PIÙ Europei
Editoriale

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

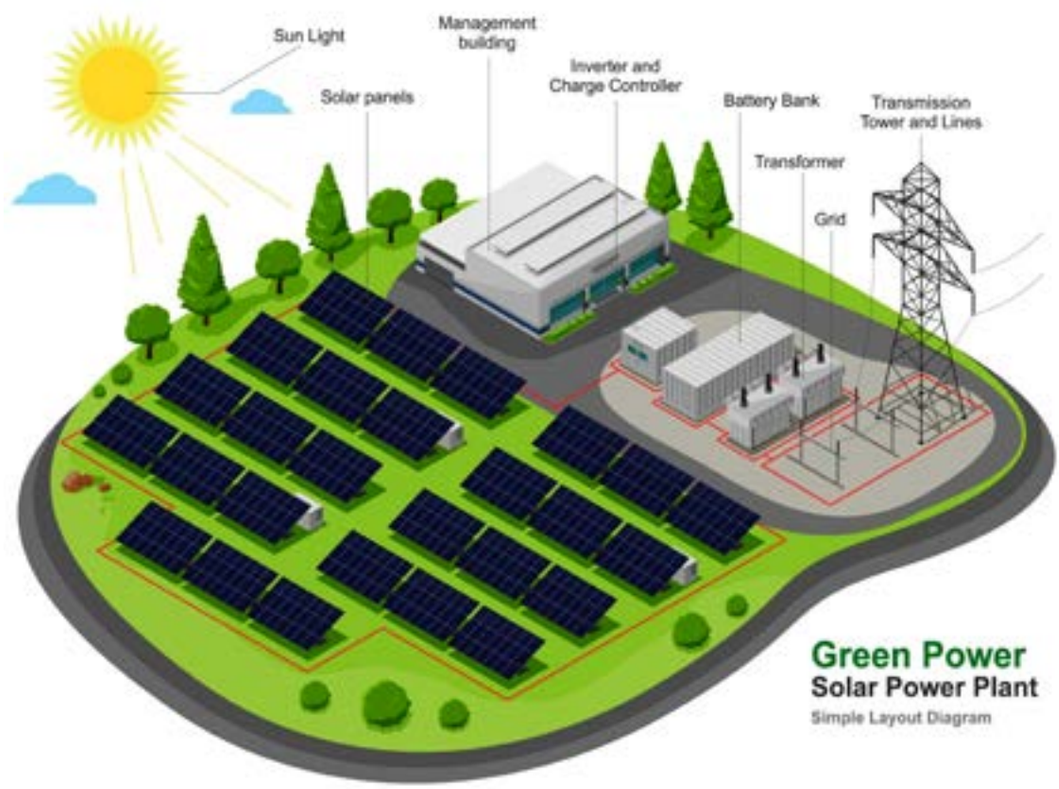
N° 123 Anno VII / Dicembre 2025

Le priorità strategiche dell'UE: economia, geopolitica e difesa

di Pier Vittorio Romano

Nel novembre 2025, l'Unione Europea attraversa una fase che potremmo definire di "pragmatismo urgente". L'atmosfera a Bruxelles e nelle cancellerie nazionali non è più quella delle grandi teorizzazioni sul futuro, ma quella dei "cantieri aperti". Le sfide globali non sono più all'orizzonte, ma bussano alla porta, costringendo le istituzioni a trasformare le strategie in meccanismi operativi concreti. Quello che emerge è il ritratto di un'Europa che cerca di farsi "forza", bilanciando la necessità di proteggersi con quella di crescere.

Sul piano economico questa nuova postura difensiva richiede risorse enormi, e qui entra in gioco il **Consiglio ECOFIN**. I ministri dell'economia si trovano a gestire un passaggio delicatissimo. Da un lato, c'è la scadenza ormai prossima del 2026 per il completamento dei progetti del PNRR, il Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza. Siamo nella fase finale, quella più difficile e sul tavolo ci sono le richieste di "flessibilità tecnica" per quei paesi che rischiano di non finire i lavori in tempo. Si inizia già a sussurrare del "dopo-PNRR" in particolare su come finanziare le nuove priorità comuni, come la difesa e il verde, ora che i bilanci nazionali dovranno tornare sotto la lente del Patto di Stabilità.



licensed-image by Gemini (*)

Sebbene l'***Autumn 2025 European Economic Forecast*** della Commissione europea, datato 17 novembre 2025, mostri una crescita continua nonostante il difficile contesto europeo, la previsione macroeconomica per l'Italia non è delle più rosee. La crescita della produzione è destinata a rallentare allo 0,4% nel 2025, con le esportazioni nette che sottrarranno 0,7 punti percentuali e la domanda interna che contribuirà per circa 1 punto percentuale, trainata dagli investimenti. Si prevede una ripresa della crescita nel 2026-27 sostenuta dagli investimenti finanziati dal Fondo di Ripresa e Resilienza (RRF). L'inflazione rimarrà contenuta nel 2025-26 principalmente grazie al prolungato calo dei prezzi dell'energia, per poi tornare a circa il 2% nel 2027, in parte grazie all'introduzione dell'***European Emission Trading System 2*** che estende il sistema di scambio di quote di emissioni dell'UE a settori prima esclusi, come **trasporti su strada** e **riscaldamento degli edifici**, con l'obiettivo di ridurre significativamente le emissioni (42% entro il 2030) attraverso il modello "***cap and tra-***

continua a pag. 2

Albania 2030: l'Europa è sempre più vicina
Valerio Valla
pagg. 4-5

Etruria ed Europa
Agata Basile
pagg. 6-7

Disabilità di un figlio e non discriminazione sul luogo di lavoro
Paolo Luigi Rebecchi
pagg. 10-11

Defence Roadmap: verso una difesa UE efficace?
Alessandro Tamburrini
pagg. 12-13

continua da pag. 1

de"(tetto e scambio). È previsto che il deficit pubblico diminuirà costantemente, raggiungendo il 2,6% del PIL nel 2027. Il rapporto debito/PIL dovrebbe raggiungere il 137,2% del PIL entro il 2027, poiché gli avanzi primari previsti sono ancora insufficienti a compensare l'impatto del differenziale con i tassi di interesse in crescita che produrranno un aumento del debito.

Parallelamente, l'Europa sta ridisegnando i suoi confini economici attraverso una **riforma doganale** senza precedenti. L'obiettivo è implementare un *EU Customs Data Hub* basato sull'intelligenza artificiale. L'idea geniale è, allo stesso tempo, semplice, ovvero occorre sostituire la burocrazia cartacea con un flusso di dati in tempo reale capace di bloccare merci non conformi, sia per violazioni ambientali, sia per sfruttamento del lavoro, prima ancora che tocchino il suolo europeo.

Resta complesso il tema della **tassazione dell'energia**. Il tentativo è quello di spostare il prelievo fiscale dal volume del carburante al suo contenuto energetico e impatto ambientale, favorendo l'elettricità pulita rispetto ai fossili. È una riforma tecnicamente corretta ed auspicabile, ma politicamente esplosiva per il suo impatto potenziale sull'inflazione. Inoltre, l'aggressione russa all'Ucraina rimane una variabile economica strutturale per l'Europa che sta mettendo a regime i meccanismi per utilizzare gli extra-profitti degli asset russi congelati, trasformandoli in una leva finanziaria stabile per la ricostruzione e la difesa di Kiev.

Spostandoci sul fronte dell'industria e della tecnologia, il novembre 2025 evidenzia quello che potremmo chiamare il "grande paradosso". L'Europa vuole essere leader nell'**Intelligenza Artificiale (AI)** e nella digitalizzazione, ma si scontra con i limiti fisici della sua rete energetica. I data center, spinti dall'esplosione dell'"AI generativa", sono diventati voraci consumatori di energia. In *hub* digitali come Dublino, Francoforte o Milano, la rete elettrica è sotto stress e non c'è abbastanza energia per allacciare rapidamente nuove infrastrutture. La risposta europea affronta tale emergenza su due fronti. Da un lato, attraverso la direttiva sull'efficienza energetica, si vuole obbligare i nuovi *data center* a non sprecare nulla, recuperando il calore generato dai *server* per riscaldare le case tramite il teleriscaldamento. Dall'altro, si finanziano ricerche per una "Green AI", attraverso la generazione e l'utilizzo di algoritmi più frugali e meno energivori.

Nel frattempo, la **riforma del mercato elettrico** cerca di stabilizzare i prezzi per i consumatori e le industrie. La parola d'ordine è "disaccoppiamento", ovvero occorre slegare il prezzo dell'energia rinnovabile da quello volatile del gas. Strumenti finanziari come i *contratti di acquisto a lungo termine* e i *contratti per differenza* servono proprio a dare certezza agli investitori che costruiscono parchi eolici o solari e, contemporaneamente, proteggere le bollette dagli *shock* geopolitici.

L'Europa, nel corso del 2025, guarda oltre i propri confini mostrando un approccio geopolitico assertivo. Le relazioni internazionali non sono più solo diplomazia, ma ingegneria economica. Il **Global Gateway** europeo e il **Piano Mattei** italiano si sono fusi in un'unica spinta strategica verso l'Africa e il Mediterraneo. Non si tratta di aiuti a pioggia, ma di partenariati industriali. L'Europa investe in corridoi per l'idrogeno verde e nella

Tabella di Sintesi: Ambizioni UE vs Capacità Nazionali (Novembre 2025)

Ambito Strategico	Obiettivo del Libro Bianco (UE 2035)	Stato Attuale delle Capacità (Stati Membri - Nov 2025)	Gap / Criticità Principale
Appalti e Standardizzazione	**"Buy European" & Standard Unico:** Raggiungere il 50-60% di acquisti congiunti intracomunitari. Equipaggiamento standardizzato (es. munizioni, radio) per garantire interoperabilità totale.	**Frammentazione persistente:** Gli acquisti congiunti sono in crescita (circa 25%), ma prevalgono ancora commesse nazionali o acquisti "off-the-shelf" extra-UE (principalmente USA/Corea del Sud) per urgenza. Esistono ancora troppi modelli diversi di carri e artiglieria.	**Logistico:** La diversità dei sistemi d'arma complica la manutenzione e la catena di approvvigionamento sul campo.
Base Industriale (EDIP)	**Economia di Guerra:** Capacità produttiva autonoma e scalabile in 24h per munizioni e droni. Contratti decennali garantiti dall'UE per rassicurare l'industria.	**Colli di bottiglia:** La produzione è raddoppiata rispetto al 2022, ma mancano ancora materie prime critiche (polveri da sparo, chip). Le aziende esitano a investire in nuove linee senza garanzie di lungo termine dai governi nazionali.	**Produttivo:** L'industria europea fatica ancora a competere con la velocità di produzione russa o asiatica sui grandi volumi.
Mobilità Militare	**"Schengen Militare":** Spostamento di una divisione corazzata attraverso l'Europa in <48h senza intoppi burocratici o infrastrutturali.	**Infrastrutture civili inadeguate:** Molti ponti e ferrovie (specie nell'Est e Sud Europa) non reggono il peso dei nuovi mezzi corazzati. Le procedure doganali per merci pericolose sono state snellite ma non eliminate.	**Infrastrutturale:** Il "Dual Use" (civile/militare) delle infrastrutture richiede investimenti massicci che il bilancio UE attuale non copre interamente.
Cyber & Spazio	**Scudo Cyber Integrato:** Capacità di risposta offensiva/difensiva unificata e costellazione satellitare sovrana per sorveglianza in tempo reale (IRIS² operativa).	**Eccellenze a macchia di leopardo:** Alcuni paesi (Francia, Estonia) sono all'avanguardia, altri molto vulnerabili. La condivisione di intelligence cyber è limitata dalla sfiducia reciproca. IRIS² è in fase avanzata ma non ancora pienamente operativa militarmente.	**Fiducia:** La riluttanza a condividere i codici sorgente e le vulnerabilità zero-day tra alleati indebolisce la difesa comune.
Finanziamento	**Budget Comune / Eurobond Difesa:** Risorse proprie UE o debito comune per finanziare i grandi progetti strategici (es. scudo aereo). Target 2% PIL come *pavimento*, non soffitto.	**Vincoli di Bilancio:** Quasi tutti i membri hanno raggiunto il 2% NATO, ma i bilanci nazionali sono stressati dal debito post-Covid. Forte resistenza dei paesi "frugali" a emettere nuovo debito comune per la difesa.	**Politico-Fiscale:** Manca un accordo su *chi paga* per i beni pubblici di difesa europea (es. la protezione dello spazio aereo comune).

continua a pag. 3

continua da pag. 2

lavorazione locale delle materie prime critiche, come litio e cobalto, cercando di creare catene del valore che leghino il destino economico del Sud globale a quello europeo, riducendo al contempo la dipendenza dalla Cina.

Questo sguardo verso l'esterno culmina nell'**Annual Enlargement Forum**. La "politica della porta aperta" è diventata uno strumento di sicurezza. Il Montenegro appare come il primo della classe, ormai a un passo dall'ingresso, previsto forse già entro la fine del decennio. L'Albania segue a ruota grazie alle riforme sulla giustizia. Per l'Ucraina e la Moldova la situazione è più complessa.

Nella consapevolezza che la loro piena adesione politica richiede tempo e soprattutto la pace, l'Unione europea sta attuando una "integrazione graduale". Si aprono le porte del Mercato Unico in settori specifici, come il *roaming*, i trasporti o l'e-commerce, permettendo a questi paesi di sentirsi già parte dell'Europa almeno a livello economico, mentre completano il difficile percorso verso quella politica.

Il cambiamento più tangibile fa però riferimento al settore della **Sicurezza e della Difesa**. Se fino a pochi anni fa l'idea di una *difesa comune* sembrava un miraggio politico, in questo novembre 2025 la discussione è scesa sul piano squisitamente pratico e logistico. Non ci si chiede più *se* serva un esercito europeo, ma *come* far funzionare insieme quello che c'è.

Il dibattito sulla cooperazione con la NATO è maturato e l'obiettivo attuale è quello di costruire un solido "Pilastro Europeo" interno all'Alleanza. Questo significa che l'Europa deve essere capace di operare autonomamente in scenari dove l'alleato americano potrebbe non essere presente. Nelle riunioni tecniche, l'attenzione è incentrata soprattutto sulla **standardizzazione**.

L'Europa ha imparato a sue spese che avere decine di sistemi d'arma diversi è un tallone d'Achille logistico e per questo, si spinge affinché gli Stati membri acquistino equipaggiamenti interoperabili, dalle munizioni ai sistemi di comunicazione criptati.

Il "Libro Bianco sul futuro della difesa europea", discusso nelle scorse settimane, è la *roadmap* di questa trasformazione. Si propone di passare dagli acquisti emergenziali a programmi strutturali di lungo periodo, incentivati fiscalmente. Ma la difesa moderna oramai non sono più soldati e carri armati. Il "Libro Bianco" riconosce lo spazio e il cyberspazio come nuovi campi di battaglia, proponendo uno "Scudo Cyber Europeo" per proteggere le infrastrutture strategiche. Non ultimo il tema cruciale della **Mobilità Militare**: adeguare ponti, ferrovie e porti civili per permettere lo spostamento rapido di truppe pesanti attraverso il continente, abbattendo quelle barriere burocratiche che ancora rallentano i convogli alle frontiere interne.

L'analisi della tabella rivela che il problema principale dell'Europa, nel novembre 2025, non è la mancanza di tecnologia o di denaro in senso assoluto, ma la "**mancanza di sincronizzazione"**, che potremo definire una specie di "trappola della Sovranità".

Il "Libro Bianco" spinge per l'autonomia strategica, ma gli Stati Membri, messi sotto pressione dall'urgenza della minaccia russa, hanno spesso preferito acquistare soluzioni "pronte all'uso", spesso americane o sudcoreane, piuttosto che aspettare i tempi di sviluppo dei consorzi europei. Questo ha, paradossalmente, rafforzato la dipendenza esterna proprio nel momento in cui si voleva ridurla. In tale contesto, mentre la cooperazione operativa con la NATO funziona bene, i soldati sanno combattere insieme, la cooperazione industriale soffre ancora di protezionismo nazionale.

Ogni Stato vuole mantenere le proprie fabbriche di armi per garantire posti di lavoro e *know-how*, il che porta alla duplicazione; per esempio l'Europa produce 4-5 tipi di fregate diverse, gli USA una. Il "Libro Bianco" cerca di forzare la mano con incentivi fiscali (IVA agevolata), ma la resistenza politica è forte.

Il divario più grande che si presenta al momento è quello finanziario.

Le ambizioni del "Libro Bianco", specie riguardo allo "Scudo Cyber", "Mobilità" e "Difesa Aerea", richiedono centinaia di miliardi di euro. Gli Stati Membri, stretti tra le regole del Patto di Stabilità e la necessità di spesa sociale, faticano a trovare questi fondi nei bilanci nazionali. La discussione sugli "Eurobond per la Difesa" è tecnicamente matura ma politicamente bloccata: senza questo tassello, molte ambizioni del "Libro Bianco" rischiano di rimanere solo sulla carta. In conclusione l'Europa ha la **volontà politica** e la **diagnosi corretta** ("Libro Bianco"), ma manca ancora della **velocità esecutiva** necessaria per colmare il gap con le superpotenze, è un'Unione Europea che ha smesso di essere ingenua, che costruisce ponti non solo per il commercio, che usa l'intelligenza artificiale per controllare le dogane e che guarda ai suoi vicini non più solo come partner, ma come futuri membri di una famiglia che ha urgente bisogno di allargarsi per non soccombere alle pressioni globali. (*)

Albania 2030: l'Europa è sempre più vicina

By Gemini (#)

di Valerio Valla
Ceo Studio Valla European Consulting

L'Albania si trova oggi in una fase cruciale del suo percorso di integrazione europea, un processo che negli ultimi mesi ha accelerato in modo significativo, trasformando il Paese in uno dei candidati più avanzati e dinamici dei Balcani occidentali. Dalla modernizzazione istituzionale sostenuta dai fondi IPA alle riforme sullo stato di diritto, fino all'apertura completa dei cluster negoziali: Tirana sta correndo verso l'obiettivo dichiarato, quello di chiudere i negoziati entro il 2027 ed entrare nell'Unione prima della fine del decennio. Un obiettivo ambizioso, ma che trova sempre più sostegno nelle istituzioni europee, specialmente in un contesto geopolitico profondamente cambiato dalla guerra in Ucraina. Per Bruxelles, l'allargamento ai Balcani non è più solo un processo tecnico: è un investimento strategico per la sicurezza del continente. L'Unione Europea sostiene la modernizzazione albanese soprattutto attraverso *l'Instrument for Pre-Accession Assistance* (IPA), che tra il 2014 e il 2020 ha portato a Tirana oltre 620 milioni di euro programmati, più 71 milioni dedicati all'agricoltura nel quadro IPARD. Sommando IPA I e IPA II, il valore complessivo dell'assistenza supera 1,2 miliardi di euro. Il flusso non si è arrestato: solo negli ultimi due anni il Paese ha potuto contare su oltre 162 milioni di nuovi fondi (IPA 2022 e 2023), destinati a riforme strutturali, sviluppo rurale, digitalizzazione e stato di diritto.

Ma la vera svolta è arrivata nel 2025 con il *Growth Plan for the Western Balkans*, il nuovo piano europeo che affianca ai fondi IPA un potente strumento di crescita: il *Reform and Growth Facility* (RGF), dotato di 6 miliardi di euro. Per l'Albania, la Commissione ha già approvato investimenti strategici per energia pulita e infrastrutture, tra cui ammodernamento delle centrali idroelettriche e digitalizzazione della rete elettrica nazionale. Solo il primo pacchetto approvato a Skopje nel giugno 2025 vale 87,7 milioni per l'area balcanica, mobilitando investimenti complessivi vicini al mezzo miliardo di euro. Non si tratta solo di fondi: il nuovo paradigma è "*merit-based*". Più riforme portate a termine, più risorse sbloccate. Un modello che incentiva i Paesi candidati ad accelerare il passo verso l'*acquis* comunitario.

Da quando, nel 2022, sono stati formalmente aperti i negoziati, Tirana ha mostrato un'accelerazione senza precedenti. Nel corso del 2025 l'Albania è riuscita ad aprire tutti e sei i cluster negoziali**,** completando la fase di apertura entro il 17 novembre con l'avvio dell'ultimo cluster rimasto, quello su *Risorse, agricoltura e coesione*. Questo risultato si aggiunge alle aperture precedenti: il cluster sulla competitività e crescita inclusiva, che copre ambiti cruciali come trasformazione digitale, politica fiscale e unione doganale; il cluster sull'agenda verde e sulla connettività sostenibile, avviato il 16 settembre 2025; e gli altri cluster già aperti nei mesi precedenti. Con l'attivazione dell'ultimo gruppo di capitoli, l'Albania raggiunge così l'obiettivo di avere tutti i negoziati tecnici formalmente avviati**,** un primato definito dalle istituzioni europee come "*straordinario*".

Nel pacchetto allargamento 2025, la Commissione europea ha definito il ritmo delle riforme albanesi "*impressionante*", riconoscendo progressi significativi nella giustizia, nella lotta alla corruzione e nel rafforzamento della capacità amministrativa. È stato inoltre ribadito l'allineamento totale della politica estera albanese alle posizioni dell'UE, incluse le sanzioni contro la Russia, un elemento rilevante nel nuovo contesto geopolitico europeo.

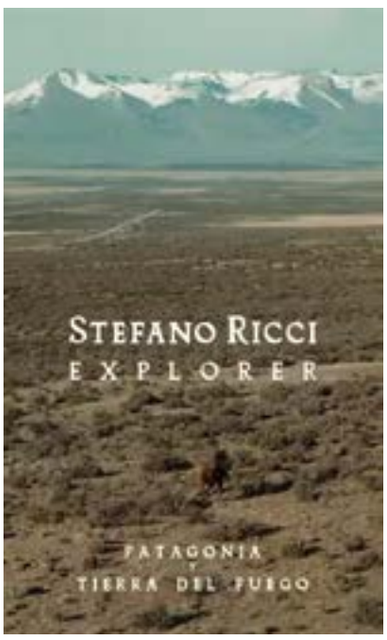
Oltre ai progressi negoziali, l'Albania sta entrando gradualmente nel mercato unico europeo attraverso strumenti tecnici, economici e digitali. Dal 2025 cittadini e imprese possono effettuare pagamenti in euro come se fossero all'interno dell'UE grazie all'ingresso nell'area

continua a pag. 5

continua da pag. 4

unica SEPA, beneficiando di tempi più rapidi, costi ridotti e maggiore integrazione finanziaria.
Parallelamente, sono in corso investimenti per realizzare 11 varchi di frontiera prioritari con corsie dedicate alle merci e sistemi doganali digitalizzati, le cosiddette "*corsie verdi*", che migliorano sensibilmente la competitività dell'export albanese. Sette hub digitali regionali sostengono la trasformazione tecnologica delle PMI, mentre l'Albania partecipa allo sviluppo del *Digital Identity Wallet* europeo per armonizzare i sistemi di identificazione elettronica. Si continua inoltre a ridurre il roaming UE–Balcani, agevolando l'integrazione nel *Mercato Unico Digitale*. In una scelta pionieristica, nel 2025 è stato istituito anche il primo Ministero per l'Intelligenza Artificiale guidato da un'intelligenza artificiale, con il compito di supervisionare le politiche digitali nazionali.
Una sperimentazione unica in Europa che riflette la volontà del paese di allinearsi ai più elevati standard etici, digitali e tecnologici dell'Unione.
L'allargamento dell'UE verso i Balcani non è più un semplice dossier: è una questione di sicurezza. Con la guerra in Ucraina ancora in corso e le pressioni geopolitiche di Russia, Cina e Turchia nella regione balcanica, Bruxelles vede l'adesione dei Paesi della regione come un investimento necessario per la stabilità europea di lungo periodo.
Dopo l'apertura dei negoziati a Ucraina e Moldavia, c'è un rischio evidente: non lasciare "scoperta" l'area balcanica, dove realtà come Albania e Montenegro sono già nettamente allineate al blocco euro-atlantico. È per questo che le istituzioni europee parlano apertamente di allargamento come il più grande investimento geopolitico del nostro tempo.
E in questo quadro, l'Albania è tra i partner più affidabili e avanzati.
Con l'apertura dell'ultimo cluster negoziale l'Albania ha completato la fase di avvio di tutti i capitoli dell'acquis, entrando così nella fase decisiva di chiusura tecnica dei negoziati. Se Tirana manterrà l'attuale ritmo di riforme e continuerà a soddisfare i parametri richiesti dall'UE, come ribadito dalla Commissione e dalla Presidenza del Consiglio dell'Unione, la conclusione dei negoziati entro il 2027 non solo appare possibile, ma rappresenta ormai un obiettivo politico condiviso.
L'ingresso nell'Unione entro il 2030, insieme al Montenegro, è oggi considerato un esito realistico sia da numerosi osservatori sia dalle stesse istituzioni europee, che riconoscono nell'Albania uno dei migliori esempi del potere trasformativo dell'allargamento.
L'impatto sarebbe significativo: il consolidamento degli standard democratici e giudiziari si unirebbe a una forte accelerazione delle riforme economiche, favorendo una maggiore attrazione di investimenti esteri. Parallelamente, il Paese raggiungerebbe una piena integrazione nelle reti energetiche e digitali europee, contribuendo al rafforzamento della sicurezza regionale e alla stabilizzazione di un'area cruciale per l'equilibrio geopolitico europeo.
L'Albania non è più la "*promessa mancata*" dei Balcani occidentali: è oggi un Paese che corre verso l'Europa, le sfide restano, ma la traiettoria è chiara.
Mai come oggi, Tirana è vicina all'Unione Europea. E l'Unione, dal canto suo, ha sempre più interesse a portare i Balcani dentro la propria comunità politica, economica e di sicurezza.
Se la storia continuerà su questo binario, il 2030 potrebbe davvero vedere la bandiera albanese tra quelle che sventolano davanti al Berlaymont. (*)

STEFANO RICCI EXPLORER: ELEGANZA TOSCANA, AVVENTURA PATAGONICA E STRATEGIE GLOBALI



Patagonia - Terra del Fuoco
By Stefano Ricci (#)

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

La casa di moda fiorentina Stefano Ricci ha presentato al Teatro Niccolini di Firenze la nuova collezione Explorer Autunno/Inverno 2026-27, ottava tappa di un percorso che unisce alta sartoria, avventura e responsabilità ambientale. L'ispirazione nasce dai *gauchos* della Patagonia e della Terra del Fuoco, figure simbolo di libertà e resilienza, che hanno guidato la spedizione fotografica tra ghiacciai, fiordi e steppe cilene. La collezione traduce questo immaginario in capi di lusso: smoking nero con tessuti dell'Antico Setificio Fiorentino, evocati dal manto lucido dei pinguini dell'Isla Magdalena; parka bianco neve e pantaloni di fustagno, pensati per un'eleganza che dialoga con la natura estrema. Il direttore creativo Filippo Ricci ha sottolineato come ogni elemento sia frutto di un viaggio culturale e ambientale, arricchito dalla collaborazione con la *Fundación Científica Acción Fauna*, impegnata nella tutela dei puma cileni.
Parallelamente alla sfilata, Firenze ha ospitato il "Explorer Symposium" nel Salone dei Cinquecento di Palazzo Vecchio, il 18 novembre 2025. L'incontro, rivolto agli studenti, ha posto al centro cambiamento climatico, sostenibilità e dialogo interculturale, con la partecipazione di istituzioni come la *National Geographic Society* e *The Explorers Club*, oltre a fotografi e narratori di fama internazionale.
Sul piano economico, l'azienda conferma la propria solidità: fatturato consolidato di 233 milioni di euro nel 2024, in crescita del 10% rispetto all'anno precedente, con circa 800 dipendenti e una filiera produttiva in gran parte interna. Nel novembre 2025, Stefano Ricci ha ottenuto da Intesa Sanpaolo un finanziamento di 30 milioni di euro per sostenere l'espansione internazionale.
I mercati prioritari sono Stati Uniti, Cina e Asia-Pacifico, dove il segmento *lifestyle* registra una forte espansione. Sono previste nuove aperture di *boutique* a *Washington D.C.*, *Scottsdale*, *Chengdu*, *Shenzhen*, Città del Messico e India, oltre a punti vendita gestiti da terzi a *Ho Chi Minh City* e *Almaty*. In Italia, è attesa l'apertura di una nuova boutique a Roma, in via Bocca di Leone, che rafforza la presenza nazionale accanto alla storica sede fiorentina e agli spazi milanesi.
Il marchio, fondato nel 1972, ha ampliato il proprio universo oltre l'abbigliamento, includendo pelletteria, gioielleria maschile, argenteria, *interior design* e ospitalità di lusso. Con Explorer, Stefano Ricci riafferma la propria identità di impresa che guarda oltre la passerella: unendo artigianato toscano, esplorazione geografica e impegno etico, la collezione diventa manifesto di un'eleganza consapevole, capace di trasformare il viaggio in un ponte tra culture e generazioni. I figli di Stefano, Filippo e Niccolò proseguono il percorso paterno con impegno e innovazione, ma sempre sul binario della qualità artigianale della tradizione fiorentina. (*)

Etruria ed Europa
Dal Fanum Voltumnae a Strasburgo: la prima idea di Europa nasce in Etruria

Iconografia - By Gemini (*)

di Agata Basile

Quando parliamo di Europa oggi, pensiamo a Bruxelles, Strasburgo, alle istituzioni sovranazionali. Ma se guardiamo alle radici più profonde del continente, scopriamo che la prima idea di Europa potrebbe essere nata in Etruria, tra il Fanum Voltumnae e le dodici città-stato etrusche.

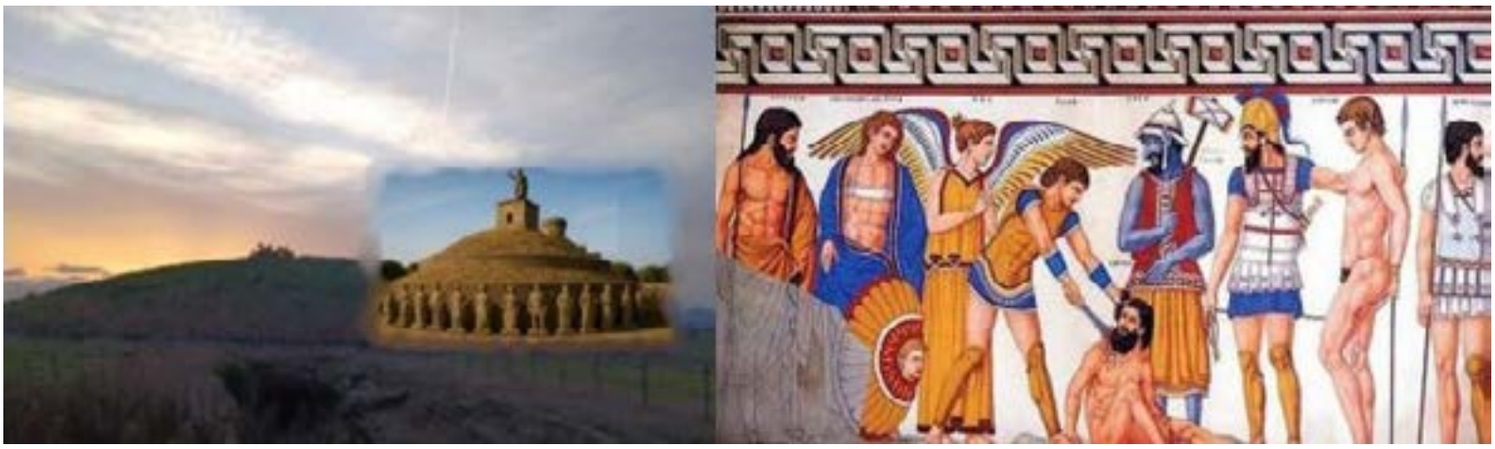
Lo scrittore e saggista tedesco Werner Keller dichiara che gli Etruschi hanno posto le basi per l'Europa moderna "*Furono gli etruschi coloro che, molto prima di Roma, nel momento del trapasso tra preistoria e storia, edificarono nel cuore d'Italia un'alta civiltà, ponendo le fondamenta della futura ascesa dell'Europa»*

Tito Livio, nell'opera *Ab Urbe Condita*, definisce gli Etruschi come "duodecim populi" (i dodici popoli) riferendosi alla loro organizzazione politica in dodici città-stato indipendenti.

Gli Etruschi non erano, infatti, un impero centralizzato, ma una rete di 12 popolazioni organizzate in città autonome - Tarquinia, Veio, Vulci, Volsinii, Chiusi, Perugia, Cortona, Arezzo, Vetulonia, Populonia, Roselle e Volterra - unite da lingua, religione e una visione comune del mondo. Una confederazione politica, culturale e religiosa che anticipava il federalismo europeo. Una volta all'anno, i rappresentanti delle città si riunivano al Fanum Voltumnae per discutere questioni comuni e celebrare riti collettivi. Un vero e proprio "parlamento etrusco" che ricorda, sorprendentemente, il Consiglio dell'Unione Europea di oggi.

La forza degli Etruschi stava nella cooperazione: scambi commerciali, tecnologia condivisa, alleanze mili-

continua a pag. 7



(#)

continua da pag. 6

tari. Ogni città era autonoma, guidata da un lucumone; ma tutte si riconoscevano in un luogo sacro e politico comune: il Fanum Voltumnae ove una volta l'anno, i rappresentanti delle città si riunivano per deliberare su: sicurezza e difesa, scambi economici, elezione del capo dei Lucumoni quale figura di coordinamento, riti e celebrazioni comunitarie.

L'immagine di questo consiglio federale anticipa sorprendentemente l'attuale funzionamento dell'Unione Europea: 27 popoli, organizzati in Nazioni, che si incontrano per decidere insieme il futuro del continente, mantenendo al contempo autonomia e identità.

La Ue non è uno Stato centralizzato: è un mosaico di nazioni sovrane che scelgono deliberatamente di cooperare proprio come gli Etruschi.

La loro forza non stava nel dominio, ma nella cooperazione: accordi commerciali, scambi tecnologici, alleanze difensive. Un modello moderno, quasi una prefigurazione dell'idea stessa di Europa. Eppure, debolezze interne e mancanza di coesione - come nel caso della mancata difesa di Veio contro i Romani - mostrarono quanto fragile possa essere una confederazione priva di solidarietà concreta. Proprio quella fragilità costituisce oggi un monito utile nel momento in cui l'Unione Europea definisce le proprie priorità strategiche: dalla difesa comune alla competitività economica, dalla transizione Green alla sicurezza dei confini. La Russia ha riportato la guerra nel nostro continente, il nostro ambiente naturale sta subendo i danni dei cambiamenti climatici che impongono cooperazione e integrazione reale.

E poi c'era la parità. Nella civiltà etrusca, la donna era pari all'uomo: partecipava ai banchetti, possedeva beni, poteva guidare una città. Oggi, l'Unione Europea ha donne ai vertici delle istituzioni, un richiamo diretto a quella tradizione di leadership inclusiva.

Anche la spiritualità etrusca aveva qualcosa da insegnare: la politica come armonia con la natura e l'Universo. Il centro oracolare astronomico, luogo di incontro dei Lucumoni all'equinozio di primavera, probabilmente il Fanum Voltumnae, come la cupola di 20 metri di altezza nella pianura di Vulci, chiamato Cuccumella, allineato con la meridiana nei punti cardinali EST-OVEST e alla stella Sirio della Costellazione del Cane Maggiore, mostrano un'idea di potere in equilibrio con la natura, non come dominio (rif. Archeoastronomia Etrusca: Sirio nel Cielo di Vulci). Un principio che l'Europa contemporanea può fare suo nella transizione "Green" e nella tutela dell'ambiente.

L'Agenda strategica dell'Unione Europea 2024-2029 punta a costruire un'Europa libera, sicura e prospera. È un progetto che riprende, inconsapevolmente, la lezione etrusca: autonomia e cooperazione, diversità e solidarietà, libertà e visione comune. Dal Fanum Voltumnae a Strasburgo, la storia sembra suggerire che l'Europa non nasce da un centro unico, ma dal dialogo tra "città" - che siano antiche o moderne - che scelgono di stare insieme.

Ricominciare dagli Etruschi significa ricordare che l'unità europea non è un'invenzione recente: è una vocazione antica, radicata nella cultura mediterranea, pronta a guidare il futuro.

NEWS DALL'EUROPA

a cura di Carlo Felice Corsetti

LE ATTIVITÀ DELLE ISTITUZIONI

Minori e social media: Il Parlamento europeo chiede maggiori tutele e l'età minima di 16 anni per l'iscrizione

Approvata dai deputati con 483 voti favorevoli, 92 voti contrari e 86 astensioni una risoluzione, non vincolante, in cui si manifestano serie preoccupazioni per la salute dei minori online e si richiedono più protezioni contro influenze e condizionamenti tesi a creare dipendenza, con pericolosi riflessi sulla loro connessione con il mondo digitale.

Il provvedimento affronta con decisione varie criticità: - salute fisica e mentale dei minori online, dei quali il 25 % manifesta un uso "problematico" dello smartphone; - divieto di "scatole premio" nei videogiochi e di algoritmi di raccomandazione fondati sul coinvolgimento; - scrupolosa attuazione della normativa europea sul digitale, con multe ed eventuale interdizione per le piattaforme; - rischi connessi agli strumenti di IA generativa.

Tra le maggiori tutele richieste dai deputati per i minori online, appaiono di rilievo quelle di un limite minimo di età per iscriversi ai social media e il blocco delle procedure che creano dipendenza. Il Parlamento propone di fissare a 16 anni il limite minimo di età nell'UE per accedere a social media, piattaforme per la condivisione di video e compagni virtuali basati sull'IA. Si lascia ai minori tra i 13 e i 16 anni la possibilità di accedervi previa autorizzazione dei genitori.

Di seguito ulteriori richieste del Parlamento: - divieto delle peggiori pratiche di dipendenza e disattivazione delle caratteristiche responsabili di dipendenza per i minori (riproduzione automatica, scorrimento infinito, cicli di ricompensa ecc.); - interventi sulla prossima legge per l'equità digitale, per contrastare le tecnologie persuasive (annunci mirati, pubblicità degli influencer, progettazione che crea dipendenza e percorsi oscuri); - divieto di sistemi di raccomandazione basati sul coinvolgimento per i minori; - applicazione alle piattaforme di videogiochi online delle norme del regolamento sui servizi digitali e divieto di scatole premio e altri contenuti randomizzati, come valute interne all'app, ruote della fortuna e meccanismi pay-to-progress; - divieto dei siti web non rispettosi delle norme dell'UE; - protezione adeguata dei minori dallo sfruttamento commerciale e divieto per le piattaforme di concedere supporti economici ai bambini influencer; - controllo degli aspetti giuridici ed etici connessi all'intelligenza artificiale generativa (deepfake, chatbot da compagnia, agenti di IA e app per denudare basate sull'IA).

PiùEuropei a Bruxelles (#)

Percentuali allarmanti: Il 97 % dei giovani usa Internet ogni giorno e il 78 % dei minori tra i 13 e i 17 anni controlla i propri dispositivi almeno una volta all'ora; un minore su quattro fa un uso "problematico" o "disfunzionale" dello smartphone, nel senso che presenta dinamiche comportamentali simili alla dipendenza.

La relatrice Christel Schaldemose (S&D, Danimarca) ha dichiarato, durante il dibattito in plenaria: "*Sono orgogliosa di questo Parlamento, del fatto che sappiamo unirci per proteggere i minori online. Insieme a un'applicazione rigorosa e coerente del regolamento sui servizi digitali (DSA), queste misure innalzeranno in modo significativo il livello di tutela dei bambini. Stiamo finalmente tracciando un limite. Diciamo chiaramente alle piattaforme: i vostri servizi non sono pensati per i minori. E questo esperimento finisce qui*".

Parlamento Europeo: approvato Regolamento che istituisce il primo programma europeo per l'industria della difesa (EDIP)

Approvato dal Parlamento in via definitiva con 457 voti favorevoli, 148 voti contrari e 33 astensioni il regolamento che istituisce il primo programma europeo per l'industria della difesa (EDIP) volto a rafforzare la base tecnologica e industriale della difesa in Europa e a potenziarne le capacità di difesa. Era già stato concordato con il Consiglio in via informale.

Il nuovo programma mira a potenziare l'industria della difesa dell'UE, incrementare gli appalti congiunti, rinforzare la capacità produttiva e accrescere il sostegno all'Ucraina.

Al programma EDIP sono destinati 1,5 miliardi di EUR, di cui 300 milioni a sostegno dell'Ucraina.

C'è intesa tra i colegislatori per la realizzazione di un fondo per l'accelerazione della trasformazione delle catene di approvvigionamento della difesa (strumento FAST).

Il principio "Buy European", promosso dai deputati, ha consentito di incentivare l'acquisto di prodotti per la difesa europei: per poter accedere ai finanziamenti il costo dei loro componenti, arrivati da paesi terzi non associati, non può superare il 35 % del costo totale dei componenti.

Nel programma ci sarà un quadro giuridico per progetti europei nel settore della difesa di interesse comune: dovranno coinvolgere almeno quattro paesi dell'UE per poter ricevere i finanziamenti e anche l'Ucraina potrà partecipare.

È prevista altresì la creazione di uno strumento di assistenza all'Ucraina per ammodernare l'industria della difesa e sostenerne l'integrazione con quella europea.

Il regolamento dovrà ora essere formalmente approvato anche dagli Stati membri prima della sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale.

Compongono la base industriale europea della difesa grandi società multinazionali, aziende a media capitalizzazione e oltre 2.000 piccole e medie imprese: raggiungono insieme un fatturato annuo complessivo di circa 70 miliardi di euro.

Marie-Agnes Strack-Zimmermann (Renew, Germania), presidente della commissione per la sicurezza e la difesa, ha dichiarato: "*Il Programma europeo per l'industria della difesa (EDIP) segna un passo importante verso un approccio più efficiente, più rapido e autenticamente europeo agli appalti nel settore della difesa e al rafforzamento delle capacità di difesa europee. È concepito per avere un impatto duraturo, fungendo da punto di riferimento per le iniziative future e plasmando il modo in cui la cooperazione europea nella produzione della difesa sarà organizzata oltre il 2027*".

François-Xavier Bellamy (PPE, Francia), correlatore della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia, ha dichiarato: "*Questo programma rappresenta un importante passo avanti per la sicurezza del continente europeo e per lo sviluppo della nostra industria della difesa. Dopo decenni di pericolose dipendenze che hanno messo a rischio la sovranità delle nostre democrazie e la protezione dei nostri Paesi, il programma EDIP invertirà la dipendenza dalle importazioni che ha prevalso in Europa. Rafforzerà in modo concreto la nostra base industriale, consentendoci di garantire autonomamente che le nostre forze armate dispongano dei mezzi necessari per svolgere il loro mandato*".

Raphaël Glucksmann (S&D, Francia), correlatore della commissione per la sicurezza e la difesa, ha dichiarato: "*L'EDIP è il primo strumento dell'UE in materia di difesa che sia veramente europeo. Di fronte alla guerra su vasta scala della Russia contro il nostro vicinato e ai ripetuti attacchi contro i nostri stessi Paesi, dobbiamo rafforzare i nostri sistemi di difesa comuni e incrementare collettivamente le nostre capacità di difesa. L'EDIP ci consentirà di costruire un'Europa più resiliente e sovrana, attraverso investimenti congiunti, appalti comuni dal settore tecnologico e industriale europeo della difesa, e un'ulteriore integrazione delle industrie della difesa ucraine ed europee. Questo è essenziale per garantire che possiamo proteggere le nostre democrazie in modo efficace e autonomo*".

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

UE: STOP ALLA TASSA SULLE TRANSAZIONI FINANZIARIE

di Margherita D'Innella Capano

La Commissione Europea ha ritirato la proposta di direttiva sulla tassazione delle transazioni finanziarie (TTF) a livello comunitario, un'iniziativa che era in discussione da oltre un decennio. La decisione segna la fine di un lungo e complesso dibattito sull'introduzione di una "Tobin Tax" europea, evidenziando le profonde divisioni tra gli Stati membri in materia fiscale. La proposta di una *Financial transaction tax* risale al settembre 2011, con l'obiettivo ambizioso di creare una fonte di gettito fiscale armonizzata a livello UE e di far contribuire il settore finanziario ai costi della crisi economica. L'idea era di applicare un'aliquota minima dello 0,1% sulle azioni e obbligazioni e dello 0,01% sui derivati, con una stima di gettito annuo di circa 57 miliardi di euro, circa 30 miliardi nella versione a 11 Paesi in cooperazione rafforzata. L'idea si è bloccata per

Foto di Nguyễn Âu da Pixabay

l'opposizione di Regno Unito, Svezia e Lussemburgo e per i timori di fuga di capitali. L'Italia mantiene la propria *Tobin tax* nazionale da circa 400 milioni annui. *Unshell* è stata frenata dai rilievi dell'Ecofin del 18 giugno 2025, che ha segnalato sovrapposizioni con la direttiva DAC6 sugli schemi fiscali transfrontalieri. Bruxelles punta ora a concentrare gli sforzi su proposte con maggiori probabilità di adozione: BEFIT per la tassazione comune delle imprese, la fiscalità verde (*Energy Taxation Directive* e nuovo ETS) e la riforma delle risorse proprie, con possibili nuove entrate da rifiuti elettronici, *Carbon Border Adjustment Mechanism* e plastica non riciclata.

Il ritiro della proposta è dovuto principalmente alla persistente mancanza di accordo tra gli 11 Paesi della cooperazione rafforzata. Le difficoltà nel trovare una base imponibile comune e nell'evitare distorsioni del mercato hanno ostacolato i progressi per anni. Tre fondamentalmente le ragioni non sono solo politiche ma riguardano i timori di deviazione del capitale: il rischio che le attività finanziarie si spostassero verso Paesi senza la TTF rimaneva una preoccupazione centrale per molti Stati. L'implementazione pratica e l'armonizzazione delle diverse giurisdizioni si sono rivelate estremamente complesse infine le resistenze politiche e gli interessi nazionali divergenti hanno prevalso sulla volontà di un'azione comune. (*)

MERCI, IN UE IL TRASPORTO SU FERRO NON DECOLLA, QUELLO SU GOMMA AL 78%

di Margherita D'Innella Capano

Il 78% delle merci in Europa viaggiano ancora su strada, solo il 17% su ferrovia, nonostante gli obiettivi e gli sforzi della strategia UE della mobilità sostenibile.

Gli ultimi dati Eurostat elaborati da *Connact* presentati a Roma durante l'evento *Connact Mobility* "L'evoluzione delle politiche UE per i Trasporti" mostrano un quadro desolante per il trasporto merci ferroviario. L'evento è organizzato in collaborazione con il **Parlamento europeo** in Italia e gode dei più alti patrocini istituzionali. I promotori dell'iniziativa sono: a2a**,** Autorità di sistema portuale per il Tirreno centro settentrionale**,** Autostrade per l'Italia**,** Confetra**,** Fincantieri**,** IP Gruppo API**,** Pirelli. L'Italia è al di sopra della media per quanto riguarda il trasporto su strada, con l'88%, mentre è al di sotto in relazione al trasporto merci ferroviario, con il 12%. In entrambi i casi, quest'ultimo è in calo: in Unione Europa si è passati dal 19% del 2015 al 17% del 2023 e nel nostro Paese, rispetto al 2015, si è passati dal 13% al 12%. Guardando l'andamento degli ultimi 20 anni, la quota percentuale di trasporto merci su ferrovia è aumentata fino al 2016 (picco del 14,7%) per poi scendere al livello degli ultimi anni. In particolare, la parte occidentale dell'Europa nel 2023 risulta quella meno sviluppata in fatto di trasporto merci ferroviario, con la Spagna al 4,2%, la Francia al 9,2% e l'Italia poco meglio, con il 12%. Il Portogallo appena sopra con il 14,1% di quota di trasporto merci ferroviario, il Belgio 11,7% e i Paesi Bassi 6,4%. Male la Grecia con 1,1%. Diversa è invece la situazione per l'altra metà dell'Europa, a cominciare dalla Germania, con una quota che è al 20,6%. Al di sopra della media UE praticamente tutta l'Europa orientale: Austria al 29,3%, Slovenia al 30,2%, Croazia al 22,7%, Slovacchia al 30,4%, Ungheria al 25,2%, Polonia al 24,1% e Romania al 24%. Sfiora il 40% la Lituania e si colloca addirittura sopra con il 44% la Lettonia. Alti anche i livelli nell'Europa del Nord, con Finlandia e Svezia rispettivamente al 22% e al 29,7%.

"*Oggi il 90 per cento dei passeggeri, l'84% delle merci viaggia su strada, e l'80 per cento degli addetti alla manifattura si trova a meno di 20 km da un casello*" *sottolinea* Massimiliano Calamea, *Head of EU & International Public Affairs* di **Autostrade per l'Italia**. "*Sono numeri che nei prossimi decenni si ridurranno marginalmente, il settore continuerà a giocare un ruolo fondamentale per le competitività economica e sta assumendo anche quello di abilitatore della decarbonizzazione e digitalizzazione*". Quello di Roma è stato un momento di confronto importante tra esponenti delle istituzioni e stakeholder del settore trasporti sulle politiche europee: dall'ammodernamento infrastrutturale a quello dei mezzi di trasporto, dalla realizzazione di un sistema efficiente e sostenibile per lo spostamento di merci e persone fino al focus sui trasporti aerei e marittimi che hanno un ruolo determinante in un sistema integrato e multimodale per la mobilità di merci e persone al fine di garantire efficienza e consentire di rispondere agli obiettivi di sostenibilità ambientale.

By Freepik (#)

"*Il settore della logistica non è contro la decarbonizzazione, è contro un approccio ideologico che cala target irrealistici dall'alto*" *ha detto* ***Maria Cristina Scarfia, Responsabile Affari europei in Confetra***. "*Con la Corporate Green Fleet Initiative la Commissione prevede quote di acquisto obbligatorie di camion elettrici che costano circa 400.000 euro, con incentivi che vanno intorno al 10%, quindi 40.000 euro. A questi si aggiungono più o meno 120.000 euro a carico delle aziende per gli allacci, i sistemi di sicurezza, oltre ovviamente al rincaro delle bollette. Da parte nostra speriamo che la Commissione europea ci ripensi, stiamo raccogliendo con la nostra associazione europea e con IRU (Unione Internazionale trasporti su Strada) le firme contro questa proposta e qualora la Commissione dovesse continuare a non ascoltare le voci del settore, ma anche dei tecnici che sostengono quanto sia irrealistica l'opzione solo elettrico per i camion, auspichiamo che il governo italiano e i parlamentari chiedano deroghe o incentivi potenti per il settore se non, addirittura, lo stralcio*". (*)

LA NOTA GIURIDICA

Disabilità di un figlio e non discriminazione sul luogo di lavoro

di Paolo Luigi Rebecchi
Pres. Sez. Corte dei Conti

By Gemini (*)

Con la sentenza emessa l'11 settembre 2025 (Causa C-38/24 *GL/AB s.p.a.*) la Corte di giustizia Ue si è pronunciata in tema di non discriminazione relativa ad un genitore di bambino disabile, con riferimento al trattamento, sul luogo di lavoro, del genitore non disabile

La domanda di pronuncia pregiudiziale ha riguardato in particolare l'interpretazione della direttiva 2000/78/CE del Consiglio, del 27 novembre 2000, che stabilisce un quadro generale per la parità di trattamento in materia di occupazione e di condizioni di lavoro letta alla luce della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, conclusa a New York il 13 dicembre 2006 e approvata a nome della Comunità europea con la decisione 2010/48/CE del Consiglio, del 26 novembre 2009 nell'ambito di una controversia tra un disabile e la S.p.A. in merito al rifiuto di tale società di concedere al primo una modifica delle sue condizioni di lavoro che le consentisse di occuparsi del figlio disabile.

Il diversamente abile lavorava per la società con sede in Italia, in qualità di «operatore di stazione». A tale titolo, essa era incaricata della sorveglianza e del controllo di una stazione di metropolitana.

L'interessato aveva chiesto ripetutamente alla società di essere assegnato, in modo permanente, ad un posto di lavoro ad orario fisso, che eventualmente richiede una minore qualifica, che le consentisse di occuparsi del figlio minore, affetto da una grave disabilità e da un'invalidità totale, che viveva con lei e che doveva seguire un programma di cure, con un orario fisso, il pomeriggio. La società non aveva dato seguito a tali richieste, ma aveva nondimeno concesso taluni adeguamenti delle condizioni di lavoro al richiedente, a titolo provvisorio, consistenti nella designazione di un luogo di lavoro fisso e nella concessione di un regime orario preferenziale rispetto agli altri operatori di stazione, soggetti ad orari alternati e a turni.

Il disabile aveva adito il tribunale di Roma con un ricorso contro la società, al fine di far dichiarare che il rifiuto del suo datore di lavoro di accogliere la sua domanda di adeguamento permanente delle sue condizioni di lavoro presentava carattere discriminatorio. Il ricorrente aveva chiesto che tale società fosse condannata a destinarlo, in modo permanente, a un posto di lavoro con orari fissi la mattina (dalle 8:30 alle 15:00) e che le fosse ingiunto di adottare un piano di eliminazione della discriminazione di cui era oggetto nonché il risarcimento del danno subito. Il Tribunale aveva respinto il ricorso ed era stato interposto appello avverso tale decisione dinanzi alla Corte d'appello competente. Quest'ultimo giudice aveva parimenti respinto il ricorso nel merito, ritenendo che l'esistenza del comportamento discriminatorio dedotto non fosse stata dimostrata e che la società avesse, in ogni caso, posto in essere «soluzioni ragionevoli» per tener conto dei vincoli del ricorrente, anche se si trattava di misure provvisorie. Era stato proposto ricorso per cassazione dinanzi alla Corte suprema, giudice del rinvio che aveva proposto il rinvio pregiudiziale chiedendo se un lavoratore che si occupa del figlio minore disabile sia legittimato a far valere in giudizio la tutela contro la discriminazione indiretta fondata sulla disabilità di cui beneficia la persona disabile stessa, tenuto conto dei principi derivanti dalla sentenza del 17 luglio 2008, *Coleman* (C303/06).

La Corte di giustizia, richiamando il diritto internazionale (*Convenzione dell'ONU New York del 13 dicembre 2006, preambolo, artt. 1, 2, 5, 7 e 34; direttiva dell'Unione n. 2000/43/CE, artt. 1, 2, paragrafi 1 e 2; direttiva 2000/78, considerando 6, 12, 20, 21 e 37, artt. 1, 2 , 3 e 5; Diritto italiano - decreto legislativo n. 216 del 2003 – Attuazione della direttiva 2000/78/CE per la parità di trattamento in materia di occupazione e di condizioni di lavoro, del 9 luglio 2003- art. articoli 2, 3 , 25*) ha osservato che la direttiva 2000/78 si propone di stabilire un quadro generale per garantire a ogni individuo la parità di trattamento «in materia di occupazione e di condizioni di lavoro», offrendo una protezione efficace contro le discriminazioni fondate su uno dei motivi di cui all'articolo 1, tra i quali è menzionata la disabilità (sentenza del 21 ottobre 2021, *Ko-*

continua a pag. 11

continua da pag. 10

misia za zashtita ot diskriminatsia, C824/19). Quest'ultima si applica, nei limiti dei poteri conferiti all'Unione europea, a tutte le persone, sia del settore pubblico che del settore privato, compresi gli organismi di diritto pubblico, per quanto attiene, in particolare, alle condizioni di accesso all'occupazione nonché alle condizioni di occupazione e di lavoro. In ordine alle questioni proposte la sentenza ha richiamato le sentenze dell'11 aprile 2013, *HK Danmark*, C335/11 e C337/11 e del 18 gennaio 2024, *Ca Na Negreta*, C631/22, rilevando che tanto il tenore letterale dell'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 2000/78 quanto l'obiettivo sotteso a tale direttiva depongono a favore del divieto non solo delle discriminazioni dirette, ma anche delle discriminazioni indirette (sentenze *Coleman* cit. e 16 luglio 2015, *CHEZ Razpredelenie Bulgaria*, C83/14) concludendo che il divieto di discriminazione sancito dall'articolo 2, paragrafo 2, lettera b), della direttiva 2000/78 deve essere interpretato anche alla luce dell'articolo 24 della Carta nonché del suo articolo 26. Tale articolo 24, relativo ai diritti del minore, prevede, al suo paragrafo 1, che i minori abbiano diritto alla protezione e alle cure necessarie al loro benessere e, al suo paragrafo 2, che, negli atti relativi ai minori, siano essi compiuti da autorità pubbliche o da istituzioni private, l'interesse superiore del minore deve essere considerato preminente. Inoltre, ai sensi dell'articolo 26 della Carta, l'Unione riconosce e rispetta il diritto delle persone con disabilità di beneficiare di misure intese a garantirne l'autonomia, l'inserimento sociale e professionale e la partecipazione alla vita della comunità (sentenza del 18 gennaio 2024, *Ca Na Negreta*, C631/22; 3 aprile 2025, *Alchaster II*, C743/24; Corte EDU, 22 marzo 2016, *Guberina c. Croazia*)).In tal modo ha affermato che la direttiva 2000/78 e, in particolare, il suo articolo 1 e il suo articolo 2, paragrafo 1 e paragrafo 2, lettera b), letti alla luce degli articoli 21, 24 e 26 della Carta nonché degli articoli 2, 5 e 7 della Convenzione dell'ONU, devono essere interpretati nel senso che il divieto di discriminazione indiretta fondata sulla disabilità si applica a un lavoratore che non sia egli stesso disabile, ma che sia oggetto di una siffatta discriminazione a causa dell'assistenza che fornisce al figlio affetto da una disabilità che consente a quest'ultimo di ricevere la parte essenziale delle cure che le sue condizioni richiedono.

La sentenza ha poi precisato che un datore di lavoro è tenuto a prevedere accomodamenti ragionevoli, ai sensi dell'articolo 5 della direttiva 2000/78, letto alla luce degli articoli 24 e 26 della Carta nonché dell'articolo 2 e dell'articolo 7, paragrafo 1, della Convenzione dell'ONU, nei confronti di un siffatto lavoratore. In determinate circostanze, anche la riassegnazione ad un altro posto di lavoro può costituire un provvedimento del genere (sentenze dell'11 aprile 2013, *HK Danmark,* C335/11 e C337/11; 10 febbraio 2022, *HR Rail*, C 485/20) precisandosi che l'articolo 5 della direttiva 2000/78 non obbliga il datore di lavoro ad adottare misure che portino ad imporgli un onere finanziario sproporzionato. A tale proposito, dal considerando art. 21 di tale direttiva discende che, per determinare se le misure in questione diano luogo a oneri sproporzionati per il datore di lavoro, è necessario tener conto, in particolare, dei costi finanziari che esse comportano, delle dimensioni e delle risorse finanziarie dell'organizzazione o dell'impresa e della possibilità di ottenere fondi pubblici o altre sovvenzioni.

Foto di BÙI VĂN HỒNG PHÚC da Pixabay (#)

Inoltre, la possibilità di assegnare una persona disabile a un altro posto di lavoro esiste solo in presenza di almeno un posto vacante che il lavoratore interessato può occupare (sentenza del 18 gennaio 2024, *Ca Na Negreta*, C631/22). A tal riguardo, spetta al giudice del rinvio valutare, alla luce delle considerazioni che precedono, e alla luce di tutte le circostanze pertinenti del procedimento principale, se il soddisfacimento della richiesta del ricorrente di beneficiare, in modo permanente, di orari fissi, su un determinato posto, rappresentava un onere sproporzionato per il suo datore di lavoro, ai sensi dell'articolo 5 della direttiva 2000/78. (*)

PIÙ Europei

N° 123 Anno VII / Dicembre 2025

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

Rec. Tel. 0039 338 9132240

Reg. Trib. Frosinone 188/18

Direttore Responsabile: Pier Vittorio Romano

Direttore Editoriale: Carlo Felice Corsetti

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

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

(#) immagine con liberatoria o licenza di libero utilizzo

Defence Roadmap: verso una difesa UE efficace?

Immagine By Tamburrini (#)

di Alessandro Tamburrini

Lo scorso 16 ottobre la Commissione europea e l'Alto Rappresentante UE hanno ufficialmente presentato la ***Defence Readiness Roadmap 2030***. L'obiettivo: "garantire la pace attraverso la deterrenza…". Per fare questo "la posizione e le capacità di difesa dell'Europa devono essere pronte anche per i campi di battaglia di domani." La *Roadmap* segue la linea politica che la Commissione von der Leyen ha presentato già dallo scorso marzo con *ReArm Europe* (ora *Readiness 2030)*, volta a creare una difesa europea unita, coesa ed efficace. A tal scopo, la Commissione vuole trasformare l'UE da potenza frammentata e industrialmente lenta ad Unione capace di rispondere con prontezza alle crisi. Infatti, come si legge nella *Roadmap*, "l'innovazione e l'iterazione tecnologica determineranno la forza sul campo di battaglia" e "coloro che svilupperanno le proprie tecnologie saranno i più forti e i meno dipendenti…". Fin da subito viene però chiarito che gli stati UE saranno comunque interamente sovrani della propria sicurezza e difesa nazionale. Ovviamente questo frena le aspettative di coloro che ambiscono ad una vera unione difensiva UE, cosa che con le attuali posizioni dello scacchiere politico sembra impossibile.

Dopo la spiegazione di cosa la Commissione intenda con *Defence Readiness* (inclusi molti aspetti del rapporto Niinistö), la *Roadmap* evidenzia le aree di capacità prioritarie, per poi sottolineare l'intenzione di chiudere tutti i divari in queste aree. Come? La Commissione suggerisce di completare più rapidamente la formazione delle cosiddette ***Capability Coalitions***, ovvero gruppi di Stati membri che si impegnano a sviluppare assieme capacità specifiche, basandosi su pianificazioni create già dall'agenzia europea della difesa. Ogni "coalizione" si concentrerà su aspetti specifici, dalla difesa aerea all'artiglieria pesante, dalla mobilità logistica alle tecnologie cyber e AI, così da evitare duplicazioni e rallentamenti. Il messaggio è chiaro e riporta ad un aspetto basilare di una comunità difensiva UE: l'Europa non può più permettersi 27 sistemi diversi per svolgere la stessa funzione. A supporto delle *Capability Coalitions*, la Commissione prevede che almeno il 40% degli appalti di difesa sia effettuato congiuntamente. Ciò che gli analisti ed i dati dimostrano è che ad oggi i paesi membri UE non sarebbero in grado di sostenere in autonomia un conflitto prolungato e su larga scala, con alcuni stati che addirittura avrebbero approvvigionamenti sufficienti solo per alcuni giorni (al massimo settimane). Partendo da questa triste realtà, la *Roadmap* vuole colmare la distanza tra ambizione e concretezza attraverso nuove **capacità *dual use***, ovvero con benefici sia in ambito militare che civile. Al cuore di questa volontà ci sono quattro iniziative faro: la *European Drone Defence Initiative*, l'*Eastern Flank* Watch, lo *European Air Shield* e lo *European Space Shield*.

Ursula von der Leyen, attuale presidente della Commissione europea CC BY 4.0

La ***European Drone Defence initiative*** risponde alle recenti minacce negli spazi aerei UE, e punta a creare un meccanismo multilivello e tecnologicamente avanzato con sistemi anti-droni interoperabili. L'***Eastern Flank Watch***, invece, mira a rafforzare la sorveglianza avanzata e la mobilità militare verso il fianco est, riconoscendo che proprio lì si concentrano i maggiori rischi. La Commissione si pone come obiettivo quello di lanciare questi due strumenti nel 2026, per essere pienamente in funzione il primo entro la fine del 2027 ed il secondo entro la fine del 2028. Entrambi vengono definiti come meccanismi **complementari a sistemi NATO esistenti**, e quindi con una grande capacità di ampliamento. Dal lato suo, lo ***European Air Shield*** vuole integrare e potenziare le difese aeree dei paesi UE attraverso sistemi antiaereo ed antimissile integrati e multilivello. Con il lancio previsto per il secondo quarto del 2026, ancora una volta la Commissione ritiene quest'iniziativa pienamente **interoperabile con il sistema *Command & Control* NATO**. Infine, per il dominio dello spazio (riconosciuto dalla NATO come tale solo nel 2019), la *Roadmap* vuole sfruttare al massimo sistemi UE già esistenti quali *Galileo* o *Iris* attraverso lo ***European Space Shield.*** Anch'esso programmato per il secondo quarto del 2026, ha l'obiettivo di migliorare le capacità difensive europee e di assicurare la protezione e la resilienza degli asset e servizi

continua a pag. 13

continua da pag. 12

spaziali.

Altro tema toccato dalla *Roadmap* è il necessario sviluppo ed incremento della **base industriale e tecnologica di difesa europea (EDTIB)**, dato che "l'innovazione è una componente essenziale della prontezza della difesa europea." Per migliorare sotto questo punto di vista, la Commissione propone di concentrare gli sforzi sulla formazione di lavoratori qualificati, sull'ampliamento di partner di sicurezza e difesa con paesi alleati dell'UE e su un ampio coinvolgimento di attori privati, a partire dalle piccole e medie imprese. Le ultime pagine del documento ribadiscono altresì la necessità di: coinvolgere l'Ucraina in tutti gli sforzi europei e di progredire verso la creazione di un mercato unico UE per scopi di difesa e sicurezza. La *Roadmap* priorizza anche un'elevata capacità di mobilità tra stati UE in termini di asset militari. In questa direzione la Commissione von der Leyen ha pubblicato il 19 novembre il ***Military Mobility package*** che prevede la creazione di un'area di mobilità militare UE entro il 2027, con l'impiego di risorse *dual use* e la rimozione di barriere burocratiche.

Per quanto la *Roadmap* sia ambiziosa e sulla strada giusta, tanti sono i quesiti ed i dubbi. Sviluppare maggiormente EDTIB necessita di condizioni ben precise per tutti gli attori che ne prendono parte, cosa che oggi è assente. Servono nuovi fondi per programmi come EDIP o SAFE, e servono anche meno regole burocratiche che rallentano il processo; ad ora il *Defence Omnibus* contribuisce solo in parte a questo aspetto. In più c'è la questione legata alla NATO: sebbene la Commissione definisca queste iniziative come complementari a quelle dell'Alleanza Atlantica, sembra come se la stessa stia commettendo l'errore di creare meccanismi che copiano i sistemi NATO solo per brandizzarli UE. La domanda finale è semplice: l'Europa avrà la volontà politica di fare ciò che ha scritto? Se la risposta sarà sì, il 2030 potrebbe segnare un'Europa più autonoma e sicura. Se sarà no, la *Roadmap* rischierà di unirsi alla lunga lista di strategie europee rimaste sulla carta.

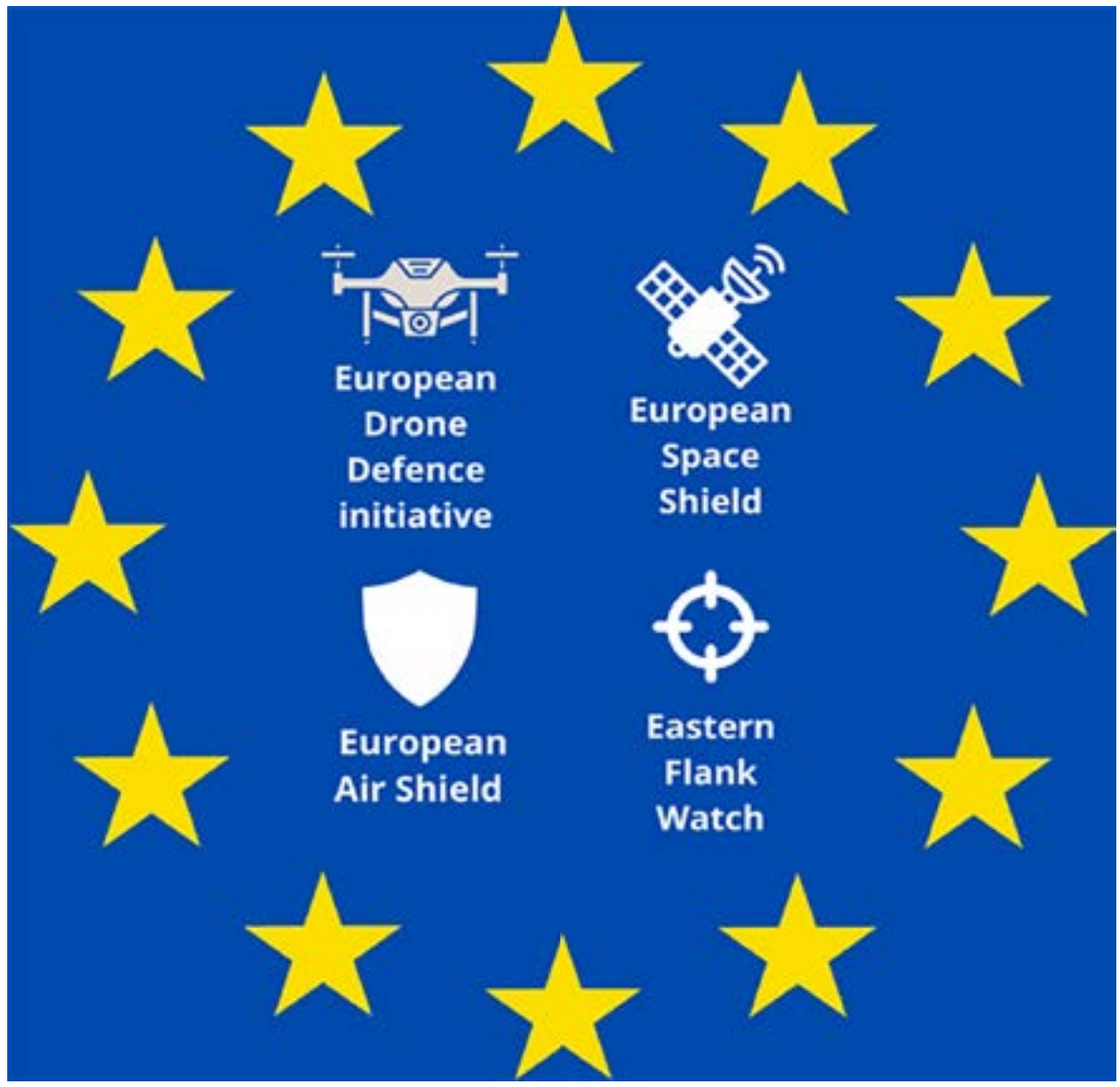


Immagine By Canva (*)

Nuove norme UE su patenti di guida e ritiro per gravi infrazioni

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

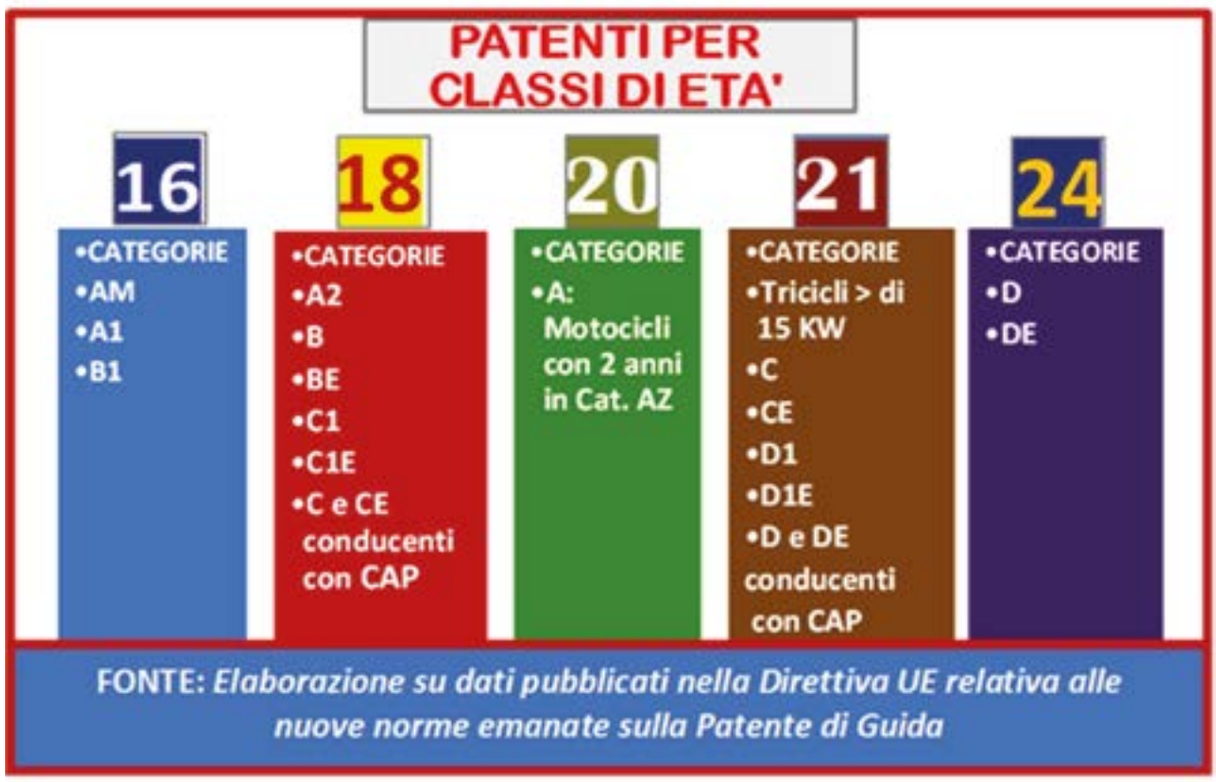
Il 22 Ottobre 2025 il Parlamento europeo ha approvato due importanti Direttive volte a riformare le regole di guida all'interno dell'Unione. Il primo provvedimento (Direttiva 2025/2205/UE) prevede nuove norme riguardanti l'adozione di più ampi criteri di accesso alla guida di auto e camion, un periodo di prova per i neopatentati, la formazione obbligatoria, l'introduzione della patente "digitale" ed una valutazione più mirata dell'idoneità medica. L'altra normativa (Direttiva 2025/2206/UE) è volta a garantire che le decisioni concernenti il ritiro, la sospensione o la limitazione della patente di guida per aver commesso determinate gravi infrazioni, vengano riconosciute ed applicate in tutti gli Stati membri. La revisione delle norme comunitarie sulle patenti e sulle sanzioni comminate per pericolose violazioni della sicurezza stradale, mira a raggiungere, sia l'ambizioso obiettivo a lungo termine "Zero Vittime" ("Vision Zero") di avvicinarsi all'azzeramento delle morti e dei feriti gravi sulle strade dell'Unione entro il 2050, quanto il più realistico obiettivo a medio termine di riduzione del 50 % delle vittime entro il 2030. Le regole in materia di patenti di guida sono elementi essenziali della politica comune dei trasporti; esse contribuiscono a migliorare la sicurezza stradale ed a facilitare la libera circolazione delle persone che stabiliscono la propria residenza in uno Stato membro, diverso da quello che rilascia la patente di guida, peraltro debitamente riconosciuta dallo Stato ospitante. Entrambe le Direttive, pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale dell'UE in data 5 Novembre 2025, sono entrate in vigore lo scorso 25 Novembre; gli Stati membri avranno tre anni di tempo per recepirle (entro il 26 Novembre 2028) nei loro rispettivi ambiti nazionali ed un altro anno (entro il 26 novembre 2029) per la loro concreta attuazione.

La **Direttiva 2025/2205UE sulla "Patente di Guida"**, con i suoi 32 Articoli e 7 Annessi allegati, detta le nuove regole della complessa manovra che, applicate con standard omogenei, verranno riconosciute ed attuate in tutta l'Europa comunitaria. Iniziamo con l'esaminare le varie classi di età dei candidati cui possono essere rilasciate le diverse categorie delle patenti di guida.

16 anni per le categorie ● **AM:** veicoli a due o tre ruote - con una velocità massima di 45 km/h ed una potenza non superiore a 4 kW; quadricicli leggeri ● **A1:** motocicli - con cilindrata non superiore a 125 centimetri cubi o con potenza non superiore a 11 kW; tricicli - con potenza non superiore a 15 kW ● **B1:** la categoria B1 è facoltativa **18 anni per le categorie** ● **A2**: motocicli di potenza non superiore a 35 kW ●**B:** veicoli a motore con peso non superiore a 3.500 kg. per il trasporto di non più di otto passeggeri oltre al conducente ● **BE:** veicoli con una motrice della categoria B ed un rimorchio capace anche di fornire assistenza immediata in caso di emergenze naturali o provocate dall'uomo, come ambulanze, veicoli della polizia, della protezione civile e dei vigili del fuoco ● **C1:** veicoli a motore con peso maggiore di 3.500 kg. ma non superiore ai 7.500 kg., che consentano il trasporto di non più di otto passeggeri oltre al conducente ●**C1E:** veicoli composti da una motrice rientrante nella categoria C1 e da un rimorchio con peso maggiore di 750 kg. purché il peso complessivo non superi i 12.000 kg**.** ● **C:** veicoli a motore con peso superiore ai 3.500 kg. adibiti al trasporto di non più di otto passeggeri oltre al conducente (autocarri), a condizione che lo stesso conducente sia in possesso di un "Certificato di Abilitazione Professionale" (CAP) ● **CE:** veicoli la cui motrice rientri nella categoria C ed il suo rimorchio abbia un peso superiore ai 750 kg., purché il conducente risulti, anche in questo caso, in possesso di un "Certificato di Idoneità Professionale" (CAP) **20 anni per la categoria A:** motocicli e tricicli a motore di potenza superiore a 15 kW. La guida di motocicli di questa categoria è subordinata ad un minimo di due anni di esperienza pregressa nella guida di motocicli con una patente di guida di categoria A2. Tale requisito può essere derogato qualora il candidato abbia almeno 24 anni

21 anni per i tricicli di categoria A con motore di potenza superiore a 15 kW; per le categorie ● **C**: veicoli a motore con peso superiore ai 3.500 Kg., adibiti al trasporto di non più di otto passeggeri oltre al conducente (autocarri) ● **CE:** veicoli la cui motrice rientri nella categoria C ed il suo rimorchio abbia un peso superiore ai 750 kg. ●**D1**: veicoli a motore per il trasporto di più di 8 ma non più di 16 passeggeri oltre al conducente e con una lunghezza massima non superiore agli 8 metri ● **D1E**: veicoli la cui motrice rientri nella categoria D1 e il suo rimorchio abbia un peso superiore ai 750 kg ● **D e DE**: veicoli a motore per il trasporto di più di otto passeggeri oltre al conducente (autobus) a condizione che gli stessi conducenti siano titolari di un CAP

24 anni per le categorie ● **D:** veicoli a motore per il trasporto di più di otto passeggeri oltre al conducente (autobus); i veicoli di questa categoria possono essere agganciati ad un rimorchio con una lunghezza superiore agli 8 metri ● **DE:** veicoli composti da una motrice di categoria D e da un rimorchio con peso superiore ai 750 kg. Gli Stati membri, in alcuni casi, possono modificare l'età minima per il rilascio della patente di guida: ● abbassandola a 14 anni o innalzandola a 18 anni per la categoria AM ● innalzandola a 18 anni per la categoria B1. E' inoltre previsto l'ottenimento della patente per le categorie B e B1 già al compimento dei **17 anni**, a condizione che il conducente sia titolare di un Certificato di Abilitazione Professionale (CAP) e risulti accompagnato, fino al compimento del diciottesimo anno di età, da un guidatore esperto. Tra le numerose novità introdotte dalla Direttiva spicca quella che consentirà, sia ai diciottenni di ottenere la patente per guidare un autocarro



continua a pag. 15

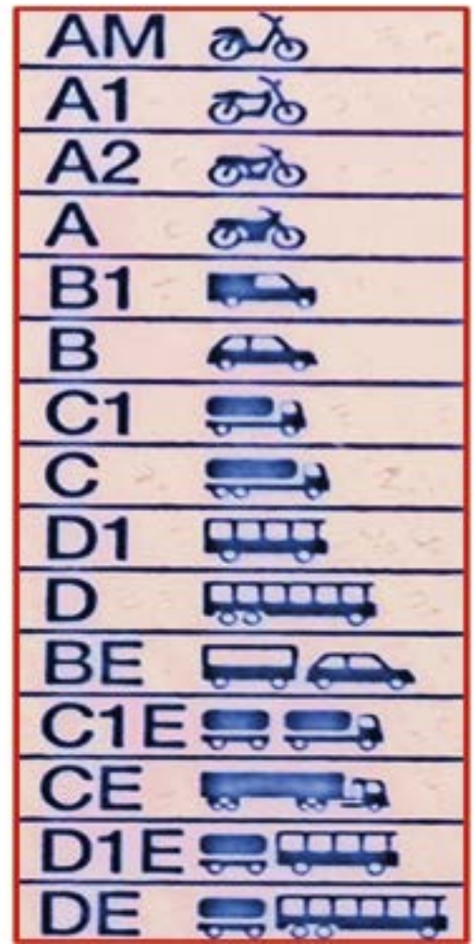
continua da pag. 14

(Categoria C), quanto ai ventunenni di condurre un autobus (Categoria D), a condizione che entrambi siano in possesso di un "Certificato di Abilitazione Professionale" (CAP). Altrimenti, l'età minima per guidare questi veicoli è fissata, rispettivamente, a 21 e 24 anni. L'obiettivo è quello di colmare la carenza strutturale di autisti che, secondo l'International Road Transport Union, supera oggi il mezzo milione di posti vacanti in Europa. Per i conducenti neopatentati di motocicli e tricicli a motore con potenza superiore a 15 kW, per i quali è necessario il compimento del ventesimo anno di età, le norme europee stabiliscono il principio, finora inedito, consistente nell'obbligo di un periodo di almeno due anni di esperienza pregressa. Inoltre, i legislatori europei hanno previsto un maggiore rigore nella formazione obbligatoria attraverso l'aggiornamento delle prove di teoria che includeranno domande sui rischi legati agli angoli ciechi, sui sistemi di assistenza alla guida, sull'apertura sicura delle porte e sui rischi di distrazione dovuti all'uso del cellulare. Gli eurodeputati hanno inserito nella Direttiva anche l'obbligo di comunicare con particolare risalto e consapevolezza la crescita dei rischi che corrono sulle strade i pedoni, i bambini, gli anziani, i ciclisti ed altri utenti vulnerabili.

Circa la durata del documento, per auto e motocicli, la patente di guida avrà una validità di 15 anni, fatta salva la possibilità per gli Stati membri di ridurre questo periodo a 10 anni qualora essa valga anche come documento d'identità nazionale. La nuova Direttiva europea sulla patente di guida ha inoltre stabilito che, entro il 2030, verrà introdotta la "**patente di guida digitale**", accessibile tramite telefono cellulare, che verrà riconosciuta in tutta l'UE e diventerà progressivamente il formato di documento più diffuso. Sarà pertanto molto più facile sostituire o rinnovare una patente di guida poiché tutte le procedure saranno svolte online. Rimarrà comunque garantito ai conducenti il diritto di richiedere una patente fisica lasciando loro piena libertà di scelta tra un'applicazione ed un formato tessera; quest'ultima potrà essere rilasciata senza indebiti ritardi generalmente entro tre settimane.

Il secondo pilastro della riforma votata dal Parlamento europeo, contenuto nella **Direttiva 2025/2206/UE** riguarda l'**applicazione transfrontaliera delle sanzioni**. Vediamone brevemente il contenuto.

Per contrastare il fenomeno della guida spericolata oltre confine, le decisioni di ritiro, di sospensione o di limitazione della patente saranno trasferite al Paese dell'UE che l'ha rilasciata, assicurando in tal modo l'effettiva applicazione delle sanzioni anche quando l'infrazione si consuma all'estero. Lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione dovrà notificare allo Stato membro di emissione qualsiasi interdizione alla guida e comunque chiedere reciproche informazioni senza indebiti ritardi: detta notifica dovrà essere trasmessa in formato elettronico mediante un apposito documento denominato «**certificato standard relativo all'interdizione alla guida**», finalizzato a garantire uno scambio di informazioni frequenti, affidabili ed efficaci tra gli Stati membri per facilitare l'esecuzione delle misure. In pratica, la nuova Direttiva stabilirà che la revoca o la sospensione della patente di guida emessa in uno Stato membro verrà riconosciuta nell'intero territorio dell'Unione europea. Attualmente, un conducente al quale sia stata vietata la guida per un'infrazione grave in un Paese comunitario può spesso continuare a guidare in tutti gli altri, incluso quello in cui la patente è stata rilasciata. Poiché non esiste una sospensione automatica nell'Unione, circa il 40% delle infrazioni commesse all'estero resta impunito. Il ritiro della patente si applicherà innanzitutto per le infrazioni più gravi, come la *guida in stato di ebbrezza*, la guida sotto l'effetto di *sostanze stupefacenti*, *l'eccesso di velocità* e le violazioni che provocano *incidenti mortali o lesioni gravi*. La Tabella mostra i dieci Stati europei che oggi applicano le sanzioni più elevate in caso di infrazioni durante la guida. I dati si riferiscono ai **valori minimi** delle multe inflitte in ciascun Paese



continua a pag. 16

Servizi di rassegna e monitoraggio

Soluzioni ideali per ricevere le notizie importanti per te, per la tua azienda, per la tua attività

Per informazioni commerciali contattare

800284999

e-mail : sales@telpress.it
Sito internet : www.telpress.it

Telpress è certificata ISO 9001:2015

Telpress

- **rassegna dalla stampa quotidiana** nazionale, locale e internazionale
- **monitoraggio dei new media e social media** (blog, Twitter, Facebook etc)
- **monitoraggio dei canali Radio e TV** segnalazione immediata dei passaggi
- **analisi quali-quantitative e comparative** pressione mediatica, key-fact, andamenti e indici di riferimento, EAV ed EAV corretto
- **scenari a tema e sintesi dei fatti del giorno**
- **supporto al Crisis Management e alla Business Continuity**
- impianti di **ricezione e di distribuzione dei notiziari delle agenzie di stampa** e dei servizi di rassegna.

... e per leggere con semplicità giornali e documenti aziendali
NewsStand
l'edicola elettronica che in più gestisce anche i tuoi documenti

Telpress: l'informazione è progresso

STATI EUROPEI CON LE SANZIONI PIU' SEVERE DURANTE LA GUIDA

	Stati	Eccesso di velocità	Uso del cellulare	Stato di ebbrezza	Semaforo rosso	Cinture di sicurezza	% di Alcol nel sangue
1		€ 135,00	€ 201,00	€ 670,27	€ 270,00	€ 200,00	0,05%
2		€ 97,76	**€ 867,00**	€ 520,00	**€ 710,00**	€ 120,00	0,02%
3		€ 100,00	€ 200,00	€ 500,00	€ 200,00	€ 200,00	0,05%
4		€ 40,00	€ 250,00	€ 300,00	€ 300,00	€ 120,00	0,05%
5		€ 32,00	€ 420,00	€ 300,00	€ 300,00	€ 180,00	0,05%
6		**€ 173,00**	€ 250,00	€ 573,00	€ 170,00	€ 74,00	0,04%
7		€ 59,13	€ 138,07	**€ 2.001,00**	€ 177,25	€ 59,17	**0,00%**
8		€ 135,00	€ 135,00	**€ 4.500,00**	€ 135,00	€ 135,00	0,05%
9		€ 135,00	€ 135,00	€ 300,00	€ 300,00	€ 135,00	0,02%
10		€ 40,00	€ 100,00	€ 200,00	**€ 700,00**	**€ 350,00**	0,05%

FONTE: Elaborazione su dati pubblicati da Swiss E-Vignette provenienti da fonti governative, dalle autorità nazionali dei trasporti e dall'European Transport Safety Council - ETSC

continua da pag. 15

dell'Unione. Per quanto riguarda **l'eccesso di velocità, l'Italia**, con € 173,00 di multa, risulta essere la Nazione con l'ammenda più elevata. Da segnalare, inoltre, che per effetto della Legge 25 Novembre 2024, n. 177, a partire dal 14 Dicembre 2024, sono entrate in vigore sostanziose ammende pecuniarie inflitte in base al superamento dei seguenti limiti di velocità:

- Da 10 a 40 Km/h multe da € 173,00 ad € 694,00 (con decurtazione di 3 punti)
- Da 40 a 60 Km/h multe da € 543,00 ad €2.170,00, con decurtazione di 6 punti e sospensione della patente da 1 a 3 mesi
- Oltre 60 Km/h multe da € 845,00 ad €3.382,00, con decurtazione di 10 punti e sospensione della patente da 6 a 12 mesi. Sanzioni ancora più severe vengono impartite, sia per gli **automobilisti recidivi** (con due o più violazioni nello stesso anno), quanto per le **violazioni commesse nei centri abitati**, come riportato di seguito:

Δ In centro abitato, tra 10 e 40 km/h oltre il limite, multa da € 220,00 ad € 880,00 e sospensione della patente da 15 a 30 giorni **Δ** In centro abitato, con oltre 40 km/h ma non oltre 60 km/h, sospensione della patente da 8 a 18 mesi **Δ** Sempre al di là dei 60 km/h oltre il limite la recidiva può portare alla revoca della patente.

L'uso del **cellulare** durante la guida vede la Norvegia al primo posto con una multa pari ad € 867,00.

Per l'attraversamento con il **semaforo rosso,** la Grecia e nuovamente la Norvegia risultano al primo posto della graduatoria, con un'ammenda pari, rispettivamente, ad € 700,00 ed € 710,00.

Lo **stato di ebbrezza** è punito con estrema severità in **Francia con ben 4.500,00 euro di multa**, seguita dalla Repubblica Ceca con € 2.001,00 e dalla Danimarca con € 670,27. Tali importi, significativamente più elevati rispetto agli altri Paesi europei, dimostrano una linea d'azione particolarmente rigorosa nei confronti di questa infrazione. Inoltre, la Repubblica Ceca - unitamente alla Romania, Slovacchia, Ungheria ed Azerbaigian – ha adottato una politica di tolleranza zero, con un limite dello 0,00% di tasso alcolemico nel sangue (*Blood Alcohol Concentration – BAC*), stabilendo lo standard più intransigente per la guida in stato di ubriachezza in Europa.

(# free copyright pixabay)

Per il mancato allaccio delle **cinture di sicurezza** la Grecia prevede la sanzione più elevata, pari ad € 350,00. L'applicazione delle pesanti sanzioni considerate nella "*top ten*", nonché l'emanazione da parte dell'UE delle predette Direttive in tema di sicurezza, dimostrano come l'Europa intenda soprattutto accrescere quella "**coscienza stradale**" che, nonostante la sempre maggiore affidabilità dei mezzi e degli strumenti di bordo, possa contribuire a formare conducenti sempre più responsabili del valore dell'incolumità della vita propria e di quella altrui. (*)