

Il modello italiano di "contratto di rete" attribuisce alle imprese appartenenti alla rete vantaggi fiscali, amministrativi e finanziari, riserva una quota minima del 60% degli incentivi di natura automatica e valutativa, di cui almeno il 25% destinato alle micro e piccole imprese, riconosce la possibilità di acquisire la soggettività giuridica, nel caso in cui vengano istituiti il fondo patrimoniale e l'organo comune.

Il "contratto di rete europeo" può costituire uno strumento capace di favorire le relazioni tra le PMI europee e di stimolarne l'aggregazione al fine di superare i problemi della piccola dimensione e facilitarne l'internazionalizzazione e lo scambio di conoscenze sia tecniche che commerciali.

#### 9.1.4 Misure a favore delle nuove imprese ("*start-up*") innovative

Per la prima volta, con il dl 179/2012, è stato introdotto nel panorama legislativo italiano un quadro di riferimento organico per favorire la nascita e la crescita di nuove imprese innovative, contribuendo in tal modo alla diffusione di una cultura dell'innovazione e dell'imprenditorialità, a beneficio della promozione della mobilità sociale, del merito e della creazione di occupazione qualificata, soprattutto giovanile. Gli interventi introducono modifiche alla disciplina ordinariamente applicabile alle società italiane, e incentivi per lo sviluppo delle *start-up*. Le norme sono ispirate al Rapporto "*Restart, Italia!*" elaborato dal gruppo di lavoro istituito nell'aprile 2012 dal Ministro dello sviluppo economico, in un processo di gestazione che ha previsto la consultazione di centinaia di parti interessate del settore.

Le misure principali della sezione IX del dl 179/2012, dedicata alle nuove imprese innovative, sono le seguenti:

- per **sostenere la costituzione e lo sviluppo** di queste imprese, è prevista la riduzione di alcuni oneri per l'iscrizione al Registro delle imprese e esenzione dal diritto annuale (circa cinquecento euro risparmiati ogni anno), l'eliminazione di alcuni vincoli civilistici in materia di obblighi di ricapitalizzazione in seguito a perdite, di flessibilità nell'emissione di categorie di azioni con diritti diversificati, di possibilità di acquisire e offrire a pubblico quote della società. Inoltre, sono state eliminate alcune penalizzazioni fiscali, disapplicando la normativa sulle società di comodo in perdita sistematica. Infine, viene predisposto un meccanismo di certificazione per identificare le strutture che offrono realmente ed efficacemente i servizi di incubazione utili allo sviluppo delle *start-up*, e si prevedono delle misure specifiche a sostegno degli incubatori così individuati;
- per il **reperimento di risorse finanziarie** sono introdotti incentivi fiscali per privati cittadini e aziende che investono in *start-up* (meccanismo basato su deduzioni e detrazioni, con soglia massima di investimento). E' stata creata la normativa primaria per costituire portali online per la raccolta di capitale diffuso (cd. "*crowdfunding*") ed è previsto l'accesso gratuito e semplificato al Fondo centrale di garanzia;

- per quanto riguarda la disciplina dei **rapporti di lavoro**, è previsto che le *start-up* possano assumere lavoratori con contratto a termine di durata compresa tra i 6 e i 36 mesi, rinnovabili senza soluzione di continuità, con un ulteriore rinnovo finale di ulteriori 12 mesi. È stata introdotta una defiscalizzazione molto ampia (anche contributiva) per i piani di incentivazione ("*stock options*") e per l'utilizzo del cd. "*work for equity*" a beneficio di dipendenti, collaboratori, amministratori e fornitori della società;
- per consentire all'imprenditore di chiudere una nuova impresa che non si è dimostrata valida e ripartire con altre iniziative sono anche state **semplificate le procedure fallimentari**. Le *start-up* sono state equiparate ai soggetti non fallibili, sottoponendole al regime del "sovra-indebitamento" allo scopo di dare loro accesso alle procedure semplificate per la composizione della crisi in continuità o ridurre i tempi per la liquidazione giudiziale evitando al contempo le conseguenze anche reputazionali del fallimento;
- per una corretta **valutazione dell'impatto delle misure a sostegno delle nuove imprese innovative**, è prevista la creazione di un meccanismo di **monitoraggio**, effettuato in collaborazione con l'ISTAT, attraverso la raccolta e l'analisi costante di dati.

#### **9.1.5 Diffusione del capitale di rischio ("*venture capital*") presso le piccole imprese**

Con riferimento alla diffusione dell'investimento istituzionale nel capitale di rischio (o *venture capital*) presso le piccole imprese, si segnala l'attivazione e organizzazione di una rete europea di c.d. "*Equity Angels*" formata da esperti di settore e da professionisti che quotidianamente seguono la vita economica delle PMI. La rete europea potrà costituire un punto di riferimento importante per le imprese interessate ad iniziare un percorso di strategia finanziaria innovativa e non esclusivamente "bancocentrica", centrata sul capitale di rischio. Le iniziative proposte sono in linea con la comunicazione della Commissione del 25 giugno 2008, recante "Una corsia preferenziale per la piccola impresa – Alla ricerca di un nuovo quadro fondamentale per la piccola impresa. Di rilievo il c.d. "*Small Business Act* per l'Europa" e la sua revisione, di cui alla comunicazione della Commissione del 23 febbraio 2011, recante "Riesame dello *Small Business Act* per l'Europa".

#### **9.1.6 Semplificazione e riduzione degli oneri amministrativi**

Per quanto riguarda la creazione di un quadro regolatorio in grado di contribuire al rilancio della crescita economica, il nostro Paese si impegnerà anche per il 2013 a sostenere ogni utile iniziativa sul piano europeo, volta a ridurre gli oneri amministrativi per le imprese (in particolare le piccole e medie imprese), per i cittadini e per le pubbliche amministrazioni. Il Governo ha recentemente varato ulteriori misure per

il miglioramento dell'ambiente imprenditoriale finalizzate a liberare risorse per lo sviluppo e la crescita.

Nel 2013 verrà avviata l'attuazione del nuovo piano per misurazione e la riduzione dei tempi e di tutti gli oneri regolatori e gravanti su cittadini, imprese e pubbliche amministrazioni con la collaborazione delle regioni e degli enti locali. Il programma coprirà il biennio 2013-2015. E' stata al riguardo rafforzata la consultazione con le parti interessate, anche attraverso strumenti telematici. Proseguirà l'azione finalizzata alla semplificazione mirata per le PMI fondata sul principio di proporzionalità degli adempimenti.

Sul versante europeo, in linea con le Conclusioni del Consiglio europeo di ottobre 2011, è attesa la nuova comunicazione della Commissione, nell'auspicio che essa individui ulteriori traguardi di riduzione degli oneri e di semplificazione amministrativa necessari al rilancio della crescita dell'Europa e dei paesi membri. L'Italia non farà mancare anche per il 2013 il proprio contributo in tale direzione, intensificando a Bruxelles, insieme agli altri partner di idee e interessi affini, l'azione già da tempo avviata di sostegno e di stimolo all'adozione di misure sempre più incisive da parte dell'Unione europea.

## 9.2 Energia

### 9.2.1 Le infrastrutture energetiche europee

L'esame della **proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti per le infrastrutture energetiche transeuropee che abroga la decisione n. 1364/2006/CE** costituisce la priorità italiana del 2013 in materia di energia.

Il regolamento introduce novità rispetto al quadro regolatorio esistente con riguardo alle procedure per l'individuazione dei Progetti di Interesse Comune (PCI), alla semplificazione delle procedure di rilascio delle autorizzazioni da parte delle competenti autorità nazionali, alle misure di incentivazione e ripartizione dei costi in ragione degli effettivi impatti di carattere transnazionale ed al finanziamento delle attività.

Secondo quanto previsto nella proposta legislativa, i progetti di interesse comune che realizzeranno i corridoi prioritari saranno individuati con un approccio "top-down": una lista di progetti per ciascuna priorità verrà redatta dal Gruppo regionale competente, con una decisione degli Stati membri interessati e d'accordo con la Commissione. Sono ammessi a partecipare ai lavori dei gruppi anche le autorità di regolazione nazionali, i gestori dei sistemi di trasmissione nazionali e i promotori dei progetti.

La proposta legislativa intende assicurare il completamento senza ritardi dei PCI che saranno anche destinatari dei finanziamenti europei e, a tale scopo, prevede procedure semplificate per il rilascio delle relative autorizzazioni e obbligo di contenimento dei tempi delle procedure.

Il regolamento intende promuovere la realizzazione delle infrastrutture di prioritario interesse europeo, garantendo agli operatori il ritorno degli

investimenti tramite un regime tariffario più vantaggioso e di una corretta allocazione transfrontaliera dei costi associati a ciascuna infrastruttura.

I PCI potranno ricevere finanziamenti europei a valere sulle somme stanziare dal "Meccanismo per collegare l'Europa" (9,12 miliardi di Euro), oggetto di un regolamento a sua volta ancora in negoziato insieme al bilancio UE.

La negoziazione informale tra i due co-legislatori, condotta nei mesi di ottobre e novembre 2012, ha portato al raggiungimento di un accordo. Pertanto il regolamento sarà formalmente adottato in prima lettura ed entrerà in vigore nei primi mesi del 2013. Esso dovrà applicarsi a partire dal 2014 e una prima lista di PCI dovrebbe essere stilata, secondo le intenzioni della Commissione, entro marzo 2013.

Sebbene la costituzione formale dei Gruppi debba attendere l'approvazione del regolamento, la Commissione ha avviato già da maggio 2012 una fase di lavori preparatori.

L'Italia, con il Ministero dello sviluppo economico, partecipa ai lavori per i corridoi di interconnessione Nord-sud Europa occidentale e Nord-sud Europa centrale e orientale, sia nel settore del gas, che in quello dell'elettricità. A partire da settembre 2012 partecipa anche ai lavori del gruppo relativo al corridoio sud.

I progetti candidati per settore elettrico e gas sono poco più di quattrocento, a fronte di una previsione della Commissione di ammettere nella lista europea non più di cento 150 - 200 progetti.

La delegazione italiana ha espresso una posizione complessivamente favorevole rispetto alla proposta legislativa, sciogliendo anche le proprie precedenti riserve sul tema delle procedure di rilascio delle autorizzazioni. Con riguardo alle procedure di selezione dei progetti di interesse comune, da parte italiana si è rilevata la necessità di maggiore trasparenza sulle metodologie e sui dati che saranno utilizzati dalla Commissione per verificare l'apporto di ciascun progetto alla realizzazione degli obiettivi europei e che sono ora, come detto, alla fase di studio dei consulenti da essa stessa nominati.

Nel corso del 2013 i lavori dei gruppi regionali e dei gruppi ad alto livello continueranno per la redazione della lista definitiva dei progetti di interesse comune europeo.

Il regolamento resterà, pertanto, una priorità anche nel prossimo anno, in quanto il processo di selezione dei progetti che potrebbe portare cospicui finanziamenti ai progetti italiani presentati dai TSO e dai promotori privati, terminerà nel 2013.

### **9.3 Trasporti**

Nel settore dei trasporti è in corso una vasta opera di revisione della normativa europea che riguarda a diverso grado tutti i suoi ambiti: dalle strade alle ferrovie, dal trasporto marittimo a quello aereo, dalla gestione aeroportuale al controllo

dello spazio aereo. Lo Stato italiano vigila e partecipa a tale opera di revisione con le azioni di seguito indicate.

### 9.3.1 Trasporto stradale

Nel settore del trasporto stradale, tra i principali *dossier* di interesse generale per il paese e, specificamente, per i soggetti che operano nel settore della **sicurezza stradale** rientra **il c.d. Pacchetto revisioni**, di cui fanno parte tre proposte di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relative ai controlli tecnici dei veicoli a motore e dei documenti di immatricolazione (COM (2012) 380 – COM (2012) 381 – COM (2012) 382).

L'obiettivo che si intende perseguire è quello di salvare oltre 1200 vite l'anno, evitando più di 36.000 incidenti dovuti a difetti tecnici dei veicoli.

Altri *dossier* di interesse per il paese, rientranti nella materia del trasporto stradale, ma ricchi di ripercussioni sulla materia ambientale sono:

- le due proposte di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio (COM (2012) 393 – COM (2012) 394), già ricordate in precedenza, che definiscono l'obiettivo per l'anno 2020 e le modalità di conseguimento delle emissioni medie di CO<sub>2</sub> da parte delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri;
- la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al livello sonoro dei veicoli a motore (COM (2011) 856).

Di particolare interesse anche i seguenti *dossier*:

- la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio per la semplificazione del trasferimento all'interno del mercato unico dei veicoli a motore immatricolati in altro Stato membro (COM (2012) 164). Obiettivo di questa iniziativa legislativa è quello di migliorare il funzionamento del mercato unico, eliminando gli ostacoli amministrativi connessi con la procedura di re- immatricolazione dei veicoli;
- l'attuazione della normativa europea in materia di accesso alla professione, nonché al mercato dell'autotrasporto internazionale di merci e passeggeri (regolamento (CE) 1071/2009 e regolamenti (CE) 1072/2009 e 1073/2009). In tale ambito verrà portata avanti la predisposizione di norme per il controllo della permanenza dei requisiti per l'accesso alla professione di autotrasportatore, di quelle di carattere sanzionatorio e di quelle atte a garantire la collaborazione e lo scambio di informazioni tra gli Stati membri in ordine al compimento sul loro territorio di specifiche infrazioni previste dalla normativa europea;
- l'esecuzione di attività tecnico-amministrativa in materia di attuazione della normativa europea per l'attuazione del Registro elettronico nazionale delle imprese di autotrasporto

(REN), anche ai fini di assicurare l'interconnessione a livello europeo di tutti i registri nazionali, detto Registro europeo delle imprese di trasporto (ERRU), ai sensi dei sopraccitati regolamenti e secondo le disposizioni della decisione della Commissione del 17 dicembre 2009 e del regolamento (UE) della Commissione n. 1213/2010, del 16 dicembre 2010, che stabilisce le norme comuni per tale interconnessione;

- la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio, recante la modifica del regolamento (CEE) 3821/1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e del regolamento (CE) 561/2006. Nel corso del 2013 dovrebbe aversi l'intesa finale sul testo fra Consiglio e Parlamento europeo.

Seguito con attenzione è il *dossier* relativo allo stato del mercato europeo del trasporto stradale, ai sensi dell'art. 17, del regolamento 1072/2009. Entro la fine del 2013 si ritiene che la Commissione possa redigere una relazione sulla cui base è attesa una proposta di revisione di questo regolamento. In tal caso sarà necessaria una particolare attenzione in ragione dei possibili effetti negativi sugli equilibri nel mercato nazionale.

### 9.3.2 Trasporto ferroviario

Con riferimento alla normativa sull'accesso al mercato ferroviario, viene seguito con attenzione la definizione della proposta di direttiva relativa al c.d. **Quarto pacchetto ferroviario**, alla quale la Commissione sta già lavorando.

In tema di interoperabilità dei sistemi ferroviari transeuropei ad alta velocità e convenzionale, sono seguiti con interesse gli avanzamenti nel livello di attuazione del sistema europeo di segnalamento ferroviario ("ERTMS - *European Train Management System*"), sia sulle linee AV/AC che sulle linee convenzionali.

### 9.3.3 Trasporto marittimo e porti

Nel settore del trasporto marittimo, è interesse del paese la promozione del Mediterraneo, e in particolare delle relazioni con i paesi rivieraschi del Nord Africa, il Medio Oriente e la Turchia.

Per le Autostrade del mare, l'Italia ha chiesto alla Commissione un maggiore sostegno finanziario a partire dal prossimo quadro di programmazione finanziaria 2014-2020.

Con particolare attenzione si seguiranno le riunioni di coordinamento della Commissione finalizzate alla modifica della direttiva 2008/106/CE per il recepimento delle modifiche alla Convenzione dell'Organizzazione Internazionale Marittima (IMO) sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi, nota anche come Convenzione STCW/78) adottate a Manila nel giugno 2010.

E' inoltre rilevante, per gli effetti che comporta sui requisiti dei cantieri navali demolitori e sugli interessi degli armatori, la proposta di

regolamento sulla demolizione e riciclo delle navi, che prevede l'applicazione anticipata della Convenzione di Hong Kong del 2009 e ne accelera l'entrata in vigore a livello mondiale. Il nuovo regolamento, destinato a sostituire il regolamento europeo in vigore, il n. 1013/2006, è relativo alle spedizioni di rifiuti e concerne le navi cui si applica la Convenzione di Hong Kong. La proposta ha lo scopo di ridurre i conseguenti effetti negativi per le navi battenti bandiera degli Stati membri, operanti soprattutto nell'area dell'Asia meridionale. Il gruppo di lavoro per la protezione dell'ambiente ha iniziato l'esame della proposta il 18 aprile 2012. Il Comitato economico e sociale ha adottato il suo parere il 12 luglio 2012 (CESE 1595/2012). Il voto della Commissione è previsto per il 20 febbraio 2013.

Per quel che concerne specificamente i porti, si seguono con interesse i lavori che la Commissione ha avviato da alcuni mesi con un insieme di studi su tematiche attinenti ai porti dell'Unione. L'obiettivo è di attivare nel 2013 un dibattito sulla formulazione di regole comuni in materia e pervenire a una proposta di direttiva del Consiglio e del Parlamento europeo. A tal riguardo va considerato che il quadro ordinamentale dei paesi membri in tema di portualità è fortemente differenziato e, pertanto, sinora è risultato molto difficoltoso concordare una disciplina comune in materia. Ne consegue un atteggiamento di cautela e prudenza di tutti gli Stati membri nell'affrontare ancora una volta la tematica, atteggiamento sostanzialmente condiviso dall'Italia. A conclusione degli studi avviati quindi, e solo di fronte ad una proposta legislativa definita, l'Italia potrà esprimere il proprio orientamento.

Sono tuttavia obiettivi condivisi:

- rendere sempre più efficiente e sinergico il sistema dei porti dell'Unione europea, dato il ruolo che esso è chiamato a svolgere al servizio dell'economia continentale;
- accelerare il processo di consolidamento dell'infrastrutturazione portuale nel contesto nazionale e, soprattutto, in quello delle nuove reti TEN-T, agevolando, nella maggiore misura possibile, il coinvolgimento del capitale privato all'interno di tale processo;
- favorire la semplificazione amministrativa e il migliore coordinamento delle funzioni pubbliche nei porti, grazie anche alle nuove tecnologie informatiche di trattamento ed interscambio dei dati;
- contrastare a livello europeo eventuali restrizioni alla libera concorrenza per stimolare le potenzialità competitive dei porti europei.

L'Italia sta intanto procedendo a un aggiornamento della propria legge del 1994, già rispettosa dei principi europei in materia di libera concorrenza, per rendere ancora più efficienti i servizi degli scali marittimi italiani e meglio articolate le connessioni con la rete trasportistica nazionale ed europea e con la relativa catena logistica.

Nell'approccio alla valutazione delle nuove proposte che la Commissione andrà ad elaborare, vi sono, peraltro, alcuni profili di carattere generale

che, al momento, è forse utile evidenziare a chiarimento di un primo orientamento di massima del nostro Paese sul tema:

- premesso che l'Italia avrebbe preferito che la Commissione elaborasse soltanto delle linee-guida in materia, ossia uno strumento di "soft law", allorché dovesse essere presentata una proposta di direttiva a tutto campo, si ritiene che debba essere quanto meno "soft" il possibile contenuto della stessa, tenuto conto dell'accertata grande diversità degli ordinamenti dei vari paesi;
- lo strumento europeo dovrebbe, pertanto, essere ampiamente rispettoso del principio di sussidiarietà e non dovrebbe in nessun modo imporre un modello ordinamentale unico a tutti i paesi, anche perché, per raggiungere con successo gli obiettivi auspicati dalla Commissione, si ritiene sufficiente l'adozione di un numero limitato di principi generali applicabili alle differenti legislazioni degli Stati membri;
- va ripensato con attenzione l'assunto di fondo della Commissione secondo cui la diversità degli ordinamenti sarebbe di per sé un elemento sintomatico di distorsione della concorrenza, dovendosi invece esaminare e comprovare in quali specifici settori e in quali specifici paesi vi sia effettivamente una carenza di libera competizione, anche perché un intervento europeo di regolazione è giustificato solo se complessivamente i risultati di mercato in termini di corretto gioco competitivo si rivelino inadeguati;
- proprio per tener conto delle esigenze sopra rappresentate, si ritiene che la Commissione dovrebbe elaborare un accurato e dettagliata valutazione d'impatto della normativa che intende proporre.

#### 9.3.4 Trasporto aereo, aeroporti e controllo dello spazio aereo

In materia di trasporto aereo, con riferimento ai tre pilastri della politica europea nel settore, è seguito con attenzione il profilo delle relazioni esterne UE/paesi terzi nel settore aeronautico, in particolare nei tre settori strategici:

- nuovi accordi di aviazione con paesi vicini e partner internazionali;
- misure volte a rafforzare la concorrenza leale;
- nodo delle restrizioni in materia di proprietà sostanziale e controllo.

Di interesse per il paese è anche il "pacchetto aeroporti" riguardante la revisione della disciplina in tema di: assegnazione delle bande orarie (*slots*) negli aeroporti dell'Unione, attualmente regolata dal regolamento 1995/93; assistenza a terra ("*ground handling*"), attualmente regolata dalla direttiva 1996/67/CE; emissioni sonore, attualmente regolata dalla direttiva 2002/30/CE. Per quanto concerne gli *slots*, la Commissione

intende introdurre la possibilità di una loro compravendita tra compagnie aeree (mercato secondario degli *slots*), dopo una prima assegnazione effettuata attraverso un procedimento amministrativo. In tema di servizi di assistenza a terra, la Commissione, con l'obiettivo di una maggiore apertura del mercato, intende assegnare un nuovo ruolo al gestore aeroportuale, creare standard minimi di qualità e chiarire le regole per il subappalto e per la formazione e l'addestramento del personale. Per quanto concerne infine l'inquinamento acustico, la Commissione intende attribuire piena libertà sulla scelta delle normative alle autorità locali, mantenendo però un controllo sulle decisioni.

Si tratta di proposte integrate da una comunicazione della Commissione sulla politica aeroportuale dell'Unione europea.

Per quanto attiene al programma c.d. **Cielo unico europeo (SES)** l'obiettivo prioritario continua ad essere quello dello sviluppo dell'unificazione del controllo dello spazio aereo europeo. Nel corso del 2012 è proseguita la "fase di sviluppo" del programma relativamente alla messa in esercizio di un sistema di gestione di traffico aereo ATM (*Air Traffic Management*) comune. In particolare sono attualmente in fase di costituzione blocchi funzionali di spazio aereo (FAB – "*Functional Airspace Blocks*") che dovrebbero assicurare effettivi miglioramenti operativi. Nel 2013 la Commissione presenterà proposte legislative per assicurare che questi nuovi blocchi di gestione del traffico aereo regionale portino a effettivi miglioramenti operativi e che gli Stati membri sviluppino piani strategici e operativi a livello di FAB. Al riguardo si proietteranno nel 2013 anche il programma SESAR e il progetto Galileo per le notevoli correlazioni.

Si sottolinea inoltre l'importanza dei *dossier* relativi a:

- realizzazione e aggiornamento delle misure in materia di sicurezza dell'aviazione civile (*Safety e Security*);
- stato dei lavori relativi alla normativa per lo scambio di quote di emissioni dell'UE (ETS "*Emission Trading System*");
- normativa sui diritti dei passeggeri.

### 9.3.5 Reti di trasporto europee e Quadro finanziario pluriennale

La Commissione ha presentato la proposta di revisione delle reti TEN-T, che entrerà in vigore nel prossimo periodo di programmazione finanziaria 2014-2020, in coincidenza con la presentazione del relativo strumento di finanziamento, il c.d. "Meccanismo per collegare l'Europa". La valutazione complessiva sulle proposte è positiva.

E' importante concentrare lo sforzo finanziario europeo sull'intermodalità mare/ferro e, in particolare sulla rimozione dei colli di bottiglia e sulle carenze strutturali (ultimo miglio, interporti, ecc.) che riducono l'efficienza del sistema logistico. Avanzamenti si registrano nel livello di attuazione del sistema ERTMS - sia sulle linee AV/AC sia sulle linee convenzionali - come pure dell'ITS (Sistemi di Trasporto Intelligente) per il trasporto stradale, in particolare attraverso il progetto "*Easyway*", volto a migliorare lo standard di sicurezza e a ridurre l'incidentalità.

Nella proposta della Commissione , è stata riconosciuta la rilevanza dei progetti ferroviari transfrontalieri attraverso le Alpi. Ai progetti storici (quali Torino-Lione, Brennero, Trieste-Divača), si è aggiunto nel 2011 il corridoio ferroviario che collega il Mar Baltico ai porti dell'alto e medio Adriatico. A sostegno dell'intermodalità a basso impatto ambientale, nella programmazione TEN-T 2014-2020, sono stati inseriti circa 1.200 km di vie d'acqua navigabili, che sono entrati a far parte della "rete globale" (*Comprehensive Network*).

A livello di infrastrutture aeroportuali, dieci aeroporti italiani sono stati riconosciuti di rilevanza europea e sono stati pertanto inseriti nella "rete TEN-T centrale" (*Core Network*).

Sotto il profilo finanziario, nell'ambito del programma Pluriennale TEN-T 2007-2013 l'Italia ha ottenuto complessivamente circa 1,2 miliardi di euro, pari a circa il 17,6% del budget disponibile. Per il 2014-2020, la Commissione propone un budget di circa 31,7 miliardi di euro (ipotesi fondo "Meccanismo per collegare l'Europa"), di cui 10 miliardi provenienti dai Fondi di coesione per i quali l'Italia non è eleggibile. Della restante somma, pari a 21,7, due miliardi di euro saranno destinati a strumenti finanziari alternativi (LGTT, "project bonds"). Restano dunque a disposizione 19,7 miliardi di euro, per i 27 paesi UE.

Altro elemento di interesse, fortemente innovativo, è quello relativo alla possibilità, per "società veicolo", ovvero "società di corridoio", di emettere *project bonds*, con parziale copertura della Commissione (tramite la BEI) a garanzia del debito privilegiato.

Per quanto riguarda i *project bonds*, va segnalato che la Commissione ha promosso un'iniziativa pilota, a valere sui fondi del bilancio TEN-T 2007-2013 (230 milioni di euro), che potrà consentire di identificare un primo elenco di cinque-sei progetti, a livello europeo, sui quali sperimentare la collocazione di obbligazioni emesse da soggetti privati (società di corridoio) per il finanziamento a debito di infrastrutture di trasporto di particolare rilevanza strategica, una volta che siano state verificate le caratteristiche di bancabilità. Il Governo ha tenuto nella massima considerazione le indicazioni provenienti dal Parlamento, contenute nei numerosi atti parlamentari dedicati al settore.

Nell'insieme, la posizione dell'Italia è favorevole al disegno complessivo che scaturisce dalle proposte della Commissione, che prevedono due distinti livelli di programmazione ("rete centrale TEN" e "rete globale TEN-T"). Essi corrispondono, rispettivamente, a un'esigenza di coesione territoriale ed economica nazionale (rete globale) e all'obiettivo di rafforzamento del mercato unico europeo per le merci e le persone (rete centrale). Questa articolazione consente, inoltre, di stabilire sinergie con le politiche territoriali, tenuto conto del diverso sviluppo delle reti di trasporto nelle regioni italiane.

## 10. RICERCA, SVILUPPO TECNOLOGICO E SPAZIO

Nel corso del 2013 l'Italia sarà impegnata nella definizione di un piano strategico a sostegno della ricerca e dell'innovazione, a carattere pluriennale, che includa anche la definizione degli strumenti di finanziamento al fine di garantire un supporto costante negli anni. In questo quadro si inseriscono le azioni sotto elencate:

- miglioramento della **competitività nell'accesso e nell'utilizzo dei fondi europei per la ricerca e per l'innovazione** attraverso una stretta correlazione tra gli indirizzi dell'Europa (*Orizzonte 2020* e Fondi strutturali 2014-2020) e le azioni nazionali per il supporto alla ricerca e all'innovazione. La stretta sinergia verrà definita da un piano strategico che verrà lanciato nei primi mesi del 2013. Esso avrà una durata sincronizzata con quella di *Orizzonte 2020*. In questo quadro si inseriranno, come strumenti operativi, i Piani nazionali di ricerca (PNR) di durata triennale. Una revisione dell'attuale PNR è prevista già nel corso del 2013. Il piano strategico definirà anche una sintonizzazione degli obiettivi nazionali con quelli europei. Saranno operate sia una concentrazione delle risorse nazionali sulle priorità principali individuate da *Orizzonte 2020* in modo da preparare una strutturazione del sistema ricerca italiano verso queste tematiche, sia una ridefinizione dei sistemi nazionali di gestione orizzontale e verticale per creare, entro il primo semestre del 2013, un *network* inclusivo della rete dei delegati nazionali e dei rappresentanti a comitati strategici che sia capace di azioni di indirizzo a livello europeo. Un miglioramento della competitività sarà favorito anche dall'assegnazione nel corso del 2013 delle risorse finanziarie a sostegno della ricerca a seguito di una valutazione *ex ante* dell'impatto sia in termini scientifici che socio-economici delle iniziative. Un elemento di intervento prioritario sarà sulla formazione dottorale che verrà sostenuta ed orientata anche verso caratteri industriali e applicativi (incluse le infrastrutture di ricerca) e verrà visto come un necessario investimento per la creazione della sufficiente massa critica in termini di capitale umano per affrontare la competizione globale;
- assunzione del coordinamento di un gruppo di lavoro internazionale per pervenire al lancio di un **progetto ex art. 185 TFUE sulla ricerca ed innovazione nell'area Euro-Mediterranea durante il semestre di Presidenza italiana nel 2014**. Si tratta di uno strumento di *governo*, con intervento finanziario diretto da parte della Commissione, a sostegno delle sinergie delle Agende di ricerca nazionali. Questa viene ritenuta un'azione prioritaria visto l'impatto che, oltre sulle attività di ricerca, si estende su aspetti sociali, politici ed economici di un'area in rapida ed interessante evoluzione;
- **sostegno all'azione di coordinamento ERANET**, in fase di definizione da parte della Commissione, relativa alle iniziative-faro. In questo quadro il nostro obiettivo è quello di garantire un seguito alle iniziative-faro non selezionate per il cospicuo finanziamento europeo (dell'ordine del miliardo di euro per iniziativa) ma di interesse per il nostro paese;
- **contributo attivo alle politiche di coesione dell'Unione europea** mediante: il Programma operativo nazionale "Ricerca e competitività 2007/2013"; gli appalti pubblici relativi alla R&S e *start-up* innovative, previste dal Piano di azione coesione ridelineato dal Ministro per la coesione territoriale nel 2012; la definizione di una Strategia di Specializzazione Intelligente (c.d. "*Smart Specialisation Strategy*") per l'utilizzo delle risorse europee destinate alla programmazione 2014/2020 che sia coerente nella declinazione dei suoi livelli

regionale e nazionale. Per quanto concerne gli appalti pubblici per la ricerca e lo sviluppo, è in via di definizione una rilevazione dei fabbisogni di innovazione nei servizi di interesse generale all'interno dei territori della convergenza attualmente non soddisfatti da soluzioni tecnologiche e/o organizzative già presenti sul mercato, al fine di adottare successivamente azioni mirate di promozione e valorizzazione della R&S, attraverso il meccanismo della domanda pubblica pre-commerciale (risorse a valere sul Piano azione coesione pari a 150 milioni di euro, di cui 100 milioni messi a disposizione dal Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca e 50 milioni dal Ministero dello sviluppo economico). Per quanto riguarda invece le *start-up* innovative sarà predisposto nei primi mesi del 2013 un bando finalizzato a sostenere l'avvio di nuove imprese a elevato contenuto di conoscenza basate sulla valorizzazione economica dei risultati della ricerca e/o lo sviluppo di nuovi prodotti e servizi di alta tecnologia; l'intervento sostiene i costi necessari in fase di start up e i primi investimenti finalizzati all'espansione dell'impresa;

- partecipazione alle **iniziative europee di programmazione congiunta** in maniera selettiva in base alle priorità e tematiche di interesse nazionale. La partecipazione a tali iniziative sarà anche definita in un quadro di interazione snella ed efficace con i vari Ministeri ed amministrazioni pubbliche coinvolte per competenza per pervenire a finanziamenti congiunti o condivisi atti a ridurre settorialismi, frammentazioni e duplicazioni;
- la definizione di un **piano nazionale per le infrastrutture di ricerca** è ritenuta prioritaria. Il piano prevedrà sia la valorizzazione di infrastrutture strategiche nazionali tramite, ad esempio, lo strumento europeo dell'ERIC, sia la partecipazione alle infrastrutture europee di ricerca, di tipo ESFRI. Quest'ultima partecipazione sarà valutata in un quadro globale di negoziazione del contributo italiano per massimizzare il numero di infrastrutture di interesse pan-europeo localizzate sul territorio nazionale, per aiutare la strutturazione della comunità scientifica, la sua formazione, l'impatto socio-economico e la creazione di posti di lavoro garantiti da tutto l'indotto che una tale localizzazione crea;
- partecipazione alla **programmazione europea nel settore della ricerca aerospaziale** anche mediante l'Agenzia Spaziale Europea (ESA) e conseguente partecipazione ai programmi congiunti realizzati attraverso quest'ultima; prosecuzione della partecipazione al Monitoraggio Globale per l'Ambiente e la Sicurezza (c.d. "*Global Monitoring for Environment and Security -GMES*") e a Galileo, programmi di sostegno di numerose politiche europee settoriali;
- promozione di **iniziative per l'attuazione dell'Agenda Digitale europea**;
- **semplificazione e innovazione degli strumenti normativi e finanziari di sostegno alla ricerca e all'innovazione**, in attuazione delle misure per la ricerca scientifica e tecnologica previste dal decreto-legge n. 83 del 2012, anche al fine di garantire il rispetto degli impegni assunti in sede europea per il conseguimento degli obiettivi di crescita. Nel corso dei primi mesi del 2013 verrà finalizzato il decreto attuativo degli articoli da 60 a 63 del predetto decreto-legge che amplia e sviluppa le semplificazioni già introdotte con il decreto-legge 9 febbraio 2012 n.5.

## 11. TUTELA DEI CONSUMATORI E SALUTE

### 11.1 Tutela dei consumatori

In materia di protezione dei consumatori e conformità dei prodotti – lotta alla contraffazione, usurpazione e imitazione dei prodotti italiani, costituisce una priorità del paese migliorare la qualità dell'informazione data ai consumatori in campo agroalimentare nonché favorire la maggiore consapevolezza delle scelte alimentari. Invero, il consumo consapevole si configura come la prima forma di lotta efficace ai fenomeni fraudolenti e alle pratiche ingannevoli che può essere rafforzata attraverso l'estensione di informazioni utili, scelte di acquisto e la diffusione di stili alimentari e comportamenti salutari. In tale ottica, si riconosce all'indicazione in etichetta dell'origine dei prodotti alimentari essere uno dei vettori essenziali per una maggiore trasparenza e per rafforzare la tracciabilità dei prodotti.

Verrà, pertanto, completato il percorso iniziato con l'introduzione obbligatoria dell'indicazione dell'origine per alcuni prodotti, prescrivendo regole che mirano a evitare i frequenti ricorsi a diciture di origine di difficile lettura, sia per la dimensione dei caratteri utilizzati sia perché poste in modo confuso ovvero nascoste da altre informazioni.

Inoltre, e più in generale, sarà preservato e difeso l'elevato valore qualitativo delle produzioni italiane attraverso appropriate politiche di contrasto dei fenomeni di contraffazione, usurpazione e imitazione e per mezzo di azioni promozionali e campagne educative e di informazione sui prodotti italiani, dirette sia a cittadini dell'Unione europea, sia a cittadini di paesi terzi.

In particolare, con riferimento alla **sicurezza generale dei prodotti e alla sorveglianza del mercato** si prevede che la proposta di direttiva in materia di sicurezza generale dei prodotti (revisione della direttiva 2001/95/CE) e la proposta di nuovo regolamento in materia di sorveglianza del mercato per i prodotti non alimentari saranno adottate dalla Commissione all'inizio del 2013, dando così il via al negoziato tra Consiglio e Parlamento europeo. Tale iniziativa rientra nella Strategia europea per la crescita, ed è stata inserita tra le azioni prioritarie dell' Atto per il mercato unico (SMA). **Inoltre, in relazione all'introduzione della risoluzione extragiudiziale delle controversie in materia di consumo (ADR/ODR)** si prevede la conclusione del negoziato tra Consiglio e Parlamento tanto sulla proposta di direttiva in materia di ADR, quanto sulla proposta di regolamento in materia di ODR. Anche tale iniziativa rientra nella Strategia europea per la crescita, ed era stata già inserita nel primo elenco di 12 azioni prioritarie dello SMA I.

Prosegue inoltre il negoziato sulla **proposta di direttiva in materia di intermediazione assicurativa** (revisione della direttiva 2002/92/CE).

## 11.2 Sanità

### 11.2.1 Sanità pubblica

Alla luce delle priorità politiche del Ministero della salute, definite nell'Atto di indirizzo per il 2013, e degli impegni programmatici espressi dalle Presidenze del Consiglio UE per il 2013, l'intento generale dello Stato italiano in materia di sanità è promuovere la salute, la prevenzione delle malattie e l'assistenza sanitaria e sociale agendo nella prospettiva "Salute in tutte le politiche" (c.d. "Health in All Policies"). Ulteriore intento è quello di potenziare le reti europee di controllo, informazione, collaborazione e scambio sia al fine di prevenire e sorvegliare la diffusione delle malattie, e di quelle infettive in particolare, sia nella gestione delle attività vaccinali, soprattutto in presenza di eventi straordinari o di emergenze internazionali o territoriali.

A tali obiettivi generali si affianca la scelta convinta di proseguire nella strada diretta a rafforzare l'integrazione della ricerca medica, alimentare e veterinaria italiana nelle reti della ricerca europea, anche attraverso la partecipazione attiva, sul piano politico e tecnico, alla fase ascendente del diritto dell'Unione e attraverso la partecipazione alla stesura dei piani pluriennali e alle iniziative collaborative da questi previste (*inviti a presentare proposte, azioni e iniziative comuni*), assumendone, quando possibile e compatibilmente con le risorse disponibili, la guida.

In questa direzione, l'Italia continuerà ad assicurare finanziamenti alla ricerca italiana nell'ambito dei seguenti progetti: ERANET (*European Research Area Network*); TRANSCAN (ricerca traslazionale oncologica); NEURON (ricerca nel campo della neurologia); EURONANOMED (ricerca nel settore della nanotecnologie di uso biomedico); J-AGE-CSA (ricerca nel settore dell'invecchiamento); CSA-*Personalized Medicine* (medicina personalizzata). Inoltre, nell'ambito della ricerca medica, l'Italia continuerà a sostenere le seguenti iniziative congiunte: JPND ("*EU Joint Programme-Neurodegenerative Disease Research*") sulle malattie neurodegenerative e l'iniziativa correlata COEN – Centri di Eccellenza ; JPI "*Joint Programming Initiative - More Better Life*".

Attraverso l'Istituto superiore di sanità del Ministero della salute, l'Italia è anche fortemente coinvolta nelle iniziative relative alle infrastrutture europee di ricerca e offre supporto diretto alle attività ESFRI (*European Strategy Forum on Research Infrastructures*) relative alla ricerca Translazionale (EATRIS – *European Advanced Translational Research Infrastructures in Medicine*), *Trials* clinici (ECRIN – *European Clinical Research Infrastructures Network*) e biobanche (BBMRI – *Biobanking and Biomolecular Resources Research Infrastructures*).

Nell'ambito del sostegno ai progetti di sanità pubblica si segnala la partecipazione, nel corso del 2013, al programma EUROMED, che assume nuovi e maggiori significati alla luce dell'interesse del Governo per l'area del Mediterraneo e a sostegno del ruolo di protagonista in ambito sanitario che il Paese si candida a sostenere in tale area.

Costituiscono, in materia di sanità, priorità programmatiche di tipo legislativo per il 2013:

- il recepimento della direttiva 2011/24/UE concernente l'applicazione dei diritti dei pazienti, relativi all'assistenza sanitaria transfrontaliera e diretta ad agevolare l'accesso dei cittadini dell'Unione a un'assistenza sanitaria transfrontaliera, sicura e di qualità e a garantire la mobilità dei pazienti. La sua attuazione è condizionata dalla creazione (prevista dall'art. 6 della direttiva) del Punto di contatto nazionale, cui spetterà il compito di creare connessioni, anche attraverso sistemi informatizzati, a banche dati, a punti di contatto delle regioni o delle altre istituzioni coinvolte nel processo, a loro volta in grado di offrire informazioni derivanti dai loro ambiti territoriali di riferimento (ad es. aziende sanitarie locali, ospedali, ecc.). L'attuazione della direttiva costituisce un'opportunità per far valere le eccellenze sanitarie italiane in ambito europeo e un incentivo a innalzare gli standard di qualità e sicurezza delle prestazioni, delle strutture e delle tecnologie sanitarie per attrarre le scelte di cura dei pazienti stranieri;
- la partecipazione al processo di revisione della direttiva 2001/37/CE sull'etichettatura e il confezionamento dei prodotti del tabacco, sulla base di una proposta della Commissione di fine 2012.

#### **11.2.2 Sanità veterinaria**

In materia di sanità veterinaria nel corso del 2013 saranno particolarmente importanti gli sviluppi nel settore dell'igiene degli alimenti di origine animale e della sicurezza della produzione alimentare proveniente da paesi terzi. In particolare, occorrerà rafforzare le attività di collaborazione con il Servizio federale per i controlli veterinari e fitosanitari della Federazione russa attraverso l'adozione di un piano di azione finalizzato alla corretta applicazione della normativa federale presso i nostri stabilimenti che operano nel settore degli alimenti.

Nel settore degli additivi alimentari, aromi, enzimi, contaminanti, materiali destinati al contatto con gli alimenti e degli organismi geneticamente modificati sono programmate molteplici attività di tipo legislativo e non legislativo intese a regolarne l'uso e il riconoscimento.

In materia di nutrizione saranno approfondite le problematiche concernenti l'applicazione delle misure di cui al regolamento (UE) n. 1169/2011 del 25 ottobre 2011, relativo alla fornitura di informazioni sugli alimenti ai consumatori.

Sempre nel medesimo ambito, proseguirà inoltre la partecipazione della delegazione italiana presso il Gruppo di alto livello sulla nutrizione e l'attività fisica ("*High Level Group on Nutrition and Physical Activity*"), la cui azione è diretta a incrementare le politiche nutrizionali degli Stati membri attraverso interventi coerenti con gli orientamenti europei in materia.

Nell'ambito del settore degli integratori e degli alimenti destinati a un'alimentazione particolare, l'attività di tipo legislativo prevista per il 2013 riguarderà in particolare la predisposizione di uno schema di

regolamento sugli alimenti destinati a lattanti e bambini e sugli alimenti destinati a fini medici speciali, che sostituirà la direttiva 2009/39/CE sui prodotti destinati a un'alimentazione particolare, abrogando il concetto di prodotto "dietetico"; nonché l'esame di una proposta di regolamento sui nuovi prodotti e i nuovi ingredienti alimentari, adottata dalla Commissione per modificare il vigente regolamento (CE) n. 258/97 in materia.

Nell'ambito delle attività in materia di benessere animale e delle attività previste dalla Strategia sulla salute degli animali 2007-2013, si segnala la partecipazione della delegazione italiana all'iter consultivo, portato avanti dalla Commissione, per la predisposizione della proposta legislativa, da presentare al Parlamento e al Consiglio, (c.d. *Animal Health Law - AHL*), al fine di migliorare e rendere più efficace la normativa in materia di salute degli animali. A tal proposito, si intende perfezionare e mettere a regime sia il Sistema informativo nazionale veterinario per la sicurezza alimentare (SINVSA) a supporto del sistema di reti di sorveglianza epidemiologica per la sanità animale e la sicurezza alimentare, sia il Sistema informativo sanitario SINTESI (Sistema integrato per gli scambi e le importazioni) dedicato alla tracciabilità delle merci di interesse veterinario provenienti da altri paesi membri e la sua attuazione a livello nazionale.

Si intende, altresì, completare il quadro normativo relativo alle anagrafi degli animali. Ciò, anche in previsione dell'imminente modifica del regolamento (CE) n. 1760/2000 "che istituisce un sistema di identificazione e di registrazione dei bovini e relativo all'etichettatura delle carni bovine e dei prodotti a base di carni bovine e che abroga il regolamento (CE) n. 820/97 del Consiglio", e che introdurrà la possibilità di identificare gli animali della specie bovina con identificativi elettronici.

Sarà garantita la partecipazione italiana sia al gruppo di lavoro istituito per la revisione della legislazione sui controlli veterinari all'importazione con particolare riferimento al regolamento (CE) n. 882/2004, che si concluderà con la realizzazione di un quadro normativo orizzontale unico per la legislazione sanitaria di settore, che ai gruppi di lavoro sul sistema informativo veterinario comunitario TRACES ("*Trade Control and Expert System*").

Per contrastare infine gli illeciti riguardanti gli animali da compagnia, saranno messi in atto controlli sia nei confronti dell'importazione e commercializzazione delle pellicce di cane e gatto e dei prodotti che le contengono, sia rispetto all'introduzione illecita di detti animali. Inoltre saranno stabilite procedure operative per regolamentare le movimentazioni dei cani e gatti dai rifugi italiani verso paesi del Nord Europa, al fine di garantirne la piena tracciabilità e tutela.