I PUMS dovrebbero pertanto comprendere quanto segue:

- servizi di trasporto pubblico e collettivo e di mobilità condivisa, con una strategia specifica finalizzata a migliorarne la qualità, l'estensione, la sicurezza, l'integrazione e l'accessibilità;
- trasporti non motorizzati, con un piano per rendere gli spostamenti a piedi e in bicicletta e la micromobilità più attraenti e più sicuri, puntando a una rete completa e di alta qualità;
- multimodalità, per integrare meglio i diversi modi di trasporto tanto per i passeggeri che per le merci;
- sicurezza stradale a livello urbano, per raggiungere l'obiettivo «zero vittime» in relazione ai decessi e alle lesioni gravi, in particolare degli utenti della strada vulnerabili, tra cui pedoni e ciclisti;
- riduzione della congestione e ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture in relazione a misure di gestione delle aree di parcheggio, compresa l'ottimizzazione di infrastrutture di ricarica, valutando il potenziale di riallocazione dello spazio stradale e urbano a modalità non motorizzate o a usi non connessi ai trasporti;
- una logistica urbana che comprenda le consegne a domicilio e la gestione della flotta di veicoli commerciali (ad esempio i taxi), con misure volte a migliorarne l'efficienza riducendo gli effetti esterni come le emissioni di gas a effetto serra, gli inquinanti, la rumorosità e la congestione (PUMS ed eventuali piani urbani specifici di logistica sostenibile dovrebbero essere armonizzati in modo integrato);
- piani di gestione della mobilità, con azioni atte a sostenere il passaggio a tipologie di mobilità più sostenibili per i pendolari, i consumatori e gli studenti (compresi coloro che provengono dalle aree periurbane ed extraurbane limitrofe) in settori come l'occupazione, l'istruzione, la salute, il commercio al dettaglio e il turismo o gli eventi;
- digitalizzazione, con sistemi di trasporto intelligenti (STI), come i servizi di mobilità digitale multimodali, che facilitino l'accesso alle informazioni e permettano di effettuare prenotazioni, pagare viaggi e recuperare i biglietti in qualsiasi modalità, nonché raccolta dei dati (ad esempio da operatori privati, big data, intelligenza artificiale, gemelli digitali, Internet delle cose ecc.), al fine di favorire la preparazione, l'attuazione e il monitoraggio delle misure previste dai PUMS.

2.5. Approccio integrato alla mobilità dei passeggeri, al trasporto merci urbano e alla logistica

La logistica urbana, così come gli aspetti correlati al trasporto merci a lunga distanza, dovrebbero essere pienamente considerati e integrati nei PUMS, per garantire un approccio sistematico a tutti gli aspetti della mobilità di una città e per conseguire l'obiettivo di una logistica urbana e di consegne dell'ultimo miglio a zero emissioni. Piani urbani di logistica sostenibile appositi e armonizzati potrebbero affrontare questioni specifiche riguardanti la logistica urbana.

Per le aree urbane di riferimento, i PUMS dovrebbero tenere debitamente conto dell'impatto di varie misure urbane sui flussi di traffico passeggeri e merci e sulla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) per garantire il transito, l'aggiramento o l'interconnessione senza soluzione di continuità attraverso i nodi urbani e intorno ad essi, anche da parte di veicoli a emissioni zero. Dovrebbero comprendere in particolare azioni volte ad alleviare la congestione, migliorare la sicurezza stradale ed eliminare le strozzature che incidono sui flussi di traffico della rete TEN-T.

⁽²⁰⁾ In questo documento per mobilità condivisa si intende l'uso condiviso di modi di trasporto, come la condivisione di veicoli a noleggio (ad esempio biciclette, monopattini, automobili), il car sharing/car pooling (ossia la condivisione dello stesso veicolo) e i servizi di trasporto su richiesta (ad esempio i servizi di trasporto a chiamata, come i taxi).

2.6. Approccio partecipativo e coordinamento con altre iniziative analoghe

L'elaborazione e l'attuazione di un PUMS dovrebbero essere basati su un approccio integrato e partecipativo con un livello elevato di cooperazione, coordinamento e consultazione tra i differenti livelli di governo e le autorità competenti. Dovrebbero essere coinvolti anche il pubblico, rappresentanti della società civile e operatori economici.

A tale fine le autorità locali di pianificazione dovrebbero mettere a punto strutture e procedure appropriate.

Questo processo dovrebbe prevedere in particolare:

- il coinvolgimento adeguato sin dall'inizio e per tutto il processo di soggetti interessati dell'area urbana funzionale, come residenti, rappresentanti delle organizzazioni della società civile e operatori economici, nell'elaborazione e attuazione del piano, al fine di garantire un livello elevato di accettazione e sostegno;
- la consultazione e la collaborazione interdipartimentali a livello locale e regionale per garantire la coerenza e la complementarità con le politiche, le strategie e le misure locali e regionali, in particolare riguardanti l'uso del suolo e la pianificazione territoriale, piani di inverdimento urbano ⁽²¹⁾, energia, sanità, istruzione, servizi sociali e applicazione della legge e attività di contrasto;
- una stretta interazione con le autorità responsabili della realizzazione delle infrastrutture e della fornitura dei servizi di trasporto nell'area urbana funzionale (aree urbane, periurbane ed extraurbane limitrofe), a diversi livelli di amministrazione e di governo.

2.7. Monitoraggio, revisione, rendicontazione e garanzia della qualità

I PUMS dovrebbero comprendere obiettivi, traguardi e indicatori alla base delle prestazioni momentanee e future dei sistemi di trasporto urbano, almeno per quanto riguarda le emissioni di gas a effetto serra, la congestione, le morti e le lesioni gravi provocate da incidenti stradali, la quota modale e l'accesso ai servizi di mobilità, nonché i dati sull'inquinamento atmosferico e acustico nelle città. L'attuazione dei PUMS dovrebbe essere monitorata mediante tali indicatori prestazionali.

In particolare, le autorità locali dovrebbero mettere a punto meccanismi atti a monitorare i progressi compiuti nel conseguimento degli obiettivi dei PUMS e prendere tempestivamente provvedimenti correttivi quando necessario. Gli Stati membri dovrebbero sostenere le città in tale compito e garantire la qualità dei PUMS e la loro conformità con i criteri alla base del concetto di PUMS, in linea con la raccomandazione della Commissione sui programmi nazionali di sostegno ai PUMS.

La valutazione dei progressi compiuti nel conseguimento dell'obiettivo generale e degli obiettivi specifici dei PUMS, oltre che dei traguardi in essi prefissati, dovrebbe essere effettuata periodicamente ricorrendo a indicatori di risultato selezionati ⁽²²⁾. Dovrebbero essere presi i provvedimenti opportuni per assicurare l'accesso tempestivo a dati e statistiche rilevanti. La relazione di monitoraggio dovrebbe costituire la base per il riesame dell'attuazione dei PUMS.

A sostegno del monitoraggio dovrebbe essere incentivato l'uso di previsioni per anticipare esigenze e problematiche future. Tali previsioni possono essere effettuate grazie all'ausilio di strumenti digitali come i gemelli digitali locali.

2.8. Linee guida e sostegno a livello europeo

La Commissione europea continuerà a fornire informazioni sui PUMS attraverso il servizio europeo di informazione sul trasporto locale ELTIS, l'osservatorio europeo della mobilità ⁽²³⁾. Queste informazioni comprendono orientamenti sul processo di attuazione dei PUMS e il materiale di riferimento su aspetti specifici dei piani ⁽²⁴⁾.

Il gruppo di esperti sulla mobilità urbana della Commissione ⁽²⁵⁾, istituito in seguito all'adozione del nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana, contribuirà a integrare e razionalizzare tale materiale.

⁽²¹⁾ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/urban-greening-platform_en

⁽²²⁾ Come gli indicatori della mobilità urbana sostenibile disponibili all'indirizzo: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en.

⁽²³⁾ <https://www.eltis.org/it/mobility-plans>.

⁽²⁴⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>; <https://www.eltis.org/mobility-plans/practitioner-briefings>

⁽²⁵⁾ Gruppo E03863 (<https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=it&groupID=3863>).

REGOLAMENTI INTERNI E DI PROCEDURA

DECISIONE n. 2019/1 DEL COMITATO DIRETTIVO REGIONALE DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI

(previa consultazione scritta)

relativa all'adozione del bilancio della comunità dei trasporti per l'esercizio 2019 [2023/551]

IL COMITATO DIRETTIVO REGIONALE DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI,

visto il trattato che istituisce la Comunità dei trasporti, in particolare l'articolo 24, paragrafo 1, e l'articolo 35,

DECIDE:

Articolo 1

È adottato il bilancio della Comunità dei trasporti per l'esercizio 2019, accluso alla presente decisione.

Articolo 2

La Commissione europea è incaricata di attuare il bilancio e di dare avvio ai lavori del segretariato permanente della Comunità dei trasporti in conformità dell'articolo 3.

Articolo 3

L'articolo 2 si applica a decorrere dal 24 gennaio 2019. Cessa di applicarsi il giorno precedente quello in cui prende effetto la nomina del direttore del segretariato permanente.

Fatto a Tirana, il 16 gennaio 2019

*Per il comitato direttivo regionale
Il presidente*

Bilancio della Comunità dei trasporti per l'esercizio 2019

<i>Linea di bilancio</i>	<i>Importo (€)</i>
Retribuzioni dei funzionari	750 000
Contributi al regime sanitario / pensionistico dei funzionari	200 000
Costi di gestione del segretariato (compresi spese fisse / viaggi / organizzazione di riunioni)	330 000
Attrezzature informatiche e mobilio per ufficio (non contemplati dall'accordo sulla sede)	100 000
Costi di assunzione (pubblicazione e rimborso spese per i candidati)	100 000
Totale	1 480 000
Riserva (circa 10 %)	150 000
Totale generale	1 630 000
<i>Di cui:</i> contributo dell'UE (80 %) (*)	1 304 000
contributo del WB6 (20 %; all'allegato V del TCT figura la distribuzione per paese)	326 000

(*) L'importo relativo al contributo dell'UE non pregiudica l'adozione del bilancio dell'UE per il 2019.

DECISIONE n. 2019/2 DEL COMITATO DIRETTIVO REGIONALE DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI

(previa consultazione scritta dei membri del comitato direttivo regionale) relativa alla funzione di direttore del segretariato permanente della Comunità dei trasporti [2023/552]

IL COMITATO DIRETTIVO REGIONALE DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI,

visto il trattato che istituisce la Comunità dei trasporti, in particolare l'articolo 24, paragrafo 1, e l'articolo 30,

vista la decisione 2019/1 del comitato direttivo regionale del 16 gennaio 2019,

DECIDE:

Articolo 1

È nominato quale direttore «ad interim» del segretariato permanente Alain Baron.

Articolo 2

L'articolo 1 si applica a decorrere dalla data di adozione della presente decisione. Cessa di applicarsi il giorno precedente quello in cui prende effetto la nomina del direttore del segretariato permanente.

Fatto a Tirana, il 28 gennaio 2019

*Per il comitato direttivo regionale
Il presidente*

**DECISIONE n. 2019/3 DEL COMITATO DIRETTIVO REGIONALE DELLA COMUNITÀ DEI
TRASPORTI [2023/553]**

del 5 giugno 2019

concernente:

- l'adozione del regolamento relativo all'assunzione, alle condizioni di lavoro e alla ripartizione geografica equilibrata del personale del segretariato permanente della Comunità dei trasporti;
- l'adozione dello statuto del personale della Comunità dei trasporti;
- l'adozione degli avvisi di posti vacanti per le funzioni di direttore e vicedirettore del segretariato permanente della Comunità dei trasporti.

IL COMITATO DIRETTIVO REGIONALE DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI,

visto il trattato che istituisce la Comunità dei trasporti, in particolare l'articolo 24, paragrafo 1, e l'articolo 35,

DECIDE:

Articolo 1

È adottato il regolamento relativo alle assunzioni, alle condizioni di lavoro e alla ripartizione geografica equilibrata del personale del segretariato permanente della Comunità dei trasporti di cui all'allegato I della presente decisione.

Articolo 2

È adottato lo statuto del personale della Comunità dei trasporti che figura nell'allegato II della presente decisione.

Articolo 3

Sono adottati gli avvisi di posti vacanti per le funzioni di direttore e vicedirettore del segretariato permanente della Comunità dei trasporti acclusi alla presente decisione.

Fatto a Tirana, il 5 giugno 2019

Per il comitato direttivo regionale

Il presidente

DECISIONE n. 2020/2 DEL COMITATO DIRETTIVO REGIONALE DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI
(previa consultazione dei membri del comitato direttivo regionale)
relativa alla funzione di direttore del segretariato permanente della Comunità dei trasporti [2023/554]

IL COMITATO DIRETTIVO REGIONALE DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI,

visto il trattato che istituisce la Comunità dei trasporti, in particolare l'articolo 24, paragrafo 1, e l'articolo 30,

vista la decisione 2019/2 del comitato direttivo regionale del 28 gennaio 2019,

vista la decisione 2019/3 del comitato direttivo regionale, del 5 giugno 2019, concernente il regolamento relativo all'assunzione, alle condizioni di lavoro e alla ripartizione geografica equilibrata del personale del segretariato permanente della Comunità dei trasporti,

viste le conclusioni concordate della riunione del comitato direttivo regionale del 18 maggio 2020 e la successiva consultazione del consiglio ministeriale nonché le conclusioni dell'ottava riunione del comitato direttivo regionale del 30 giugno,

DECIDE:

Articolo 1

È nominato quale direttore del segretariato permanente Matej Zakonjsek.

Articolo 2

La sede di servizio è la sede del segretariato permanente della Comunità dei trasporti, Masarikova 5, 11000 Belgrado (Serbia).

Articolo 3

Tale nomina ha una durata di 36 mesi dalla data di entrata in vigore della presente decisione e può essere rinnovata per un massimo di due volte.

Articolo 4

La presente decisione entra in vigore il 1° agosto 2020.

Fatto a Sarajevo, il 6 luglio 2020

Per il comitato direttivo regionale
Il presidente

DECISIONE n. 2020/3 DEL COMITATO DIRETTIVO REGIONALE DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI

(previa consultazione dei membri del comitato direttivo regionale) relativa alla funzione di vicedirettore del segretariato permanente della Comunità dei trasporti [2023/555]

IL COMITATO DIRETTIVO REGIONALE DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI,

visto il trattato che istituisce la Comunità dei trasporti, in particolare l'articolo 24, paragrafo 1, e l'articolo 30,

vista la decisione 2019/2 del comitato direttivo regionale del 28 gennaio 2019,

vista la decisione 2019/3 del comitato direttivo regionale, del 5 giugno 2019, concernente il regolamento relativo all'assunzione, alle condizioni di lavoro e alla ripartizione geografica equilibrata del personale del segretariato permanente della Comunità dei trasporti,

viste le conclusioni concordate della riunione del comitato direttivo regionale del 18 maggio 2020 e la successiva consultazione del consiglio ministeriale nonché le conclusioni dell'ottava riunione del comitato direttivo regionale del 30 giugno,

DECIDE:

Articolo 1

È nominata quale vicedirettrice del segretariato permanente Ljuba Siljanoska.

Articolo 2

La sede di servizio è la sede del segretariato permanente della Comunità dei trasporti, Masarikova 5, 11000 Belgrado (Serbia).

Articolo 3

Tale nomina ha una durata di 36 mesi dalla data di entrata in vigore della presente decisione e può essere rinnovata per un massimo di due volte.

Articolo 4

La presente decisione entra in vigore il: 1° settembre 2020

Fatto a Sarajevo, il 6 luglio 2020

*Per il comitato direttivo regionale
Il presidente*

DECISIONE n. 2020/05 DEL COMITATO DIRETTIVO REGIONALE DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI

concernente il regolamento relativo al rimborso di spese sostenute da persone esterne al segretariato permanente della Comunità dei trasporti invitate a partecipare a riunioni in qualità di esperti [2023/556]

IL COMITATO DIRETTIVO REGIONALE DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI,

visto il trattato che istituisce la Comunità dei trasporti, in particolare l'articolo 24, paragrafo 1, e l'articolo 35,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

È adottato il regolamento relativo al rimborso di spese sostenute da persone esterne al segretariato permanente della Comunità dei trasporti invitate a partecipare a riunioni in qualità di esperti.

Tale regolamento figura nell'allegato.

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Sarajevo, il 29 luglio 2020

*Per il comitato direttivo regionale
Il presidente*

ALLEGATO

**REGOLAMENTO RELATIVO AL RIMBORSO DI SPESE SOSTENUTE DA PERSONE ESTERNE AL
SEGRETARIATO PERMANENTE DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI INVITATE A PARTECIPARE
A RIUNIONI IN QUALITÀ DI ESPERTI***Articolo 1*

1. Il presente regolamento si applica alle persone in prosieguo definite collettivamente «esperti esterni»:
 - a) qualsiasi persona esterna alla Comunità dei trasporti che sia invitata a fornire un parere professionale specifico nel contesto di un comitato o di un gruppo di lavoro, indipendentemente dal luogo in cui si tiene la riunione;
 - b) accompagnatori di persone disabili di cui alla lettera a).
2. Gli esperti esterni possono appartenere al settore privato o essere esperti della pubblica amministrazione:
 - a) gli esperti appartenenti al settore privato sono persone fisiche, che rappresentano la società civile o lavorano per un'impresa o un'organizzazione privata, invitate a condividere con la Comunità dei trasporti la loro esperienza personale o a rappresentare le loro organizzazioni in un determinato settore, ma non a difendere gli interessi di un determinato paese;
 - b) gli esperti della pubblica amministrazione sono persone fisiche invitate in qualità di rappresentanti di un'autorità pubblica nazionale, regionale o locale di uno Stato membro dell'UE o di una parte dell'Europa sudorientale o che sono state nominate da tale autorità.

Articolo 2

Il segretariato permanente non è ritenuto responsabile per eventuali danni materiali, immateriali o corporali subiti dagli esperti esterni o dagli accompagnatori di un esperto esterno disabile nel corso del viaggio o della permanenza presso il luogo della riunione, fatto salvo il caso in cui tali danni siano direttamente imputabili a detto segretariato.

In particolare la Comunità dei trasporti non risponde per eventuali incidenti nei quali sono coinvolti esperti esterni che utilizzino i propri mezzi di trasporto per recarsi alla riunione.

Articolo 3

1. Tutti gli esperti esterni hanno diritto al rimborso delle loro spese di viaggio dal luogo specificato nell'invito (indirizzo professionale o privato) al luogo della riunione, utilizzando i mezzi di trasporto ritenuti più idonei tenuto conto della distanza: in generale per i tragitti inferiori a 400 km (di sola andata, sulla base della distanza ufficiale per ferrovia) si tratta di un biglietto ferroviario in seconda classe, mentre per distanze uguali o superiori a 400 km si tratta di un biglietto aereo in classe economica.
2. Il direttore del segretariato permanente (il «direttore») si adopera in particolare per garantire che le riunioni siano organizzate in modo tale da consentire agli esperti esterni di beneficiare delle tariffe di viaggio più economiche. Il direttore esamina con particolare attenzione eventuali richieste di rimborso riguardanti voli costosi in maniera anomala e ha il diritto di effettuare i controlli eventualmente necessari e di richiedere all'esperto esterno eventuali prove necessarie ai fini di tale verifica. Il direttore si riserva inoltre, se le circostanze lo motivano, di limitare il rimborso alle tariffe normalmente applicate per il tragitto abituale dal luogo di lavoro o di residenza dell'esperto esterno alla sede della riunione.
3. Le spese di viaggio sono rimborsate su presentazione dei documenti giustificativi originali: biglietti e fatture oppure, in caso di prenotazioni online, la stampa della prenotazione elettronica e delle carte d'imbarco per il viaggio di andata. I documenti forniti devono indicare la classe di viaggio, l'ora e l'importo versato.
4. Le spese di viaggio in veicolo privato sono rimborsate al pari di un biglietto ferroviario di seconda classe.

5. Se il tragitto non è servito dal treno, il costo del viaggio in veicolo privato è rimborsato applicando un importo di 0,22 EUR per km.
6. Le spese di taxi non sono rimborsate.

Articolo 4

1. L'indennità giornaliera versata per ogni giornata di riunione è un rimborso forfettario delle spese sostenute nel luogo in cui si tiene la riunione, ivi compresi i pasti e i trasporti locali (autobus, tram, taxi, parcheggi, pedaggi autostradali ecc.), come pure le assicurazioni viaggio e infortuni.
2. L'indennità giornaliera è di 92,00 EUR.
3. Se il luogo di partenza indicato nell'invito si trova a 100 km o meno dal luogo in cui si tiene la riunione, l'indennità giornaliera è ridotta del 50 %.
4. Gli esperti esterni che sono obbligati a passare una o più notti nel luogo in cui si tiene la riunione a causa dell'incompatibilità tra gli orari delle riunioni e gli orari dei voli o dei treni ⁽¹⁾ hanno diritto a un'indennità di alloggio. Tale indennità è fissata a 100,00 EUR per notte. Il numero di notti non deve superare il numero di giorni della riunione +1.
5. Un'indennità di alloggio e un'indennità giornaliera supplementari possono eccezionalmente essere versate se il prolungamento del soggiorno permette all'esperto esterno convocato di ottenere una riduzione delle spese di viaggio superiore all'importo di tali indennità.
6. L'indennità giornaliera e/o l'indennità di alloggio possono essere aumentate del 50 % con decisione motivata del direttore per esperti di altissimo livello.

Articolo 5

Quando, tenuto conto delle spese che gli esperti esterni disabili convocati sostengono a causa del loro handicap o dell'eventuale accompagnatore, le indennità di cui all'articolo 4 sono chiaramente insufficienti, tali spese sono rimborsate, su richiesta del direttore, su presentazione di documenti giustificativi.

Articolo 6

1. Salvo diversa indicazione nella lettera d'invito e nella richiesta di organizzazione della riunione, gli esperti del settore privato hanno diritto a un'indennità giornaliera per ogni giorno di riunione e, se del caso, a un'indennità di alloggio, a condizione che dichiarino sull'onore di non ricevere un'indennità analoga o rimborsi analoghi da un'altra istituzione per la medesima visita. Il direttore assicura la coerenza tra il contenuto delle lettere d'invito e la richiesta di organizzazione della riunione.
2. Gli esperti della pubblica amministrazione percepiscono un'indennità giornaliera per ogni giorno di riunione e, se del caso, un'indennità di alloggio, a condizione che ciò sia previsto nel regolamento interno pertinente del comitato o del gruppo di lavoro e a condizione che dichiarino sull'onore di non ricevere un'indennità analoga dalla propria amministrazione per la medesima visita.
3. Il direttore può, con decisione motivata e su presentazione di documenti giustificativi, autorizzare il rimborso delle spese che gli esperti esterni hanno sostenuto a causa di istruzioni specifiche ricevute per iscritto.
4. Tutti i rimborsi delle spese di viaggio, delle indennità giornaliere e di alloggio sono effettuati su un unico conto bancario per esperto esterno.

⁽¹⁾ Come norma generale, gli esperti esterni non possono essere tenuti:

- a lasciare il loro luogo di lavoro o di residenza o il luogo nel quale si tiene la riunione prima delle ore 7 (stazione o altro mezzo di trasporto) o delle ore 8 (aeroporto);
- ad arrivare presso il luogo nel quale si svolge la riunione dopo le ore 21 (aeroporto) o le ore 22 (stazione o altro mezzo di trasporto).

5. I rimborsi delle spese degli esperti della pubblica amministrazione sono versati su un conto intestato al governo, a uno dei suoi ministeri o a un ente pubblico, salvo deroghe previste dal governo, da uno dei suoi ministeri o da un ente pubblico.

Articolo 7

1. Il numero massimo di esperti esterni per riunione, indipendentemente dal fatto che abbiano diritto o meno al rimborso delle loro spese, è pari a uno per ogni parte dell'Europa sudorientale e per ogni Stato membro dell'UE invitato come esperto della pubblica amministrazione; il numero di esperti del settore privato corrisponde a quello degli esperti della pubblica amministrazione.

2. Il direttore può derogare a tale norma di cui al paragrafo 1, con decisione motivata, in caso di riunioni congiunte di più comitati o gruppi di lavoro.

Articolo 8

1. L'ordine di pagamento è predisposto sulla base della richiesta di rimborso, debitamente compilata e firmata dall'esperto esterno e dal segretario della riunione incaricato di certificare la presenza dell'esperto esterno.

2. Gli esperti esterni forniscono al segretario della riunione i documenti necessari per provvedere al loro rimborso, mediante lettera, fax o posta elettronica (farà fede il timbro postale) o datati non oltre 30 giorni di calendario dopo l'ultima giornata della riunione.

3. Il segretariato permanente provvede al rimborso delle spese degli esperti entro 30 giorni di calendario.

4. Fatto salvo il caso in cui l'esperto esterno fornisca una giustificazione adeguata, accettata con decisione motivata dal direttore, il mancato rispetto del paragrafo 2 solleva quest'ultima da qualsiasi obbligo di rimborsare le spese di viaggio o di corrispondere eventuali indennità.

Articolo 9

1. Le spese di viaggio sono rimborsate in euro, se opportuno al tasso di cambio applicabile il giorno della riunione.

2. L'indennità giornaliera e, se del caso, l'indennità di alloggio sono rimborsate in euro al tasso forfettario applicabile il giorno della riunione.

Articolo 10

Il presente regolamento si applica a decorrere dal giorno successivo alla sua adozione.

DECISIONE n. 2020/7 DEL COMITATO DIRETTIVO REGIONALE DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI
relativa alla designazione del revisore esterno indipendente per l'esecuzione dell'audit annuale per l'esercizio finanziario 2019 [2023/557]

IL COMITATO DIRETTIVO REGIONALE DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI,

visto il trattato che istituisce la Comunità dei trasporti, in particolare l'articolo 24, paragrafo 1, e l'articolo 36,

viste le regole finanziarie e le procedure di audit applicabili alla Comunità dei trasporti, in particolare gli articoli 62 e 63,

DECIDE:

Articolo 1

È designato quale revisore esterno indipendente per l'esecuzione dell'audit annuale per l'esercizio finanziario 2019 della Comunità dei trasporti Grant Thornton D.O.O. con indirizzo: Kneginje Zorke 2/4 Belgrado.

Fatto a Sarajevo, il 3 settembre 2020

Per il comitato direttivo regionale
Il presidente

DECISIONE n. 2020/08 DEL COMITATO DIRETTIVO REGIONALE DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI

relativa all'istituzione del comitato tecnico per il trasporto di merci pericolose [2023/558]

IL COMITATO DIRETTIVO REGIONALE DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI,

visto il trattato che istituisce la Comunità dei trasporti, in particolare l'articolo 24, paragrafo 1, e l'articolo 1,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

È istituito il comitato tecnico per il trasporto di merci pericolose della Comunità dei trasporti.

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Sarajevo, il 15 dicembre 2020

*Per il comitato direttivo regionale
Il presidente*

DECISIONE n. 1/2021 DEL COMITATO DIRETTIVO REGIONALE DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI**(previa consultazione scritta)****relativa all'adozione del bilancio della Comunità dei trasporti per l'esercizio 2021 [2023/559]**

IL COMITATO DIRETTIVO REGIONALE DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI,

visto il trattato che istituisce la Comunità dei trasporti ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 24, paragrafo 1, e l'articolo 35,

DECIDE:

Articolo 1

È adottato il bilancio della Comunità dei trasporti per l'esercizio 2021, accluso alla presente decisione.

Articolo 2

1. In forza dell'articolo 10, paragrafo 1, delle regole finanziarie e delle procedure di audit applicabili alla Comunità dei trasporti, gli stanziamenti relativi a una determinata linea del bilancio 2021 possono essere utilizzati per finalità che il bilancio assegna a un'altra linea di bilancio, nel rispetto del limite complessivo del 10 % degli stanziamenti della suddetta determinata linea di bilancio. Ciò non si applica alla linea di bilancio relativa al bilancio delle risorse umane.

2. Gli stanziamenti riportati al fine di rispettare obblighi sottoscritti alla fine del 2020, come specificato nel bilancio accluso, non sono ammissibili per l'utilizzo di cui al paragrafo 1. Di tali stanziamenti non è tenuto conto al fine di determinare l'importo massimo corrispondente al limite del 10 % di cui al paragrafo 1.

Articolo 3

Gli stanziamenti che non sono stati impegnati alla fine degli esercizi 2019 e 2020 sono cancellati e versati alle parti in ragione delle percentuali stabilite nell'allegato V del trattato che istituisce la Comunità dei trasporti e degli effettivi contributi corrisposti.

Fatto a Sarajevo, il 28 gennaio 2021

Per il comitato direttivo regionale
Il presidente

⁽¹⁾ GUL 278 del 27.10.2017, pag. 3.

BILANCIO DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI PER L'ESERCIZIO 2021

Linea di bilancio	Importo (EUR)
1. Segretariato permanente	
1.1. Risorse umane	1 465 706
1.2. Spese di viaggio	172 560
1.3. Spese di ufficio, attrezzature e software	353 080
— Di cui nuovi crediti	303 080
— Di cui stanziamenti di bilancio riportati corrispondenti ad obblighi sottoscritti alla fine del 2020 per i quali i pagamenti sono dovuti nel 2021.	50 000
1.4. Altri costi e servizi, tra cui: — servizi esternalizzati e altri servizi (audit, visibilità, formazione del personale, spese bancarie) — costi per riunioni e conferenze — costi delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione — costi di assunzione	247 590
1.5. Studi, assistenza tecnica a sostegno dell'attuazione dell'acquis dell'Unione e dei piani d'azione	530 000
— Di cui nuovi crediti	400 000
— Di cui stanziamenti di bilancio riportati corrispondenti ad obblighi sottoscritti alla fine del 2020 per i quali i pagamenti sono dovuti nel 2021.	130 000
2. Consiglio ministeriale	
2.1. Costi per riunioni e conferenze	60 000
3. Comitato direttivo regionale	
3.1. Costi per riunioni e conferenze	20 950
4. Comitati tecnici	
4.1. Costi per riunioni e conferenze	99 100
5. Forum sociale	
5.1. Costi per riunioni e conferenze	13 300
Riserva (8 % circa dei nuovi crediti)	217 714
Totale nuovi crediti	3 000 000
Totale riporti dal 2020	180 000
Totale generale	3 180 000
Contributo dell'UE (80 % dei nuovi crediti)	2 400 000
Contributo delle parti dell'Europa sudorientale (20 % dei nuovi crediti; all'allegato V del TCT figura la distribuzione per paese)	600 000

DECISIONE n. 2021/2 DEL COMITATO DIRETTIVO REGIONALE DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI

sul regolamento relativo al rimborso di spese sostenute da persone esterne al segretariato permanente della Comunità dei trasporti invitate a partecipare a riunioni di quest'ultima [2023/560]

IL COMITATO DIRETTIVO REGIONALE DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI,

visto il trattato che istituisce la Comunità dei trasporti, in particolare l'articolo 35,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

È adottato il regolamento relativo al rimborso di spese sostenute da persone esterne al segretariato permanente della Comunità dei trasporti invitate a partecipare a riunioni di quest'ultima, che figura nell'allegato.

Dopo la sua adozione, il regolamento è pubblicato dal segretariato permanente della Comunità dei trasporti sul sito web della Comunità dei trasporti.

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Sarajevo, il 7 giugno 2021

*Per il comitato direttivo regionale
Il presidente*

ALLEGATO

REGOLAMENTO RELATIVO AL RIMBORSO DI SPESE SOSTENUTE DA PERSONE ESTERNE AL
SEGRETARIATO PERMANENTE DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI INVITATE A PARTECIPARE A
RIUNIONI DI QUEST'ULTIMA

1. Ambito di applicazione
 - 1.1. Il presente regolamento si applica a persone esterne al segretariato permanente della Comunità dei trasporti («segretariato permanente») invitate a partecipare a riunioni di quest'ultima di cui al punto 1.2.
 - 1.2. Le riunioni contemplate dal presente regolamento sono le riunioni delle formazioni, dei comitati e di altri consessi della Comunità dei trasporti elencati di seguito:
 - a) consiglio ministeriale, comitato direttivo regionale, comitati tecnici, forum sociale;
 - b) comitato del bilancio;
 - c) task force, gruppi di coordinamento e altri organi di lavoro istituiti dalle decisioni o dalle conclusioni del consiglio ministeriale e del comitato direttivo regionale;
 - d) conferenze, workshop e altri forum, organizzati dal segretariato permanente in relazione al programma di lavoro di quest'ultima;
 - e) altre riunioni organizzate nell'ambito dell'attuazione del trattato relativo alla Comunità dei trasporti (dibattiti ad alto livello, seminari ecc.);
 - f) procedure di selezione per i posti pubblicati dalla Comunità dei trasporti (membri della commissione di selezione);
e
 - g) procedure di selezione per i posti pubblicati dalla Comunità dei trasporti (candidati).
 - 1.3. In base al presente regolamento soltanto un rappresentante per ministero, autorità di regolamentazione, agenzia, ente o altra parte beneficiaria ha diritto al rimborso delle spese. Tuttavia, in caso di organizzazione congiunta di più riunioni di cui al punto 1.2, il direttore del segretariato permanente («direttore») può derogare a tale norma con decisione motivata.
 - 1.4. Il presente regolamento riguarda unicamente il rimborso delle spese di viaggio e di alloggio. I partecipanti non hanno diritto a importi supplementari come un'indennità giornaliera.
2. Spese di viaggio
 - 2.1. Tutti i partecipanti hanno diritto al rimborso delle loro spese di viaggio dal luogo specificato nell'invito (indirizzo professionale o privato) al luogo della riunione, utilizzando i mezzi di trasporto ritenuti più idonei tenuto conto della distanza: in generale per i tragitti inferiori a 400 km (di sola andata, sulla base della distanza ufficiale per ferrovia) si tratta di un biglietto ferroviario in seconda classe, mentre per distanze uguali o superiori a 400 km si tratta di un biglietto aereo in classe economica.
 - 2.2. Il direttore si adopera per garantire che le riunioni siano organizzate in modo tale da consentire ai partecipanti di beneficiare delle tariffe di viaggio più economiche.
 - 2.3. Le spese di viaggio sono rimborsate soltanto su presentazione dei documenti giustificativi originali.
 - 2.4. Quando il trasporto aereo o ferroviario non è disponibile o non è efficace in termini di costi, vengono autorizzati viaggi in corriera o in automobile.
 - 2.5. Le spese di viaggio in veicolo privato sono rimborsate applicando un importo di 0,22 EUR per km.
 - 2.6. Le spese di taxi sono rimborsate solo se non è disponibile alcun trasporto pubblico locale.
 - 2.7. Le spese di viaggio sono rimborsate fino a 700 EUR.

3. Spese di alloggio

- 3.1. Tutti i partecipanti hanno diritto al rimborso delle loro spese di alloggio. Per spese di alloggio si intendono le spese sostenute per il pernottamento nel luogo in cui si tiene la riunione a causa dell'incompatibilità tra gli orari delle riunioni e gli orari dei voli o dei treni. Le spese di alloggio sono rimborsate fino a 120 EUR per notte. Il numero di pernottamenti non supera il numero di giorni della riunione + 1.
- 3.2. Previa approvazione del direttore, i partecipanti possono in via eccezionale avere diritto al rimborso delle spese di alloggio connesse a una notte supplementare nel luogo in cui si svolge la riunione, se il prolungamento del soggiorno permette al partecipante di ottenere una riduzione delle spese di viaggio superiore all'importo della notte supplementare.
- 3.3. I partecipanti non hanno diritto al rimborso di altre spese relative al soggiorno in albergo come internet, telefono, fotocopie, minibar, colazione non inclusa.

4. Acquisto di biglietti e alloggio

- 4.1. In linea di principio i partecipanti invitati a una riunione di cui al punto 1.2, lettere da a) a e), prenotano i loro biglietti e il loro alloggio. Le prenotazioni sono effettuate quanto prima in modo da ottenere la tariffa più economica. Il segretariato permanente effettua la prenotazione del viaggio o dell'alloggio a nome dei partecipanti o effettua pagamenti anticipati per le spese solo in casi eccezionali e fatte salve le disposizioni del punto 6.
- 4.2. Per i partecipanti invitati a una riunione di cui al punto 1.2, lettere f) e g), spetta al segretariato permanente provvedere all'organizzazione del viaggio e dell'alloggio.

5. Modalità di rimborso

- 5.1. Per ottenere il rimborso delle spese di viaggio e di alloggio, i partecipanti presentano una richiesta di rimborso delle spese («richiesta di rimborso»). La richiesta di rimborso:
 - a) è effettuata utilizzando il modulo che figura nell'appendice 1;
 - b) è presentata in formato elettronico al segretariato permanente entro 15 giorni di calendario dalla data della riunione in questione; e
 - c) è accompagnata dalla serie completa di documenti giustificativi originali, quali biglietti e fatture oppure, in caso di prenotazioni online, la stampa della prenotazione elettronica e delle carte d'imbarco per il viaggio di andata, che comprovano le spese sostenute e indicano la classe di viaggio, l'ora e l'importo pagato.
- 5.2. Qualsiasi corrispondenza relativa al rimborso è inviata al segretario permanente all'indirizzo e-mail: finance@transport-community.org.
- 5.3. Il rimborso è effettuato in euro. Il tasso di cambio che si applica al rimborso è quello in vigore alla data della riunione.
- 5.4. Il rimborso è effettuato mediante bonifico bancario sul conto bancario dell'istituzione o dell'organizzazione che designa il partecipante, utilizzando le informazioni relative al conto bancario comunicate conformemente al punto 5.5. Tuttavia il rimborso può essere effettuato su un conto bancario privato del partecipante su richiesta scritta di tale istituzione od organizzazione.
- 5.5. Le informazioni relative al conto bancario che devono essere comunicate ai fini del punto 5.4 includono i seguenti dati riguardanti il beneficiario: nome e indirizzo del titolare del conto, nome della banca, numero di conto bancario (IBAN), codice SWIFT (BIC).

6. Pagamento anticipato di spese di viaggio e di alloggio

- 6.1. In casi eccezionali un'istituzione o un'organizzazione preposta alla designazione può presentare al segretariato permanente una richiesta di pagamento anticipato delle spese di viaggio o di alloggio relative a un partecipante invitato a una riunione di cui al punto 1.2, lettere da a) a e). Tale procedura comprende la prenotazione del viaggio e dell'alloggio a cura del segretariato permanente.
- 6.2. Le richieste di pagamento anticipato sono effettuate utilizzando il modulo figurante nell'appendice 2 e sono inviate almeno 21 giorni di calendario prima della data della riunione al segretariato permanente all'indirizzo finance@transport-community.org.
- 6.3. Il direttore può accogliere una richiesta qualora sia presentata conformemente al punto 6.2. Il direttore può respingere una richiesta presentata in ritardo.
- 6.4. Dopo l'accoglimento di una richiesta ai sensi del punto 6.3 e in considerazione del progetto di ordine del giorno della riunione, il segretariato permanente prenota il viaggio e l'alloggio per il partecipante in questione. Il segretariato permanente trasmette al partecipante le conferme di prenotazione del biglietto e dell'alloggio per e-mail.
- 6.5. Con la richiesta di pagamento anticipato delle spese di viaggio il partecipante si impegna a partecipare alla riunione.
- 6.6. Se il partecipante non è in grado di partecipare alla riunione per motivi che non sono direttamente imputabili alla Comunità dei trasporti, l'istituzione o l'organizzazione che designa il partecipante risarcisce il segretariato permanente delle spese sostenute in relazione all'organizzazione del viaggio (ad esempio i costi dei biglietti prenotati, comprese le penali di cancellazione).

7. Disposizioni amministrative e finali

- 7.1. Il direttore è responsabile della corretta attuazione del presente regolamento.
 - 7.2. Il segretariato permanente conserva registrazioni, documenti e prove relativi al rimborso conformemente al presente regolamento, compresi i documenti riguardanti il trattamento eccezionale, per un periodo di cinque anni.
-

Appendice 1

RICHIESTA DI RIMBORSO DELLE SPESE DI VIAGGIO

1. DETTAGLI DELLA RIUNIONE		Luogo:				
Descrizione della riunione:						
Data:	N. di giorni:					
2. PARTECIPANTE						
COGNOME:	NOME:					
ISTITUZIONE/ORGANIZZAZIONE:	TITOLO:					
PAESE:	TELEFONO:					
E-MAIL:						
3. COORDINATE BANCARIE — Si prega di fornire il codice IBAN e il codice SWIFT (BIC) completi						
NOME E INDIRIZZO DEL TITOLARE DEL CONTO (ISTITUZIONE): (si prega di indicare in questo campo il nome del titolare/beneficiario del conto bancario)						
NOME DELLA BANCA						
Numero del conto						
IBAN						
SWIFT (BIC)						
4. ALLOGGIO		Da:	A:			
DATE DI PERMANENZA						
Numero totale di notti in albergo (tariffa massima di 120 EUR/notte)						
Si prega di allegare una copia della fattura/ricevuta dell'albergo						
5. SPESE DI VIAGGIO						
Aereo, treno, autobus a lunga percorrenza, trasporto pubblico locale ecc.	DA	A	CLASSE	IMPORTO	VALUTA	in EUR
Itinerario						
Proseguire su un foglio separato se necessario. Si prega di allegare una copia delle ricevute/fatture disponibili, comprese le carte d'imbarco dei voli/i biglietti del treno/autobus						
AUTOMOBILE		Da:	A:	A: (Ritorno)		
Prova della distanza percorsa allegata (copia dell'itinerario da Google Maps, ViaMichelin.com o Rome2Rio.com da presentare in formato PDF o JPG)				KM andata e ritorno:		
				Totale EUR:		
TAXI (se il trasporto pubblico locale non era disponibile) — è necessario presentare le ricevute; occorre una giustificazione aggiuntiva	Importo	Valuta	in EUR			
IMPORTO TOTALE RICHIESTO in EUR:						
Altre osservazioni:						
Certifico che la presente richiesta di rimborso delle spese di viaggio costituisce una dichiarazione veritiera delle spese di viaggio che ho sostenuto. Non ho ottenuto e non otterrò da un'altra fonte un rimborso di tali spese, né ho incluso spese pagate o che saranno pagate direttamente da un'altra fonte.						
Data:	FIRMA DEL PARTECIPANTE:					

Appendice 2

RICHIESTA DI PAGAMENTO ANTICIPATO DELLE SPESE DI VIAGGIO

1. Informazioni relative al viaggiatore — si prega di compilare TUTTI i campi contrassegnati con (*)

Cognome*:		
Nome*:		
Nome dell'organizzazione/istituzione*:		
Funzione:		
Numero di passaporto* (richiesto ai fini della prenotazione):		
N. di contatto telefonico:		
E-mail:		
Titolo e luogo della riunione:		
Date della riunione:	Da:	A:
Itinerario:	Partenza da:	Arrivo a:

2. Richiesta di prenotazione — si prega di barrare la casella pertinenteVIAGGIO ALLOGGIO **NOTE IMPORTANTI PER I PARTECIPANTI:**

- Il segretariato permanente della Comunità dei trasporti si baserà sul presente modulo per l'organizzazione del viaggio per conto del viaggiatore. Il modulo deve essere approvato preventivamente dal superiore diretto del viaggiatore e trasmesso tramite scansione alla casella di posta elettronica del segretariato permanente: finance@transport-community.org.
- Il viaggiatore è l'unico responsabile della correttezza dei dati forniti e si assume la piena responsabilità per eventuali omissioni o errori nei dati comunicati che potrebbero comportare la cancellazione del viaggio, l'impossibilità a viaggiare, la modifica dei dettagli relativi alle prenotazioni o ulteriori oneri correlati.
- Tutte le spese supplementari (uso del minibar nell'albergo, spese di parcheggio, notti aggiuntive ecc.) non sono rimborsate.
- Il viaggiatore è tenuto a conservare tutte le carte d'imbarco e i biglietti comprovanti il viaggio e, al suo rientro, a inviarne le copie scannerizzate all'indirizzo e-mail precedentemente indicato.
- Il segretariato permanente organizza il viaggio selezionando le offerte di viaggio e di alloggio disponibili sul mercato che corrispondono ai limiti e alle tariffe previsti dalle norme per il rimborso.
- Il sottoscritto conferma di essere a conoscenza della clausola risarcitoria prevista dal regolamento relativo al rimborso al punto 6.6: se il partecipante non è in grado di partecipare alla riunione per motivi che non sono direttamente imputabili alla Comunità dei trasporti, l'istituzione o l'organizzazione che designa il partecipante risarcisce il segretariato permanente delle spese sostenute in relazione all'organizzazione del viaggio (ad esempio i costi dei biglietti prenotati, comprese le penali di cancellazione).

Firma: _____

Data: _____

Approvazione del responsabile dell'istituzione/
organizzazione che designa il partecipante:

_____ Data: _____

3. PER USO INTERNO DEL SEGRETARIATO PERMANENTE DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI

Stima dei costi (in EUR)		Disponibilità di bilancio
Biglietto aereo/Biglietto ferroviario/Biglietto dell'autobus/Automobile		SÌ <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Alloggio		Contabile:
TOTALE:		APPROVAZIONE DEL DIRETTORE:
Impegno di bilancio n.:		<input type="checkbox"/> Approvato <input type="checkbox"/> Non approvato

DECISIONE n. 2021/03 DEL COMITATO DIRETTIVO REGIONALE DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI

sul regolamento relativo al rimborso delle spese di viaggio e di trasloco del personale del segretariato permanente della Comunità dei trasporti in occasione dell'entrata in servizio e della cessazione dal servizio [2023/561]

IL COMITATO DIRETTIVO REGIONALE DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI,

visto il trattato che istituisce la Comunità dei trasporti, in particolare l'articolo 30 e l'articolo 35,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

È adottato il regolamento relativo al rimborso delle spese di viaggio e di trasloco del personale del segretariato permanente della Comunità dei trasporti in occasione dell'entrata in servizio e della cessazione dal servizio che figura nell'allegato.

Dopo la sua adozione, il regolamento è pubblicato dal segretariato permanente della Comunità dei trasporti sul sito web della Comunità dei trasporti.

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Sarajevo, il 7 giugno 2021

*Per il comitato direttivo regionale
Il presidente*

ALLEGATO

REGOLAMENTO RELATIVO AL RIMBORSO DELLE SPESE DI VIAGGIO E DI TRASLOCO DEL PERSONALE DEL SEGRETARIATO PERMANENTE DELLA COMUNITÀ DEI TRASPORTI IN OCCASIONE DELL'ENTRATA IN SERVIZIO E DELLA CESSAZIONE DEL SERVIZIO

1. Ambito di applicazione

Il presente regolamento riguarda:

- a) il rimborso delle spese di viaggio del personale del segretariato permanente della Comunità dei trasporti ("segretariato permanente") soggetto allo statuto del personale della Comunità dei trasporti ("personale"), dei loro coniugi e dei figli a carico di età compresa tra i 2 e i 18 anni effettivamente conviventi in occasione dell'entrata in servizio e della cessazione dal servizio;
- b) il rimborso delle spese di trasloco e di deposito del personale in occasione dell'entrata in servizio e della cessazione dal servizio; e
- c) il pagamento di un'indennità di prima sistemazione al personale in occasione dell'entrata in servizio.

2. Spese di viaggio

2.1. Sono rimborsate le seguenti spese di viaggio:

- a) le spese di viaggio in occasione dell'entrata in servizio, dal luogo di assunzione alla sede di servizio;
- b) le spese di viaggio in occasione della cessazione dal servizio: dalla sede di servizio al luogo di origine, a condizione che il trasferimento comporti un cambiamento della residenza e sia effettuato entro un anno dalla data di cessazione dal servizio.

In generale per i tragitti inferiori a 400 km (di sola andata, sulla base della distanza ufficiale per ferrovia) si tratta di un biglietto ferroviario in seconda classe, mentre per distanze uguali o superiori a 400 km si tratta di un biglietto aereo in classe economica.

2.2. A ciascun viaggiatore avente diritto spetta il rimborso delle spese per il bagaglio in eccesso fino a 10 kg.

2.3. Le spese di viaggio sono rimborsate solo su presentazione dei documenti giustificativi originali.

2.4. Quando il trasporto aereo o ferroviario non è disponibile o non è efficace in termini di costi, vengono autorizzati viaggi in corriera o in automobile.

2.5. Le spese di viaggio con veicolo privato sono rimborsate applicando un importo di 0,22 EUR per km.

2.6. Le spese di taxi non sono rimborsate.

3. Spese di trasloco

3.1. Previa autorizzazione del direttore del segretariato permanente della Comunità dei trasporti ("direttore"), le spese sostenute per il trasloco del mobilio e degli effetti personali, ivi comprese le spese di assicurazione per la copertura di rischi correnti (danni, furto, incendio, ecc.), sono rimborsate:

- a) in occasione dell'entrata in servizio, entro un anno dalla fine del periodo di prova, in caso di trasloco dal luogo di assunzione alla sede di servizio; le spese sostenute per un trasloco effettuato prima dell'entrata in servizio di un agente non sono rimborsate;
- b) in occasione della cessazione dal servizio, in caso di trasloco dalla sede di servizio al luogo di origine o a un luogo che si trova alla stessa distanza o a una distanza inferiore, a condizione che il trasloco sia effettuato entro un anno dalla data di cessazione del servizio.

- 3.2. Le spese che devono essere rimborsate sono un'indennità di trasloco forfettaria o le spese effettivamente sostenute.
 - 3.3. L'indennità di trasloco forfettaria è pari al 30 % dello stipendio base dell'agente, con un massimale di 1 500 EUR.
 - 3.4. Le spese effettivamente sostenute, comprese le spese di deposito per un massimo di 60 giorni e di assicurazione per la copertura di rischi correnti, sono rimborsate fino a un massimo di 6 000 EUR ed entro i limiti di volume seguenti, a seconda dei casi:
 - a) 8 000 kg o 40 m³ per gli agenti aventi diritto che sono accompagnati alla sede di servizio o ivi raggiunti da almeno un familiare che viaggia a spese del segretariato permanente;
 - b) 4 000 kg o 30 m³ per gli agenti aventi diritto che non sono accompagnati da alcun familiare che viaggia a spese del segretariato permanente.
 - 3.5. Il trasporto del mobilio e degli effetti personali avviene per via terrestre o marittima o con il mezzo più economico, secondo quanto stabilito dal direttore, tenendo conto delle eventuali spese relative all'imballaggio, al trasporto, al disimballaggio e ai dazi doganali.
 - 3.6. Il personale sottopone all'approvazione del segretariato permanente le offerte di almeno tre società di trasloco.
4. Indennità di prima sistemazione
 - 4.1. Gli agenti che non sono accompagnati alla sede di servizio né ivi raggiunti da almeno un familiare e che viaggiano a spese del segretariato permanente hanno diritto a ricevere, al momento della nomina, un'indennità di prima sistemazione pari all'importo di uno stipendio mensile.
 - 4.2. Gli agenti che sono accompagnati alla sede di servizio o ivi raggiunti da almeno un familiare e che viaggiano a spese del segretariato permanente hanno diritto a ricevere, al momento della nomina, un'indennità di prima sistemazione pari all'importo di due stipendi mensili. Il segretariato permanente versa tale importo al membro del personale sotto forma di un'indennità forfettaria unica.
5. Disposizioni amministrative e finali
 - 5.1. Gli agenti informano il segretariato permanente se le loro spese di viaggio e di trasloco o, se del caso, quelle dei loro familiari, sono parzialmente o totalmente coperte da terzi (ad esempio autorità governative, ente invitante, datore di lavoro del coniuge, altro datore di lavoro), nel qual caso il segretariato permanente rimborsa o copre soltanto la parte delle spese che non è coperta da terzi.
 - 5.2. Il direttore è responsabile della corretta attuazione del presente regolamento.
 - 5.3. Il segretariato permanente conserva registrazioni, documenti e prove relativi al rimborso delle spese di trasloco e di viaggio e al pagamento delle indennità di prima sistemazione per un periodo di cinque anni.
 - 5.4. Il presente regolamento si applica a decorrere dal giorno successivo a quello dell'adozione.

- 5.5. Gli agenti che sono entrati in servizio prima dell'adozione del presente regolamento hanno diritto al rimborso delle spese di viaggio e di trasloco e al pagamento di un'indennità di prima sistemazione in linea con il presente regolamento, previa presentazione dei documenti giustificativi delle spese effettivamente sostenute e nei limiti stabiliti ai punti da 2 a 4.
- 5.6. A seconda dell'evoluzione dei prezzi, il direttore può proporre al comitato direttivo regionale di rivedere il presente regolamento.
-

MODIFICHE DELLE NORME PRATICHE DI ESECUZIONE DEL REGOLAMENTO DI PROCEDURA DEL TRIBUNALE

IL TRIBUNALE,

visto l'articolo 224 del suo regolamento di procedura;

viste le Norme pratiche di esecuzione del regolamento di procedura del Tribunale;

viste le modifiche al regolamento di procedura adottate dal Tribunale il 30 novembre 2022 ⁽¹⁾;

considerato che le nuove norme sull'omissione di dati nei confronti del pubblico, sulle udienze di discussione comune e sulla videoconferenza per le udienze di discussione giustificano l'integrazione e l'adattamento conseguenti di alcuni punti delle norme pratiche di esecuzione;

considerato che è inoltre auspicabile, nell'interesse delle parti e dell'organo giurisdizionale, migliorare la leggibilità delle disposizioni relative alla presentazione formale di un ricorso e dell'indice degli allegati, al fine di ridurre il numero di casi in cui è necessario richiedere una regolarizzazione;

considerato che è necessario chiarire le modalità di svolgimento di alcuni compiti incombenti alla cancelleria, in particolare quelli relativi alla tenuta del registro, alla tenuta del fascicolo e alla consultazione del fascicolo, in particolare alla luce delle modifiche apportate durante il periodo di crisi sanitaria;

considerato che la digitalizzazione dell'iter giudiziario e l'introduzione, nel corso del 2022, della firma elettronica qualificata delle sentenze e delle ordinanze del Tribunale implicano conseguenze di diverso ordine di cui occorre tenere conto, in particolare per quanto riguarda i requisiti relativi al tariffario della cancelleria e all'archiviazione degli originali delle decisioni giudiziarie;

ADOPTA LE PRESENTI MODIFICHE DELLE NORME PRATICHE DI ESECUZIONE DEL REGOLAMENTO DI PROCEDURA DEL TRIBUNALE:

Articolo 1

Le Norme pratiche di esecuzione del regolamento di procedura del Tribunale ⁽²⁾ sono modificate come segue:

- 1) Al punto 1, la parte di frase «, nonché della custodia dei sigilli del Tribunale.» è sostituita da «, nonché della custodia dei sigilli del Tribunale e degli archivi.».
- 2) Al punto 10, la frase «Esse sono effettuate nella lingua processuale e contengono le indicazioni necessarie per l'identificazione dell'atto, segnatamente le date di deposito e d'iscrizione, il numero della causa e la natura dell'atto» è sostituita da «Esse sono effettuate nella lingua processuale. Contengono segnatamente le date di deposito e d'iscrizione, il numero della causa e la natura dell'atto.».

⁽¹⁾ GU L 44 del 14.2.2023, pag. 8.

⁽²⁾ GU L 152 del 18.6.2015, pag. 1, come modificate (GU L 217 del 12.8.2016, pag. 78, GU L 294 del 21.11.2018, pag. 23, rett. GU L 296 del 22.11.2018, pag. 40).

3) Dopo il punto 10, è inserito il seguente testo quale punto 10 *bis*:

«10 bis. La data di deposito prevista al precedente punto 10 è, a seconda dei casi, la data di cui all'articolo 5 della decisione del Tribunale dell'11 luglio 2018, la data in cui l'atto è stato ricevuto dalla cancelleria, la data menzionata al precedente punto 7, o la data di cui all'articolo 3, secondo trattino, della decisione del Tribunale del 14 settembre 2016. Nei casi previsti dall'articolo 54, primo comma, dello Statuto, la data di deposito di cui al precedente punto 10 è quella del deposito dell'atto processuale, mediante e-Curia, presso il cancelliere della Corte di giustizia o, se si tratta di un deposito previsto all'articolo 147, paragrafo 6, del regolamento di procedura, quella del deposito dell'atto presso il cancelliere della Corte di giustizia.»

4) Il testo dei punti 12, 13 e 14 è sostituito da «[Testo soppresso]».

5) Al punto 20, la parte di frase «A una causa rinviata da parte della Corte di giustizia a seguito di un annullamento o di un riesame viene attribuito il numero» è sostituita da «A una causa rinviata da parte della Corte di giustizia a seguito di un annullamento viene attribuito il numero».

6) Il testo del punto 21 è sostituito dal testo seguente:

«21. Il numero d'ordine della causa e le parti sono indicati negli atti processuali, nella corrispondenza relativa alla causa nonché nelle pubblicazioni del Tribunale, nei documenti e nelle informazioni riguardanti la causa ai quali il pubblico ha accesso. In caso di omissione di dati ai sensi degli articoli 66 o 66 *bis* del regolamento di procedura, l'indicazione delle parti è adattata in modo conseguente.»

7) Il testo dei punti 22 e 23 è sostituito dal testo seguente:

«22. Il fascicolo di causa contiene gli atti processuali, eventualmente corredati degli allegati, e ogni altro documento preso in considerazione ai fini del giudizio sulla causa, nonché la corrispondenza con le parti e le prove di notifica. Contiene del pari, eventualmente, estratti di verbali relativi alla riunione di sezione, il verbale di riunione con le parti, la relazione d'udienza, il verbale d'udienza di discussione e il verbale d'udienza istruttoria nonché le decisioni adottate e le constatazioni effettuate dalla cancelleria in tale causa.

23. Ogni documento versato nel fascicolo di causa deve includere il numero di registro previsto al precedente punto 10 e un numero progressivo. Inoltre, gli atti processuali depositati dalle parti e le eventuali copie di tali atti devono contenere la data di deposito e la data di iscrizione nel registro nella lingua processuale.»

8) Al punto 28, la frase «Il fascicolo chiuso contiene un elenco di tutti i documenti versati in relazione alla causa, con l'indicazione del loro numero, ed una pagina di guardia in cui sono menzionati il numero di ruolo, le parti e la data di chiusura della causa.» è sostituita da «Il fascicolo chiuso contiene un elenco di tutti i documenti versati in relazione alla causa e una constatazione del cancelliere attestante la completezza del fascicolo.»

9) Il testo del titolo E.2. è sostituito dal seguente:

«E.2. Consultazione del fascicolo e ottenimento di copie del fascicolo di causa.»

10) Il testo del punto 30 è sostituito dal seguente:

«30. I rappresentanti delle parti principali possono consultare, negli uffici della cancelleria, il fascicolo di causa, compresi i fascicoli amministrativi prodotti dinanzi al Tribunale.»

11) Il testo dei punti 32 e 33 è sostituito dal seguente:

«32. Nelle cause riunite, i rappresentanti di tutte le parti godono del diritto di consultazione dei fascicoli delle cause oggetto della riunione, salvo quanto previsto dall'articolo 68, paragrafo 4, del regolamento di procedura. Per contro, tale diritto di consultazione non si applica quando viene organizzata un'udienza di discussione comune ai sensi dell'articolo 106 *bis* del regolamento di procedura.

33. La persona che ha presentato una domanda di ammissione al gratuito patrocinio ai sensi dell'articolo 147 del regolamento di procedura senza l'assistenza di un avvocato gode del diritto di consultazione del fascicolo relativo al gratuito patrocinio. Nel caso in cui venga nominato un avvocato per rappresentarla, solo tale rappresentante gode del diritto di consultazione di detto fascicolo.».

12) Dopo il punto 36, è inserito il seguente testo per quanto riguarda i punti 36 *bis* e 36 *ter*:

«36 *bis*. Su richiesta di parte, il cancelliere rilascia una copia dei documenti del fascicolo di causa, eventualmente, in una versione non riservata, e degli estratti del registro.

36 *ter*. Su richiesta di un terzo, il cancelliere rilascia una copia delle sentenze o delle ordinanze, unicamente in quanto tali decisioni non siano già pubblicamente accessibili e non contengano dati riservati, e degli estratti del registro.».

13) Il testo dei punti contenuti all'interno del titolo F. è sostituito dal seguente:

«37. Gli originali delle sentenze e delle ordinanze del Tribunale sono sottoscritti mediante firma elettronica qualificata. Gli stessi sono conservati in formato elettronico non alterabile, in ordine cronologico, su un server speciale riservato all'archiviazione a lungo termine. La copia elettronica della versione autentica della sentenza o dell'ordinanza è stampata e inserita nel fascicolo di causa.

38. [Testo soppresso]

39. [Testo soppresso]

40. Le ordinanze recanti rettifica di una sentenza o di un'ordinanza, le sentenze o ordinanze recanti interpretazione di una sentenza o di un'ordinanza, le sentenze rese su opposizione avverso una sentenza contumaciale, le sentenze e le ordinanze rese su opposizione di terzo o su domanda di revocazione, sottoscritte mediante firma elettronica qualificata, sono conservate su un server speciale riservato all'archiviazione a lungo termine insieme e inscindibilmente, da un lato, con la sentenza o l'ordinanza del Tribunale di cui trattasi sottoscritte mediante firma elettronica qualificata e, dall'altro, con un documento contenente indicazioni esplicative firmato dal cancelliere.

40 *bis*. Qualora la sentenza o l'ordinanza del Tribunale siano state sottoscritte con firma autografa, la decisione del Tribunale recante rettifica, interpretazione o revocazione, sottoscritta mediante firma elettronica qualificata, è annotata a margine della sentenza o dell'ordinanza di cui trattasi. La copia della versione autentica della decisione sottoscritta mediante firma elettronica qualificata viene stampata e allegata all'originale della sentenza o dell'ordinanza in formato cartaceo.

40 *ter*. Qualora una decisione del Tribunale sottoscritta mediante firma elettronica qualificata abbia dato luogo ad una decisione emessa dalla Corte di giustizia su impugnazione, tale decisione è conservata in formato cartaceo insieme e inscindibilmente, da un lato, con la versione della sentenza o dell'ordinanza della Corte di giustizia di cui trattasi come trasmessa alla cancelleria del Tribunale e, dall'altro, con le indicazioni esplicative, sottoscritte dal cancelliere, a margine della decisione del Tribunale.

40 *quater*. Le decisioni del Tribunale sottoscritte mediante firma elettronica qualificata che hanno dato luogo a una decisione emessa dalla Corte di giustizia su impugnazione sono conservate su un server speciale riservato all'archiviazione a lungo termine insieme e inscindibilmente, da un lato, con la versione della sentenza o dell'ordinanza della Corte di giustizia di cui trattasi come trasmessa alla cancelleria del Tribunale e, dall'altro, con un documento contenente indicazioni esplicative sottoscritto dal cancelliere.».

14) Il testo della rubrica G. e il testo del punto 41 sono sostituiti da «[Testo soppresso]».

15) Il testo dei punti da 45 a 50 è sostituito dal seguente:

«45. Quando un estratto del registro è rilasciato conformemente all'articolo 37 del regolamento di procedura, il cancelliere riscuote diritti di cancelleria nella misura di EUR 15 per ciascun estratto.

46. Quando la copia di un documento o un estratto del fascicolo sono rilasciati a una parte, su sua richiesta, conformemente all'articolo 38, paragrafo 1, del regolamento di procedura, il cancelliere riscuote diritti di cancelleria nella misura di EUR 40 per ciascun documento rilasciato.

47. Quando una copia conforme di un'ordinanza o di una sentenza è rilasciata a fini di esecuzione ad una parte, su sua richiesta, conformemente all'articolo 38, paragrafo 1, o all'articolo 170 del regolamento di procedura, il cancelliere riscuote diritti di cancelleria nella misura di EUR 50 per ciascuna copia conforme.
48. Quando una copia di una sentenza o di un'ordinanza è rilasciata conformemente al punto 36 *ter* a un terzo su sua richiesta, il cancelliere riscuote diritti di cancelleria nella misura di EUR 40 per ciascuna copia.
49. [Testo soppresso]
50. Quando una parte o un richiedente l'intervento ha violato in modo reiterato le prescrizioni del regolamento di procedura o delle presenti norme pratiche di esecuzione, il cancelliere riscuote, conformemente all'articolo 139, lettera c), del regolamento di procedura, diritti di cancelleria che non possono eccedere l'importo di EUR 7 000.».
- 16) Al punto 51, la parte di frase «, il cancelliere esige tali somme dalla parte che ne deve sopportare l'onere.» è sostituita da «, il cancelliere esige tali somme dal debitore che ne deve sopportare l'onere.».
- 17) Al punto 53, la parte di frase «, il cancelliere esige tali somme dalla parte o dal terzo che ne deve sopportare l'onere.» è sostituita da «, il cancelliere esige tali somme dal debitore che ne deve sopportare l'onere.».
- 18) Il testo del titolo C. e quello dei punti contenuti all'interno di tale titolo sono sostituiti dal seguente:
- «C. Omissione di dati nei confronti del pubblico**
71. [Testo soppresso]
72. La domanda di omissione di dati depositata ai sensi dell'articolo 66 o dell'articolo 66 *bis* del regolamento di procedura deve essere presentata con separata istanza. La stessa deve indicare con precisione il dato o i dati cui si riferisce la domanda. La domanda di omissione di dati prevista all'articolo 66 *bis* del regolamento di procedura deve essere motivata.
73. Al fine di preservare l'efficacia dell'omissione dei dati sui quali vertono gli articoli 66 e 66 *bis* del regolamento di procedura, occorre che la domanda di omissione dei dati sia presentata sin dal deposito dell'atto processuale che contiene i dati di cui trattasi. L'effetto utile dell'omissione dei dati è infatti compromesso se i dati sono già stati diffusi su Internet.».
- 19) Il testo del titolo D. e quello dei punti contenuti all'interno di tale titolo sono sostituiti da «[Testo soppresso]».
- 20) Al punto 81, la parte di frase «(d) con una numerazione ininterrotta e in ordine crescente per ciascuna pagina» è sostituita da «(d) con una paginazione ininterrotta (ad esempio: pagine da 1 a 50).».
- 21) Dopo il punto 81, è inserito il seguente testo come punto 81 *bis*:
- «81 *bis*. Una nota a piè pagina ha principalmente lo scopo di contenere riferimenti ai documenti citati nell'atto processuale. Essa non è, per contro, diretta a sviluppare i motivi o gli argomenti dedotti».
- 22) Al punto 82, la frase «L'indice degli allegati deve figurare alla fine dell'atto processuale» è sostituita da «L'indice degli allegati deve figurare alla fine dell'atto processuale con o senza paginazione.».
- 23) Il testo del punto 83 è sostituito dal seguente:
- «83. L'indice degli allegati deve contenere per ciascun allegato:
- a) il numero dell'allegato (utilizzando una lettera e un numero, ad esempio: A.1, A.2, ... per gli allegati all'atto di ricorso; B.1, B.2, ... per gli allegati al controricorso o alla comparsa di risposta; C.1, C.2, ... per gli allegati alla replica; D.1, D.2, ... per gli allegati alla controreplica);
- b) una breve descrizione dell'allegato (ad esempio: «lettera» con indicazione della data, dell'autore e del destinatario);

- c) l'indicazione dell'inizio e della fine di ciascun allegato secondo la paginazione continua degli allegati (ad esempio: pagine da 43 a 49 degli allegati);
- d) l'indicazione del numero di paragrafo in cui è menzionato per la prima volta l'allegato e che giustifica la produzione del medesimo.».

24) Il testo dei punti da 85 a 87 è sostituito dal seguente:

- «85. Possono essere allegati a un atto processuale soltanto i documenti menzionati nel testo dell'atto processuale medesimo, inclusi nell'indice degli allegati e necessari per provare o illustrare il contenuto dello stesso.
- 86. Gli allegati a un atto processuale devono essere presentati in modo da agevolare la consultazione elettronica da parte del Tribunale e da evitare qualsiasi possibilità di confusione. Pertanto, è richiesto il rispetto dei seguenti requisiti:
 - a) ciascun allegato deve essere numerato conformemente al precedente punto 83, lettera a);
 - b) si raccomanda di far precedere ogni allegato da una pagina di guardia specifica;
 - c) la paginazione degli allegati a un atto processuale è ininterrotta (ad esempio: da 1 a 152) a partire dalla prima pagina del primo allegato (non dell'indice degli allegati), comprese le pagine di guardia e gli eventuali allegati agli allegati;
 - d) gli allegati devono essere facilmente leggibili.
- 87. Ogni riferimento ad un allegato prodotto deve includere l'indicazione del suo numero, quale figura nell'indice degli allegati, e l'indicazione dell'atto processuale con cui l'allegato è prodotto (ad esempio: allegato A.1 all'atto di ricorso).».

25) Il testo dei punti da 92 a 94 è sostituito dal seguente:

- «92. Il cancelliere rifiuta di iscrivere nel registro e di versare nel fascicolo di causa, integralmente o parzialmente, gli atti processuali e, eventualmente, i documenti non previsti dal regolamento di procedura. In caso di dubbio, si rivolge al presidente affinché si statuisca.
- 93. Ad eccezione dei casi espressamente previsti dal regolamento di procedura, e fatto salvo l'articolo 46, paragrafo 2, del regolamento di procedura e il successivo punto 100, il cancelliere rifiuta di iscrivere nel registro e di versare nel fascicolo di causa gli atti processuali o i documenti redatti in una lingua diversa dalla lingua processuale.
- 94. Quando una parte contesta il rifiuto da parte del cancelliere di iscrivere nel registro e di versare nel fascicolo di causa, integralmente o parzialmente, un atto processuale o un documento, il cancelliere sottopone la questione al presidente affinché si decida se l'atto o il documento di cui trattasi debba essere accettato.».

26) Il testo dei punti 98 e 99 è sostituito da «[Testo soppresso]».

27) Al punto 101, la frase «La mancata regolarizzazione può comportare che il ricorso sia respinto in quanto irricevibile, conformemente all'articolo 78, paragrafo 6, all'articolo 177, paragrafo 6, e all'articolo 194, paragrafo 5, del regolamento di procedura.» è sostituita da «La mancata regolarizzazione può comportare che il ricorso sia respinto in quanto irricevibile, conformemente all'articolo 78, paragrafo 6, e all'articolo 177, paragrafo 6, del regolamento di procedura.».

28) Dopo il punto 104, è inserito il seguente testo quale punto 104 bis:

«104 bis. L'indice degli allegati e l'eventuale indice delle materie non sono presi in considerazione per determinare il numero massimo di pagine di una memoria.».

29) Il testo del titolo «**A.1. Ricorsi diretti**» è sostituito da «**A.1. Ricorsi diretti (diversi da quelli relativi alle cause in materia di proprietà intellettuale)**».

30) Il testo del titolo «**B.1. Ricorsi diretti**» è sostituito da «**B.1. Ricorsi diretti (diversi da quelli relativi alle cause in materia di proprietà intellettuale)**».

- 31) Al punto 116, la parte di frase «devono essere prodotti i documenti di cui all'articolo 51, paragrafi 2 e 3,» è sostituita da «devono essere prodotti, se del caso, i documenti di cui all'articolo 51, paragrafi 2 e 3,».
- 32) Il testo del punto 117 è sostituito da «[Testo soppresso]».
- 33) Al punto 119, il testo che figura dopo l'ultimo trattino «– sia trasmessa mediante posta elettronica, come semplice file elettronico creato con un programma di trattamento testi, all'indirizzo GC.Registry@curia.europa.eu, con indicazione della causa cui si riferisce.» è sostituito da «– sia trasmessa mediante e-Curia al momento del deposito del ricorso, con indicazione della causa cui si riferisce.».
- 34) Il testo del punto 122 è sostituito dal seguente:
- «Al fine di agevolare la preparazione dell'atto di ricorso sul piano formale, i rappresentanti delle parti possono consultare utilmente il documento «Promemoria – Atto di ricorso» e il modello indicativo di atto di ricorso disponibili sul sito Internet della Corte di giustizia dell'Unione europea.».
- 35) Al punto 127, la parte di frase «I precedenti punti 116 e 117 si applicano» è sostituita da «Il punto 116 si applica».
- 36) Al punto 134, la parte di frase «I precedenti punti da 113 a 115, 117 e da 120 a 122» è sostituita da «I precedenti punti da 113 a 115 e da 120 a 122».
- 37) Al punto 138, la parte di frase «I precedenti punti 117, 125 e 126» è sostituita da «I precedenti punti 125 e 126».
- 38) Il testo del punto 144 è sostituito dal seguente:
- «144. Le parti sono convocate all'udienza di discussione a cura della cancelleria almeno un mese prima dello svolgimento di quest'ultima, fatte salve le situazioni in cui le circostanze giustificano una convocazione entro un termine più breve. Quando il Tribunale decide di organizzare un'udienza di discussione comune a più cause ai sensi dell'articolo 106 bis del regolamento di procedura, la convocazione all'udienza deve specificare, tra l'altro, le cause interessate da tale udienza.».
- 39) Dopo il punto 147, è inserito il seguente testo quale punto 147 bis:
- «147 bis. Quando il Tribunale decide di organizzare un'udienza di discussione comune a più cause ai sensi dell'articolo 106 bis del regolamento di procedura, la relazione d'udienza sommaria redatta nella lingua processuale in ciascuna causa interessata viene notificata a tutte le altre parti convocate a tale udienza.».
- 40) Dopo il punto 152, è inserito il seguente testo quale punto 152 bis:
- «152 bis. Se una parte intende chiedere una deroga al regime linguistico ai sensi dell'articolo 45, paragrafo 1, lettere c) o d), del regolamento di procedura che preveda l'uso, nel corso dell'udienza di discussione, di una lingua diversa dalla lingua processuale, la sua domanda deve essere presentata tempestivamente dopo la convocazione.».
- 41) Al punto 162, la parte di frase «Ciascuna parte principale ha a disposizione 15 minuti e ciascuna parte interveniente ha a disposizione 10 minuti per le proprie difese orali (nelle cause riunite, ciascuna parte principale ha a disposizione 15 minuti per ogni causa e ciascuna parte interveniente ha a disposizione 10 minuti per ogni causa),» è sostituita da «Ciascuna parte principale ha a disposizione 15 minuti e ciascuna parte interveniente ha a disposizione 10 minuti per le proprie difese orali (nel corso di un'udienza nelle cause riunite o nel corso di un'udienza comune, ciascuna parte principale ha a disposizione 15 minuti per ogni causa e ciascuna parte interveniente ha a disposizione 10 minuti per ogni causa),».
- 42) Il testo del punto 165 è sostituito dal seguente:
- «165. Quando più parti devono sostenere la stessa tesi dinanzi al Tribunale (ipotesi degli interventi, delle cause riunite o delle cause che presentino analogie tali da giustificare la tenuta di un'udienza di discussione comune), i loro rappresentanti sono invitati a concertarsi prima dell'udienza di discussione, onde evitare ripetizioni nelle difese orali. I rappresentanti delle parti interessate devono tuttavia assicurarsi di prendere posizione solo per le parti che rappresentano e garantire il rispetto dell'articolo 84 del regolamento di procedura, che stabilisce le condizioni in cui un motivo nuovo può essere dedotto dinanzi al Tribunale in corso di causa.».

43) Il testo del punto 167 è sostituito dal seguente:

«167. Conformemente all'articolo 85, paragrafo 3, del regolamento di procedura, in via eccezionale, le parti principali possono ancora produrre prove nel corso dell'udienza di discussione. In una simile situazione, si raccomanda di munirsi di un numero sufficiente di esemplari (anche, se del caso, in una versione non riservata nei confronti delle parti intervenienti). Le altre parti sono ascoltate in merito all'ammissibilità e al contenuto delle stesse.».

44) Dopo il punto 167, viene inserito un nuovo titolo:

«C bis. Partecipazione a un'udienza mediante videoconferenza

C bis. 1. Richiesta di utilizzo della videoconferenza

167 bis. Se il rappresentante di una parte è impossibilitato a partecipare fisicamente a un'udienza di discussione a cui sia stato convocato per motivi di salute (ad esempio, un impedimento di natura medica individuale o derivante da restrizioni agli spostamenti a causa di un'epidemia), per motivi di sicurezza o per altri seri motivi (ad esempio, uno sciopero nel settore del trasporto aereo), il rappresentante della parte interessata deve depositare, con separata istanza, una domanda motivata volta a consentirgli di partecipare all'udienza di discussione mediante videoconferenza.

167 ter. Affinché la domanda possa essere utilmente presa in esame dal Tribunale, deve essere presentata non appena si venga a conoscenza del motivo dell'impedimento e deve contenere:

- in modo preciso e circostanziato la natura dell'impedimento invocato;
- le coordinate di una persona di contatto con cui potranno, all'occorrenza, essere effettuati test tecnici e d'interpretazione prima dell'udienza;
- se del caso, il numero d'ordine dell'ultima causa nell'ambito della quale il rappresentante ha partecipato a un'udienza mediante videoconferenza dinanzi al Tribunale o alla Corte di giustizia.

167 quater. Qualsiasi richiesta di utilizzo della videoconferenza deve essere notificata alle altre parti in causa.

167 quinquies. La parte che ha presentato la richiesta di utilizzo della videoconferenza e le altre parti in causa sono informate dalla cancelleria riguardo alla decisione adottata dal presidente di sezione in merito alla richiesta.

167 sexies. Se tale decisione è favorevole, la persona di contatto, di cui il rappresentante avrà precedentemente fornito le coordinate nella sua richiesta, sarà contattata dai servizi tecnici della Corte di giustizia dell'Unione europea per organizzare il più celermente possibile test tecnici e d'interpretazione a cui il rappresentante dovrà imperativamente sottoporsi.

167 septies. Se i test si rivelano risolutivi, l'udienza di discussione può essere effettivamente organizzata mediante videoconferenza e le parti ne sono informate. Se i test non si rivelano risolutivi, le parti sono informate delle conseguenze per quanto attiene al mantenimento o al differimento dell'udienza.

C bis. 2. Condizioni tecniche

167 octies. L'utilizzo della videoconferenza per le udienze di discussione richiede un'elevata qualità del suono e dell'immagine e una perfetta stabilità della connessione, che vengono valutate durante il test preliminare alla tenuta dell'udienza. Pertanto, devono essere soddisfatti i seguenti requisiti tecnici:

- sono consentite solo le connessioni che utilizzano i protocolli di chiamata H.323 e SIP. H.323 e SIP sono protocolli utilizzati specificamente per la creazione di chiamate mediante videoconferenza e garantiscono una stabilità e una sicurezza ottimali delle connessioni;
- non è consentito l'uso di una piattaforma software o di qualsiasi altro sistema di riunione basato esclusivamente su un'applicazione informatica;
- non sono consentite connessioni tramite dispositivi mobili del tipo laptop, tablet o smartphone.

167 nonies. Quando il rappresentante partecipa all'udienza in videoconferenza, può utilizzare solo la lingua in cui è autorizzato a svolgere le difese orali ai sensi del regolamento di procedura e, fatte salve evoluzioni future, può avere accesso solo all'interpretazione verso tale lingua.

C bis. 3. Raccomandazioni pratiche rivolte ai rappresentanti che svolgono le difese orali mediante videoconferenza

167 decies. Le raccomandazioni pratiche rivolte ai rappresentanti che svolgono le difese orali mediante videoconferenza sono disponibili sul sito Internet della Corte di giustizia dell'Unione europea.».

45) Al punto 168, la parte di frase «per posta elettronica (interpret@curia.europa.eu)» è sostituita da «per posta elettronica (interpretation@curia.europa.eu)».

46) Dopo il punto 172, è inserito il seguente testo quale punto 172 bis:

«172 bis. Quando è organizzata un'udienza di discussione comune a più cause ai sensi dell'articolo 106 bis del regolamento di procedura, un verbale dal contenuto identico per tutte le cause di cui trattasi viene inserito nel fascicolo di ciascuna causa nella lingua processuale della causa stessa.».

47) Dopo il punto 184, è inserito il seguente testo quale punto 184 bis:

«184 bis. Una parte interveniente non può depositare una domanda di trattamento riservato nei confronti delle altre parti nel procedimento.».

48) Il testo del punto 225 è sostituito dal seguente:

«225. La domanda di sospensione dell'esecuzione o relativa ad altri provvedimenti provvisori deve indicare, in primo luogo, l'oggetto della controversia e, in modo chiaro e conciso, i motivi di fatto e di diritto sui quali è basato il ricorso principale e che fanno apparire, a prima vista, la fondatezza di quest'ultimo (fumus boni iuris). In secondo luogo, la stessa deve indicare con precisione il provvedimento o i provvedimenti richiesti. In terzo luogo, essa deve indicare in modo motivato e documentato le circostanze che comprovano l'urgenza.».

49) Dopo il punto 225, è inserito il seguente testo quale punto 225 bis:

«225 bis. Ai sensi dell'articolo 156, paragrafo 4, seconda frase, del regolamento di procedura, la domanda di provvedimenti provvisori deve contenere tutte le prove e offerte di prova disponibili, destinate a giustificare la concessione dei provvedimenti provvisori. Pertanto, il giudice del procedimento sommario deve disporre di indicazioni concrete e precise, supportate da prove documentali dettagliate e, se del caso, certificate, o da offerte di prova che dimostrino la situazione in cui si trova la parte che chiede i provvedimenti provvisori e consentano di valutare le conseguenze che potrebbero verosimilmente derivare dalla mancata adozione dei provvedimenti richiesti.».

50) Il testo del punto 227 è sostituito dal seguente:

«227. Affinché una domanda di provvedimenti provvisori possa essere trattata con urgenza, essa, in via di principio, non deve eccedere le 25 pagine, tenendo conto della materia di cui trattasi e delle circostanze della causa.».

51) L'allegato 1 è così modificato:

a) nella formulazione introduttiva, la parte di frase «conformemente all'articolo 78, paragrafo 6, all'articolo 177, paragrafo 6, e all'articolo 194, paragrafo 5, del regolamento di procedura.» è sostituita da «conformemente all'articolo 78, paragrafo 6, e all'articolo 177, paragrafo 6, del regolamento di procedura.»;

b) la rubricazione della prima colonna «Ricorsi diretti» è sostituita da «Ricorsi diretti (diversi da quelli relativi alle cause in materia di proprietà intellettuale)»;

c) il testo di cui alla lettera a) della prima e della seconda colonna è sostituito dal seguente:

«a) produzione del certificato (previsto all'articolo 51, paragrafo 2, del regolamento di procedura), a meno che un siffatto documento non sia già stato depositato ai fini dell'apertura di un conto di accesso a e-Curia (articolo 51, paragrafo 2, del regolamento di procedura)»;

- d) alla lettera b), la parte di frase contenuta nella prima e seconda colonna «prova recente dell'esistenza» è sostituita da «prova dell'esistenza»;
- e) alla lettera g), la parte di frase contenuta nella seconda colonna «e degli indirizzi da queste indicati ai fini delle notifiche» è sostituita da «e degli indirizzi da queste indicati ai fini delle notifiche, se le circostanze lo giustificano».
- 52) L'allegato 2 è così modificato:
- a) alla lettera a), la parte di frase «[articolo 21, primo comma, dello Statuto; articolo 76, lettera a), articolo 177, paragrafo 1, lettera a), e articolo 194, paragrafo 1, lettera a), del regolamento di procedura]» è sostituita da «[articolo 21, primo comma, dello Statuto; articolo 76, lettera a), e articolo 177, paragrafo 1, lettera a), del regolamento di procedura]»;
- b) alla lettera b), la parte di frase «[articolo 76, lettera b), articolo 177, paragrafo 1, lettera b), e articolo 194, paragrafo 1, lettera b), del regolamento di procedura]» è sostituita da «[articolo 76, lettera b), e articolo 177, paragrafo 1, lettera b), del regolamento di procedura]»;
- c) alla lettera h), la parte di frase «[punto 86, lettera d), delle presenti norme pratiche di esecuzione]» è sostituita da «[punto 86, lettera c), delle presenti norme pratiche di esecuzione]».
- 53) L'allegato 3 è così modificato:
- a) il testo contenuto al punto a) è sostituito dal testo seguente: «produzione del certificato previsto all'articolo 51, paragrafo 2, del regolamento di procedura per qualunque altro avvocato supplementare a meno che tale documento non sia già stato depositato ai fini dell'apertura di un conto di accesso a e-Curia (articolo 51, paragrafo 2, del regolamento di procedura)»;
- b) al punto c), la parte di frase «(articolo 46, paragrafo 2, del regolamento di procedura; punto 99 delle presenti norme pratiche di esecuzione)» è sostituita da «(articolo 46, paragrafo 2, del regolamento di procedura)».

Articolo 2

Le presenti modifiche delle Norme pratiche di esecuzione del regolamento di procedura del Tribunale sono pubblicate nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esse entrano in vigore il 1° aprile 2023.

Fatto a Lussemburgo, il 1° febbraio 2023

Il cancelliere
E. COULON

Il presidente
M. VAN DER WOUDE

RETTIFICHE

Rettifica della decisione (PESC) 2023/387 del Consiglio, del 20 febbraio 2023, a sostegno di un meccanismo mondiale di segnalazione sulle armi convenzionali illegali e relative munizioni volto a ridurre il rischio di diversione e trasferimento illegale («iTrace V»)

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 53 del 21 febbraio 2023)

Pagina 21, articolo 2, paragrafo 2:

anziché: «2. L'esecuzione tecnica del progetto di cui all'articolo 1 è realizzata da Conflict Armament Research Ltd. ("CAR").»

leggasi: «2. L'esecuzione tecnica del progetto di cui all'articolo 1 è realizzata da Conflict Armament Research ("CAR").».

ISSN 1977-0707 (edizione elettronica)
ISSN 1725-258X (edizione cartacea)



■ Ufficio delle pubblicazioni
dell'Unione europea
L-2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT