servizi, intesi come qualsiasi prestazione anche a carattere intellettuale svolta in forma imprenditoriale o professionale, fornita senza vincolo di subordinazione e normalmente fornita dietro retribuzione. I servizi non economici sono invece esclusi. Per tutti i casi in cui rimane la programmazione e quindi i regimi autorizzatori, le procedure sono assoggettate al silenzio-assenso. Si tratta di norme che s'inquadrano nella recente azione di liberalizzazione e semplificazione del Governo, e che offrono un contributo significativo alla sburocratizzazione, passaggio indispensabile per favorire il necessario recupero di competitività dell'economica nazionale.

Golden share nei settori strategici

Al fine di assicurare una maggiore apertura dei mercati anche agli investimenti esteri, mantenendo però un meccanismo di vigilanza e supervisione per settori strategici e rilevanti per l'interesse nazionale, il Governo ha rivisto i poteri d'indirizzo sulle società pubbliche attraverso lo strumento della *golden share*. È stata, quindi, ridisegnata la normativa con riferimento alle imprese operanti nei settori della difesa e della sicurezza nazionale, dell'energia, dei trasporti, delle comunicazioni e dei servizi pubblici essenziali[272]. Il Governo avrà la possibilità di subordinare l'acquisto, da parte di privati, di partecipazioni in tali imprese a precise condizioni o di opporvisi in alcuni casi specifici. I criteri sulla base dei quali tali poteri saranno esercitati sono definiti in linea con le disposizioni dei Trattati dell'Unione e della giurisprudenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea.

È in corso di emanazione il regolamento che individua gli attivi strategici nei settori dell'energia, dei trasporti e delle comunicazioni per l'applicazione dei 'poteri speciali' dello Stato[273]. Rientrano tra le reti definite strategiche la rete fissa TLC e le reti di approvvigionamento e dispacciamento di gas, energia elettrica, porti e aeroporti e rete ferroviaria. In particolare, per il settore energetico vi rientrano la realizzazione e gestione delle reti energetiche d'interesse nazionale e la rete nazionale di trasporto del gas naturale e relative stazioni di compressione e centri di dispacciamento; le infrastrutture di approvvigionamento di gas da Stati non appartenenti all'Unione europea; la rete nazionale di trasmissione dell'energia elettrica e relativi impianti di controllo e dispacciamento. Le reti e gli impianti di rilevanza strategica per il settore dei trasporti sono individuate nelle grandi reti e impianti d'interesse nazionale, destinate anche a garantire i principali collegamenti trans-europei, tra cui, porti e aeroporti d'interesse nazionale e rete ferroviaria di rilevanza per le reti trans-europee.

[272] D.L. 21/2012, cvt. con L. 56/2012.

[273] L'individuazione delle attività di rilevanza strategica per il sistema di difesa e di sicurezza nazionale è stata già operata con il D.P.C.M. 30 novembre 2012, n. 253.

V.10 INFRASTRUTTURE

L'obiettivo di raggiungere l'equilibrio di bilancio nel 2013 e la fase recessiva che caratterizza questa fase dell'economia hanno portato a privilegiare misure di liberalizzazione e semplificazione volte a proseguire gli sforzi per migliorare l'accesso al mercato nelle industrie di rete, nonché misure dirette ad attrarre i capitali privati e migliorare le interconnessioni infrastrutturali, sul territorio nazionale e sui confini, nella logica del corridoio intermodale.

In particolare, il Decreto 'Cresci Italia' ha introdotto la possibilità che alle società di progetto per le opere portuali possa essere attribuito fino al 25 per cento massimo dell'extragettito IVA generato dall'opera realizzata, per coprire parte dell'investimento privato. Sono state fissate le modalità e norme tecniche per i dragaggi dei materiali di aree portuali e marino-costiere poste nei 'Siti d'interesse Nazionale' (cfr. par. V.13). Con il Decreto 'Sviluppo' sono state adottate misure in materia di autonomia finanziaria dei porti, con l'istituzione di un fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti con riassegnazione alle Autorità Portuali dell'1 per cento dell'IVA sulle merci importate.

Al fine di favorire l'uso del *project financing* per la realizzazione di nuove infrastrutture, è previsto che le obbligazioni di progetto emesse dalla società siano soggette allo stesso regime fiscale previsto per i titoli del debito pubblico (imposta del 12,5 per cento). Inoltre, viene rimodulato l'ambito di applicazione delle misure di defiscalizzazione previste dalla Legge di Stabilità per il 2012[274], che viene esteso alla realizzazione di tutte le nuove infrastrutture in partenariato pubblico-privato, eliminando le precedenti limitazioni settoriali e temporali.

Sono state, inoltre, semplificate le procedure in materia di verifiche periodiche: per evitare il possibile arresto degli impianti viene coordinata la calendarizzazione delle verifiche con le esigenze di continuità operativa e produttiva, in particolare per gli impianti di produzione a ciclo continuo (ad esempio le raffinerie) e per la fornitura di servizi essenziali.

Per la realizzazione di opere strategiche d'importo superiore ai 500 milioni di euro con contratti di partenariato pubblico privato è previsto un credito d'imposta a valere sull'IRES e sull'IRAP. Possono essere ammesse al credito le nuove opere infrastrutturali la cui progettazione definitiva sia approvata entro il 31 dicembre 2015 e per le quali non siano previsti contributi pubblici a fondo perduto. Il credito d'imposta è stabilito per ciascun progetto nella misura necessaria al raggiungimento dell'equilibrio del piano economico finanziario[275] e non può essere maggiore del 50 percento del costo dell'investimento.

A seguito dell'autorizzazione alla rimodulazione delle risorse destinate ai patti territoriali e ai contratti d'area, sono stati stabiliti i criteri e le modalità per l'ammissibilità al finanziamento d'interventi infrastrutturali. Questi potranno essere immediatamente finanziati, per un importo pari a 116 milioni per i patti territoriali e a 46 milioni per i contratti d'area. Si tratta di infrastrutture materiali e immateriali consistenti in reti tecnologiche e organizzative stabili e permanenti,

[274] L. 183/2011.
[275] La cui non sostenibilità sia stata precedentemente accertata dal CIPE.

purché coerenti con le finalità e gli obiettivi connessi alle esigenze di crescita economico-sociale del territorio.

Il soggetto responsabile del patto territoriale o il Responsabile unico del contratto d'area, in qualità di soggetto proponente del progetto, avrà tempo fino giugno 2013 per presentare il progetto definitivo o il documento progettuale equivalente dell'infrastruttura da realizzare. Entro 120 giorni dalla presentazione del progetto, il Ministero adotterà, in caso di esito positivo dell'istruttoria, il decreto di approvazione, ovvero comunicherà le motivazioni dell'esclusione.

Infine, è stata introdotta una nuova procedura volta a superare il dissenso espresso in Conferenza dei Servizi, al fine di superare le divergenze tra Stato e Regione nella realizzazione d'infrastrutture[276]. In particolare, in caso di dissenso espresso da parte di una Regione o da una Provincia autonoma, è prevista una reiterazione delle trattative al fine d'individuare una soluzione condivisa, anche volta a modificare il progetto originario. Entro 30 giorni dall'espressione del dissenso viene indetta una prima riunione del Consiglio dei Ministri, con la partecipazione dell'ente locale interessato. A tale riunione possono seguirne altre due, con la stessa scadenza temporale e al termine dell'iter, ove non sia comunque raggiunta l'intesa, la deliberazione del Consiglio dei Ministri può essere adottata con la partecipazione dei Presidenti delle Regioni o delle Province autonome interessate.

IN ITINERE

Consultazione pubblica

Prendendo spunto dal '*débat public*' francese il Governo ha proposto l'introduzione di un dibattito pubblico sulle grandi opere infrastrutturali, prevedendo procedure di consultazione delle popolazioni locali e delle associazioni portatrici d'interessi diffusi[277]. La complessa ripartizione delle responsabilità tra Stato e Regioni, così come il mancato consenso popolare rallentano spesso i processi autorizzativi. Al fine di risolvere tali problemi si è pensato d'introdurre per i progetti più rilevanti e complessi, una normativa specifica che organizzi procedure e strumenti di discussione e di confronto. I progetti più rilevanti e complessi sono quelli che interessano le opere infrastrutturali nazionali, il cui valore è pari o superiore a 200 milioni di euro e che riguardano un bacino di utenza non inferiore a 100 mila abitanti. Verrebbe così istituita una Commissione Nazionale, composta da membri del Governo, del Parlamento, della Conferenza Unificata, delle associazioni di protezione dell'ambiente e delle comunità locali. I membri della Commissione resterebbero in carica 5 anni, sarebbero rieleggibili una sola volta.

Infrastrutture strategiche

Il Programma delle Infrastrutture Strategiche, in linea con gli obiettivi di riduzione della spesa, ha ritenuto prioritarie le infrastrutture già avviate, i progetti esecutivi approvati nonché gli interventi per i quali ricorre la possibilità di finanziamenti con capitali privati[278].

A tale impostazione se ne aggiunge una di valenza sovranazionale relativa alle decisioni assunte e approvate sia dalla Commissione Europea che dal Consiglio dei

[276] D.L.179/2012, art. 33-octies. Non rientrano nella procedura le infrastrutture e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale.

[277] Una prima sperimentazione è stata introdotta in Toscana.

[278] Il suddetto programma delle infrastrutture strategiche prevede programmi di messa in sicurezza degli edifici pubblici esistenti, ivi compresi quelli destinati all'uso scolastico. Per maggiori dettagli cfr. par. V.3.

Ministri dei Trasporti della Unione Europea nel 2012 relativa al nuovo assetto delle Reti TEN-T (*Connecting Europe Facility*).

In questa prospettiva, le priorità d'intervento nazionali coincidono con il sottoinsieme delle infrastrutture strategiche comprese nella rete essenziale trans-europea di trasporto TEN-T, con il duplice vantaggio di abbinare il valore aggiunto di crescita europea al valore aggiunto di crescita italiana e di utilizzare al meglio i cofinanziamenti europei per le stesse infrastrutture. Tali priorità includono, quindi, contratti di programma, assi/valichi ferroviari (Torino - Lione, Brennero, Terzo Valico, Trieste - Divaccia) e interventi di completamento di opere già cantierate. Il collegamento ad alta velocità Torino - Lione è finanziato con circa 3 miliardi, di cui 840 milioni nel triennio 2013-2015 e il resto in tranche di 150 milioni l'anno per il periodo 2016-2029. Il progetto è fondamentale per il trasporto di passeggeri e merci sulla direttrice Ovest-Est, lungo il Corridoio Lisbona-Kiev (Corridoio V Mediterraneo) e consentirà la piena connessione del sistema di piccola e media impresa dell'Europa. Il progetto è quasi totalmente in sotterraneo e interessa il territorio italiano per 12 km di galleria profonda e per poco più di 3 km di sistemazioni in superficie nella Piana di Susa. Il consumo totale di suolo naturale previsto per la Sezione transfrontaliera (lato in Italia) è meno di un ettaro.

Gli stanziamenti totali per le opere relative al valico del Brennero (incluse quelle di accesso) hanno raggiunto a oggi circa 1500 milioni ed entro il prossimo triennio saranno avviati i cantieri per la realizzazione dell'opera.

Per il 'MOSE', il sistema di dighe per Venezia, è stanziata una cifra di 450 milioni per il periodo 2013-2016.

Per maggiori dettagli sulle linee di azione qui individuate si rinvia all'Allegato Infrastrutture. La versione approvata in Conferenza Stato Regioni nello scorso dicembre 2012, ha assunto, peraltro, una fondamentale valenza in rapporto al prossimo ciclo di programmazione comunitaria 2014-2020.

IN ITINERE

La modifica del Titolo V della Costituzione

Per garantire un migliore rispetto del principio di unitarietà economica e legale del territorio della Repubblica, è stata proposta la riorganizzazione del rapporto tra leggi regionali e leggi statali. Questo rapporto dovrebbe essere riorganizzato secondo una logica di complementarietà per permettere di eliminare i ritardi d'intervento su aree d'interesse strategiche del Paese. Alcune materie che ricadono nell'ambito della legislazione concorrente dovrebbero diventare di competenza esclusiva dello Stato (coordinamento della finanza pubblica e del sistema tributario, grandi reti di trasporto, istruzione, commercio estero, trasporto e distribuzione nazionale di energia). Il turismo, competenza esclusiva delle Regioni, potrebbe diventare una competenza concorrente. La riforma costituzionale avrebbe anche lo scopo di aumentare il controllo del governo centrale e della Corte dei Conti sulle finanze locali.

Grazie alla forte accelerazione data nell'ultimo anno ai lavori del CIPE, sono state approvate numerose delibere del Programma Infrastrutture Strategiche, contribuendo così a ridurre il ritardo del Paese e a sostenere l'attività economica. Tra le principali, si ricorda l'approvazione del progetto preliminare dell'*hub* portuale di Ravenna, del valore di 137 milioni di euro, al quale sono stati assegnati in via definitiva 60 milioni di euro. È stato anche approvato il progetto preliminare della variante nel nodo ferroviario di Bari, con un costo di 391 milioni di euro,

coperti all'interno del Contratto di programma di Rete Ferroviaria Italiana. È stato dato il via libera anche al progetto - rientrante tra le priorità dell'Expo 2015- relativo al passante ferroviario di Milano, che consentirà di connettere l'aeroporto di Linate con il servizio ferroviario.

FOCUS

Opere rilevanti sbloccate

Il Governo ha sbloccato una serie di opere ferme alla fase istruttoria e prive di finanziamenti per un importo globale di circa 45 miliardi di euro. Ha quindi chiuso la fase istruttoria di un numero rilevante di progetti che potranno così essere approvati e avviati a realizzazione nel prossimo triennio, per un importo globale prossimo ai 50 miliardi.

Il Governo è intervenuto su molti atti programmatici e leggi di spesa rimasti fermi alla fase programmatica: *i)* il Piano per il Sud di 6.850 milioni, approvato all'inizio dell'agosto del 2011; *ii)* il Fondo Infrastrutture, approvato nel luglio 2011 per un importo globale di 4.930 milioni; *iii)* un elenco di opere confermate e approvate dal CIPE, prima del 2008, per un importo pari a 4.869 milioni; *iv)* molte opere salvaguardate e ritenute indifferibili, con una copertura di 2.800 milioni di euro, ma senza un reale trasferimento delle risorse e senza l'approvazione da parte del CIPE; *v)* il Contratto di Programma delle Ferrovie dello Stato, dal 2010 senza l'approvazione e senza i relativi stanziamenti, per un importo pari a 5.857 milioni.

Il lavoro svolto ha reso possibile la cantierizzazione delle opere e, in alcuni casi, il completamento, d'interventi strategici quali: *i)* nuovi valichi ferroviari; *ii)* il tunnel ferroviario del Frejus sulla Torino-Lione; *iii)* il tunnel ferroviario del Brennero comprensivo dell'asse Fortezza-Verona; *iv)* le Assi ferroviari AV Milano-Venezia, AV Milano-Genova (Terzo Valico dei Giovi) e la Napoli-Bari v) il Sistema MoSE; *vi)* l'asse autostradale Salerno-Reggio Calabria; vii) le reti metropolitane di Torino, Milano, Brescia, Bologna, Roma, Napoli; *viii)* gli Impianti aeroportuali di Milano e Roma; *ix)* gli interventi negli impianti portuali.

Un'azione organica è stata sviluppata anche per il Mezzogiorno sottoscrivendo i seguenti Contratti Istituzionali di Sviluppo: i) l'asse ferroviario Salerno-Reggio Calabria (230 milioni di euro); ii) il nuovo asse ferroviario ad Alta Velocità e Alta Capacità Napoli-Bari (5,2 miliardi di euro); iii) l'asse autostradale Olbia-Sassari (926 milioni di euro); iv) la ristrutturazione funzionale dell'asse ferroviario Palermo-Catania (2,2 miliardi di euro)

Oltre a questi interventi il Governo ha infine approvato e avviato a realizzazione i seguenti interventi: *i)* un lotto funzionale della Strada Statale 106 Ionica (698 milioni di euro); *ii)* asse autostradale Catania-Ragusa (circa 870 milioni); *iii)* asse viario Lioni-Grottaminarda (primo lotto di 70 milioni); *iv)* piastra logistica di Taranto (220 milioni); *v)* nodo metropolitano di Bari per un valore complessivo (391 milioni); *vi)* opere piccole e medie nel Mezzogiorno (circa 400 milioni); *vii)* sviluppo giacimento petrolifero di Tempa Rossa (1.340 milioni).

A marzo 2013, il CIPE ha approvato gli investimenti di manutenzione e sicurezza previsti dai Contratti di Programma di RFI e ANAS, per un totale di circa 5,5 miliardi di euro[279].

A fine marzo 2013 è stato sottoscritto il contratto di finanziamento a lungo termine in regime di *project financing* che, per un importo di 1,8 miliardi di euro consentirà di ultimare il tratto autostradale BREBEMI, che collega Milano, Bergamo

[279] In particolare, il CIPE ha dato parere favorevole sia al Contratto di Programma 2012-2014 (parte servizi) di Rete Ferroviaria Italiana, con finanziamenti pari a circa 4,6 miliardi da utilizzare per la manutenzione straordinaria, ordinaria e la sicurezza della rete. Sia al Contratto di programma 2013 di ANAS Spa che destina 300 milioni di euro al completamento di lavori in corso e agli interventi di manutenzione straordinaria nonché ulteriori 569 milioni alle attività di manutenzione ordinaria, sicurezza, vigilanza e info mobilità. Lo schema di Contratto di RFI è al vaglio delle Commissioni parlamentari per il previsto parere di legge, mentre il contratto di Anas è direttamente applicabile.

e Brescia. Associato ai 520 milioni di euro di mezzi propri conferiti dai soci della Società BREBEMI, il suddetto finanziamento copre interamente il fabbisogno finanziario dell'opera, pari ad oltre 2,3 miliardi di euro.

FOCUS

Il 'Ponte Sullo Stretto'

Il Governo aveva deciso di sospendere, per un periodo complessivo di circa 2 anni, i termini per l'approvazione del progetto definitivo del Ponte sullo stretto di Messina al fine di verificarne la fattibilità tecnica e la sostenibilità economico-finanziaria, anche alla luce delle difficoltà del mercato finanziario. Tale decisione è stata motivata dalla necessità di contenimento della spesa pubblica ed è in linea con la proposta della Commissione europea dell'ottobre 2011 di non includere più questo progetto nelle linee strategiche sui corridoi trans-europei. Solo tali opere, infatti, possono godere del co-finanziamento comunitario. In questo periodo di tempo non si è giunti a una soluzione tecnico-finanziaria sostenibile, quindi è scattata la revoca *ex lege* dell'efficacia di tutti i contratti in corso tra la concessionaria Stretto di Messina Spa e il contraente generale, con il pagamento delle sole spese effettuate e con una maggiorazione limitata al 10 per cento. Al momento dell'entrata in vigore della legge, questa nuova procedura avrebbe dovuto essere accettata dal contraente generale tramite la sottoscrizione di un atto aggiuntivo al contratto vigente, entro il 1° marzo 2013. Il Contraente generale, invece, a novembre 2012 è receduto dal contratto e, in seguito, ha fatto ricorso al Tar del Lazio contro la nota con cui Stretto di Messina Spa si opponeva al recesso. Nel frattempo, tutti gli effetti dei contratti stipulati dalla società Stretto di Messina Spa con il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera sono stati sospesi. Il Governo ha ritenuto che non ci fossero le condizioni necessarie per l'emanazione di un decreto legge di proroga del termine per la stipula dell'atto aggiuntivo, come era stato richiesto dal Contraente generale. Pertanto, la Società Stretto di Messina Spa, andrà liquidata, così come a tutti gli atti contrattuali a valle, compreso quello con il contraente generale.

Un beneficio notevole al settore delle infrastrutture verrà dall'entrata in vigore[280] delle norme che rivedono completamente le regole in materia di documentazione antimafia, contenute nel Decreto di riforma del Codice antimafia e rimaste finora inattuate. La comunicazione antimafia potrà essere rilasciata solo dal Prefetto attraverso il collegamento telematico con banche dati esistenti. È ampliato il numero delle situazioni dalle quali si può desumere un tentativo d'infiltrazione mafiosa, nonché l'elenco dei soggetti sottoposti a verifica. In caso di provvedimento interdittivo è impedita la stipula del contratto e/o imposta la sua risoluzione in fase esecutiva.

Infine, il decreto che istituisce l'anagrafe delle infrastrutture incompiute[281] ha ricevuto l'approvazione della Conferenza Stato-Regioni ed è al vaglio del Consiglio di Stato. Tale anagrafe ha l'obiettivo di censire, in tutta Italia, le opere interrotte e vagliare cosa può essere terminato e cosa invece va demolito con conseguente riassegnazione dei fondi.

Si rinvia alla griglia allegata al presente documento (nonché all'allegato al DEF previsto dalla legge) per il dettaglio aggiornato degli impatti del Programma Infrastrutture Strategiche, degli obiettivi da perseguire nonché delle misure infrastrutturali adottate a partire dal 2010 (Legge n.39/2011). Nella griglia sono

[280] D. Lgs. 218/2012.
[281] Prevista dal D.L. 201/2011, 'Salva Italia'.

indicate, inoltre, le attività adottate per il conseguimento e la continuità degli investimenti nel settore infrastrutturale avvenute anche per il tramite del Programma Infrastrutture Strategiche.

FOCUS

Piattaforma Logistica Nazionale

A febbraio 2013 sono state concluse le verifiche di funzionalità dei sei macroservizi principali della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN). La piattaforma è realizzata da UIRNET Spa per conto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Le attività di verifica hanno accertato la capacità della piattaforma telematica di soddisfare i requisiti di sicurezza e di conseguire e assicurare i requisiti prestazionali richiesti. In questa fase i servizi della piattaforma hanno gestito in simultanea sia 10.000 veicoli che 10.000 utenti.

A rafforzare il risultato tecnico si aggiunge anche il successo sul campo. Con la sperimentazione operativa ha visto il coinvolgimento di più di 800 aziende di trasporto per un totale di circa 10.000 mezzi pesanti (tracciati sia direttamente sia attraverso le soluzioni tecnologiche di primari provider di servizi di *fleet management* già interfacciati con la piattaforma). Sono da sottolineare inoltre i frutti della collaborazione con l'Autorità portuale di Genova, che ha interfacciato con la piattaforma il suo sistema telematico portuale (*ePort*), e con il Voltri Terminal Europa (VTE), che ha modificato il processo di accettazione operato dal suo ufficio merci. Nei test effettuati tra gli utenti che hanno effettuato il preavviso di arrivo al VTE si è registrato un abbattimento del tempo di servizio per l'accesso al terminal dai 17 minuti attuali a poco più di 3 minuti. L'UIRNet ritiene realistico arrivare a servire entro il 2014 i 250.000 utenti effettivi definiti come target all'inizio del progetto, anche e soprattutto attraverso un forte incremento delle sinergie con gli operatori (come terminal interportuali e portuali), i fornitori di servizi tecnologici per la logistica e le società di servizi delle principali associazioni dell'autotrasporto come Confetra, FAI, CNA-FITA e Trasporto Unito.

Il Governo ha sostenuto il progetto con un ulteriore finanziamento di 5 milioni nel 2012, e con norme *ad hoc* che hanno messo in sicurezza il futuro della PLN, estendendo la piattaforma anche ai porti, ai centri merci delle FS e alle piattaforme dei privati.

Il CIPE ha recentemente deliberato su nuovi importanti interventi connessi all'ammodernamento della dotazione infrastrutturale del Paese, a partire da linee metropolitane e ferroviarie. In particolare, nell'ambito del Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS), il Comitato ha:

- approvato il progetto definitivo della prima fase degli interventi di adeguamento tecnologico e infrastrutturale della linea ferroviaria Battipaglia - Reggio Calabria, in attuazione del Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS) sottoscritto il 18 dicembre 2012 (157,4 milioni di euro);
- assegnato 25,3 milioni di euro per l'acquisto di due nuovi treni da destinare alla Linea 1 della metropolitana di Milano, intervento che rientra tra le azioni per l'accessibilità alla Fiera di Milano dove si terrà l'EXPO 2015;
- assegnato al 'Contratto di Programma ANAS - annualità 2012' 50 milioni di euro a favore degli interventi nella laguna di Venezia.

FOCUS

Piano per lo sviluppo aeroportuale

Il Ministro dei Trasporti ha emanato l'Atto d'indirizzo per la definizione del Piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale. Il provvedimento pone le basi per un riordino organico del settore aeroportuale sotto il profilo infrastrutturale, gestionale e della qualità dei servizi.

Recepisce gli orientamenti comunitari e gli indirizzi parlamentari e, successivamente all'intesa con la Conferenza permanente Stato-Regioni, sarà adottato con un decreto del Presidente della Repubblica.

L'Atto d'indirizzo, al fine di ridurre la frammentazione esistente e favorire un processo di riorganizzazione ed efficientamento, formula una proposta d'individuazione degli aeroporti d'interesse nazionale, che costituiranno l'ossatura strategica su cui fondare lo sviluppo del settore nei prossimi anni:

- Aeroporti inseriti nella *Core Network*, considerati di rilevanza strategica a livello UE in quanto pertinenti a città o nodi primari (Bergamo Orio al Serio, Bologna, Genova, Milano Linate, Milano Malpensa, Napoli, Palermo, Roma Fiumicino, Torino, Venezia).
- Aeroporti inseriti nella *Comprehensive Network*: *i)* con traffico superiore a 1 milione di passeggeri annui (Alghero, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Firenze, Lamezia Terme, Olbia, Pisa, Roma Ciampino, Trapani, Treviso, Verona); *ii)* con traffico superiore a 500mila passeggeri annui e con specifiche caratteristiche territoriali (unicità nell'ambito regionale o servizio a un territorio di scarsa accessibilità; Ancona, Pescara, Reggio Calabria, Trieste); *iii)* indispensabili per la continuità territoriale (Lampedusa e Pantelleria).
- Aeroporti non facenti parte delle reti europee: *i)* con traffico vicino al milione di passeggeri e con trend in crescita (Rimini); *ii)* destinati a delocalizzare traffico di grandi aeroporti (Salerno).

Per questi scali è previsto il mantenimento della concessione nazionale, inoltre potranno essere interessati da un programma d'infrastrutturazione che ne potenzi la capacità, l'accessibilità, l'intermodalità nel medio-lungo periodo.

Gli aeroporti non d'interesse nazionale dovranno essere invece trasferiti alle Regioni competenti, che ne valuteranno la diversa destinazione d'uso e/o la possibilità di chiusura.

L'Atto d'indirizzo, inoltre, non prevede la realizzazione di nuovi scali. Tale principio vale, a esempio per Grazzanise (considerata la capacità di Napoli Capodichino di sostenere ulteriori aumenti di traffico e la possibilità di utilizzare lo scalo di Salerno) e Viterbo (i cui investimenti potranno essere usati per il potenziamento infrastrutturale di Fiumicino).

È prevista anche la progressiva dismissione di quote societarie da parte degli enti pubblici atta a favorire l'ingresso di capitali privati, soprattutto negli scali a forte rappresentanza pubblica nella compagine societaria. Verranno messi a punto piani di riequilibrio per raggiungere entro breve termine adeguati livelli di patrimonializzazione (condizione necessaria per il rilascio della concessione totale), come previsto peraltro dalla normativa vigente.

Il provvedimento favorisce anche la costituzione delle cosiddette 'reti aeroportuali', gestite da un unico soggetto, al fine di conseguire vantaggi sul fronte della differenziazione e specializzazione di ruolo nel servire lo stesso territorio con infrastrutture dedicate per tipologia di traffico (es: *low cost*, *cargo*, *charter*, distribuzione stagionale del traffico) e dell'ottimizzazione nell'acquisizione di servizi e beni da parte di fornitori terzi con economie di scala a beneficio di tutti gli aeroporti in rete.

Sono previste, infine: semplificazioni procedurali per l'approvazione dei Contratti di Programma; la revisione dell'orario di apertura e chiusura degli aeroporti; la ridefinizione delle risorse umane e finanziarie destinate ai servizi antincendio, ai controlli di sicurezza e doganali e ad altre tipologie di servizi.

Piano Città e Piano nazionale edilizia abitativa

Nell'ambito del 'Piano città', dedicato alla riqualificazione di aree urbane con particolare riferimento a quelle degradate, sono state selezionate 28 proposte cofinanziati dal Governo per un totale di 318 milioni di euro, 224 assegnati dal

'Decreto Crescita' e 94 a valere sulle risorse della coesione territoriale destinate alle 'Zone franche urbane'[282]. La Cabina di regia[283] ha selezionato le suddette proposte basandosi sulla veloce cantierabilità degli interventi e sulla loro capacità di generare un maggior volume d'investimenti[284].

A febbraio 2013 è stato emanato il decreto attuativo[285] che approva la destinazione delle risorse per l'attuazione del Piano Città, attraverso il 'Fondo per l'attuazione del piano nazionale per le città' nonché le zone franche urbane. I Comuni vincitori firmeranno un contratto di valorizzazione urbana con cui le risorse saranno attribuite ai progetti. Il fabbisogno totale dei progetti accolti è di circa 1,5 miliardi, mentre il grado di copertura media dei progetti accolti è pari al 41 per cento (incidenza dell'importo assegnato rispetto alla richiesta formulata dai Comuni). Il valore degli investimenti effettivamente attivabile è pari a 4,4 miliardi tra fondi pubblici e privati.

La lista dei progetti urbani potrebbe aumentare grazie agli interventi di edilizia sociale cui sta lavorando il Fondo Investimenti per l'Abitare (Fia) gestito da Cassa Depositi e Prestiti Investimenti Sgr, dedicato all'*housing* sociale. Il Fondo rientra nel sistema integrato di Fondi immobiliari, una delle linee di intervento del Piano nazionale di edilizia abitativa. Il Fondo immobiliare investe nell'edilizia privata sociale e ha la finalità di incrementare l'offerta di alloggi sociali per la locazione e la vendita a prezzi calmierati e convenzionati[286]. Attraverso il Piano Città, il Fondo investirà una quota di circa 1,5 miliardi e questa potrà essere efficacemente impiegata grazie all'innalzamento[287] del limite originario del 40 per cento di capitale pubblico per la partecipazione ai fondi d'investimento locale. Entro il 2015 saranno quindi selezionati gli investimenti per l'intero valore del fondo e deliberati definitivamente gli investimenti entro il 2017 (cfr. par. III.2 e par.V.5).

Le altre due linee di intervento riconducibili al Piano nazionale di edilizia abitativa sono relative agli accordi di programma con le Regioni (390 milioni di euro) e agli interventi di edilizia residenziale pubblica (200 milioni di euro)[288].

Infine, per quanto concerne gli interventi di edilizia residenziale pubblica, il Piano ha finanziato e sta rendendo disponibili 5059 alloggi, di cui 146 mediante acquisto, 209 da locazione, 4220 da recupero/ristrutturazione e 484 da nuova costruzione.

[282] Gli interventi accolti riguardano la riqualificazione di aree urbane, con particolare riferimento alla riqualificazione energetica, all'edilizia sociale e all'*housing* sociale, all'edilizia scolastica, all'infrastrutturazione di aree portuali, alla riqualificazione del degrado edilizio anche con riferimento a beni storici, alla creazione di servizi pubblici (per la cultura, per il tempo libero, per lo sport, per le persone diversamente abili), alla riqualificazione ambientale.

[283] Prevista dal D.L. 83/2012 e istituita con D.M. Ministero Trasporti del 3 agosto 2012.

[284] Napoli, Lamezia Terme, Catania, Erice e Taranto le città beneficiate dai fondi delle Zone Franche urbane.

[285] Decreto Dipartimentale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 1105 del 08/2/2013.

[286] Gli alloggi sono destinati a famiglie non in grado di soddisfare sul mercato le proprie esigenze abitative, ma con redditi superiori a quelli che danno diritto alle assegnazioni per l'Edilizia Residenziale Pubblica.

[287] DPCM del 10/07/2012.

[288] Gli accordi di programma sono stati sottoscritti con tutte le Regioni e le Province autonome. Con una prima dotazione di 377,8 milioni di euro, sono stati avviati interventi per 17.101 alloggi (di cui 13.737 di nuova costruzione, 3.168 da recupero/ristrutturazione e 196 da acquisto di immobili esistenti). A questa a linea sono stati recentemente destinati ulteriori 112 milioni di euro.

L'attuazione del Piano nazionale è oggetto di monitoraggio congiunto tra lo Stato e le Regioni e nell'ambito dell'Osservatorio sulla Condizione Abitativa.

Agenda Digitale Italiana

Nel 2012 è stata istituita una Cabina di Regia volta alla definizione dell'Agenda digitale italiana[289] che, come quella europea, è di lungo respiro, sino al 2020, ma si pone obiettivi intermedi a breve termine[290].

È stata, inoltre, istituita un'Agenzia per l'Italia digitale, che in coerenza con gli indirizzi dettati dalla Cabina di Regia[291], è preposta alla realizzazione degli obiettivi dell'Agenda digitale. L'Agenzia è già operativa e impegnata all'attuazione dei Piani nazionali e al coordinamento di quelli regionali e locali per un'omogenea digitalizzazione del Paese.

Per i piani di digitalizzazione in fase di realizzazione vedi sezioni dedicate (telecomunicazioni, scuola digitale, sanità digitale, ecc.).

La Pubblica Amministrazione Digitale

Il concetto di Pubblica Amministrazione è stato, pertanto, trasformato: la carta d'identità e la tessera sanitaria saranno unite in un unico supporto elettronico[292]; ogni cittadino avrà un proprio domicilio digitale per le comunicazioni della PA; il censimento della popolazione, l'indice nazionale degli indirizzi delle imprese e dei professionisti saranno informatizzati e sempre aggiornati. L'Anagrafe unica della popolazione incrocerà i dati della PA per rendere i cittadini 'riconoscibili' presso qualunque ufficio pubblico.

Sarà inoltre obbligatoria la trasmissione di documenti in formato elettronico tra le PA e tra queste ultime e il settore privato. La Legge di Stabilità 2013 ha previsto che l'invio del CUD e del certificato di pensione (ObisM) da parte degli enti previdenziali debba avvenire per via telematica. Il CUD in formato cartaceo verrà rilasciato solo su richiesta. I pensionati possono accedere al CUD e al modello ObisM tramite il sito internet dell'INPS, attraverso il codice d'identificazione personale. In alternativa, la certificazione può essere inviata direttamente alla casella elettronica di posta certificata dell'utente[293].

Ogni contratto che coinvolgerà le PA sarà firmato digitalmente. I contratti pubblici di appalto dovranno essere stipulati con atto pubblico notarile informatico oppure in modalità elettronica (secondo le regole della stazione

[289] Il documento è disponibile al seguente link: http://www.governo.it/GovernoInforma/dialogo/aree/allegati/agenda_digitale/agenda_digitale.pdf

[290] Il suo operato è stato ampiamente condiviso con tutti gli *stakeholders* pubblici e privati, attraverso audizioni di più di 500 soggetti e la produzione di una serie di progetti operativi, tra i quali quelli di cui al Decreto 'Crescita 2.0'.

[291] A questa spetterà il compito di coordinare l'azione delle amministrazioni centrali e territoriali: i Ministeri, le Regioni, gli Enti Locali e le Autorità indipendenti.

[292] In particolare, per il documento digitale unificato, i decreti attuativi prevedono che il nuovo documento sostituirà la carta d'identità, la tessera sanitaria e il codice fiscale; la tessera europea di assicurazione sanitaria, invece, attualmente presente sul retro della tessera sanitaria, sarà rilasciata come tessera aggiuntiva.

[293] I pensionati che non hanno accesso ad internet, potranno ottenere la certificazione in forma cartacea rivolgendosi direttamente a: *i) call center* dell'INPS per l'invio diretto a casa; *ii)* centri di assistenza fiscale (CAF); *iii)* uffici postali aderenti alla 'Rete Amica' che stamperanno il modulo.

appaltante), semplificando le procedure e garantendo così minori costi[294]. Per la gestione dei contratti informatizzati l'Agenzia delle Entrate ha messo a disposizione delle PA un programma informatico (Unimod) per la registrazione degli atti, che consente anche il pagamento delle imposte di registro e di bollo.

Inoltre, è introdotta una riserva per le micro imprese pari almeno al 25 per cento della dotazione per i grandi progetti di ricerca che saranno gestiti dall'Agenzia Digitale Italiana e, in particolare, per attività di ricerca inerente lo sviluppo di servizio o di prodotto innovativo in grado di rafforzare la capacità competitiva delle piccole e medie imprese.

FOCUS

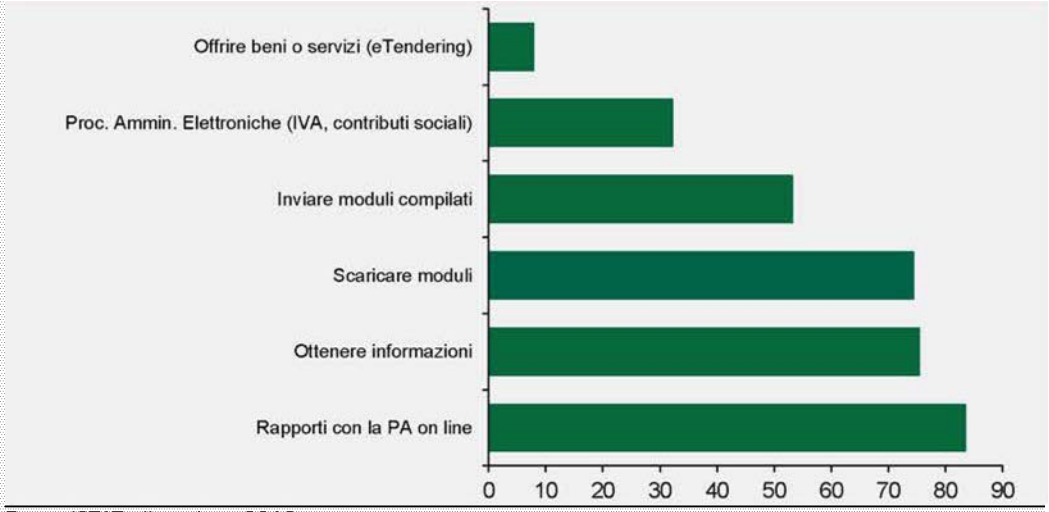
***e-government* - Fruizione dei servizi della Pubblica Amministrazione da parte delle imprese con almeno 10 addetti**

L'indicatore relativo alle imprese che utilizzano direttamente la rete per usufruire di particolari servizi offerti *on line* dalla PA mostra che, nel corso del 2011, l'83,5 per cento delle imprese ha interagito telematicamente con la PA (si veda Figura).

La percentuale d'imprese che utilizza i servizi *on line* della PA è pari a circa il 94 per cento nelle imprese con almeno 50 addetti e raggiunge il 98,6 per cento nelle imprese di maggiore dimensione. I servizi più utilizzati sono quelli a minor grado d'interattività, come ottenere informazioni (75,5 per cento) e scaricare moduli dai siti delle Pubbliche Amministrazioni (74,4 per cento).

Meno utilizzati i servizi a maggiore contenuto interattivo, come l'inoltro on line di moduli compilati (53,2 per cento) e lo svolgimento interamente per via elettronica di almeno una delle procedure amministrative considerate, dichiarazione IVA e contributi sociali per i dipendenti (32,2 per cento)[295].

IMPRESE CON ALMENO 10 ADDETTI PER TIPOLOGIA DI SERVIZI PUBBLICI ON LINE UTILIZZATI DURANTE L'ANNO 2011 E CLASSE DI ADDETTI. ANNO 2012 - valori percentuali sul totale delle imprese



Fonte: ISTAT, rilevazione 2012.

[294] Solo la scrittura privata potrà essere gestita con le tradizionali modalità cartacee.

[295] Poiché per alcune delle procedure individuate, le comunicazioni sono in Italia effettuabili obbligatoriamente per via telematica, è possibile avere anche una visione indiretta di quanta parte di tali attività venga effettuata tramite intermediari abilitati e non direttamente dalle imprese. L'effetto intermediazione deve tener conto anche delle imprese che, pur utilizzando Internet, non hanno inviato moduli on-line alla PA, di quelle che non dispongono di una connessione Internet e delle imprese non informatizzate.

> Sempre nell'ambito di sistemi di *e-Procurement*, il 18 per cento delle imprese utilizza Internet per accedere comunque almeno alla documentazione e alle specifiche di gara messe a disposizione on line dalla PA. Inoltre, tra le imprese che partecipano alle gare on line, la maggior parte offre beni o servizi alle PA italiane (99 per cento) e solo una piccola parte partecipa a gare indette da amministrazioni pubbliche di altri Paesi Europei (7,8 per cento).
>
> In Europa nel corso del 2011, il tipo più frequente d'interazione delle imprese con la PA ha riguardato lo scarico di moduli elettronici (77,7 per cento), seguito da quelli relativi a ottenere informazioni (76,1 per cento) e inviare moduli compilati (60,6 per cento). Nonostante un generale diffuso utilizzo di servizi di *eGovernment* da parte delle imprese con almeno 10 addetti in Europa (EU27 pari a 87 per cento), si osservano ancora nel 2012 notevoli differenze tra Paesi. Per tutti gli indicatori le piccole imprese italiane rimangono indietro rispetto alla media di quelle europee; all'aumentare del livello d'interazione richiesto nei rapporti on line con la PA si riduce la percentuale d'imprese che direttamente utilizzano Internet per usufruire di tali opportunità; infatti nell'invio dei moduli compilati *on line* anche le medie (52,4 per cento) e le grandi imprese (72,2 per cento) rimangono dietro la media di quelle europee (rispettivamente 77,1 per cento e 83,5 per cento).
>
> Tra i vari fattori potrebbe essere particolarmente rilevante il fatto che alcune delle procedure fiscali e contributive da svolgersi obbligatoriamente *on line* risentono dell'effetto intermediazione non rilevato dal questionario europeo (effetto rilevato per la prima volta nel 2012 nel questionario italiano; l'88,5 per cento delle imprese italiane con almeno 10 addetti ha dichiarato di utilizzare intermediari, quali consulenti, commercialisti, CAF, un'altra impresa del gruppo di appartenenza, nei rapporti, on/offline, con la PA)[296].

Anche nel campo della sanità, la rivoluzione digitale permetterà di razionalizzare la spesa, incrementare la qualità del servizio, garantire trasparenza nelle attività. Sono stati introdotti il fascicolo sanitario elettronico (FSE) - grazie al quale ogni cittadino sarà dotato di una cartella clinica elettronica consultabile da ogni medico - e la ricetta elettronica, che sostituirà le prescrizioni mediche cartacee, con un risparmio stimato di circa 1 miliardo di euro annui (per maggiori dettagli vedasi par. V.2).

Particolare attenzione è stata dedicata alla digitalizzazione del settore della giustizia (cfr. par.V.13), al fine di garantire trasparenza e rapidità dei processi, quale leva fondamentale per incrementare l'efficienza del Paese. È stata recepita la Direttiva 2010/40/UE per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) e, per il trasporto locale, l'Italia ha predisposto la diffusione della bigliettazione elettronica, anche mediante cellulare.

La CONSIP ha pubblicato un Avviso di pre-informazione al mercato riguardante 6 appalti relativi a servizi in ambito Sistema Pubblico di Connettività che saranno

[296] Le Difficoltà di misurazione dell'indicatore *eGov* dovute alla diversità di legislazione nei vari Paesi (che rende obbligatorio o meno lo svolgimento online di alcune procedure amministrative/fiscali) e il diverso ricorso all'outsourcing nei rapporti con la PA nei vari Paesi (che non viene misurato dall'indagine comunitaria), rendono non del tutto comparabili gli indicatori rilevati sulle imprese e hanno comportato delle incoerenze tra i risultati prodotti con la raccolta delle informazioni dal lato degli utilizzatori (imprese) e quelli rilevati dal lato della offerta (PA). Il nuovo *eGovernment Benchmark Framework* 2012-2015 adottato a Giugno 2012, pone maggiore attenzione sul lato dell'utilizzo dei servizi e la necessità di effettuare un *matching* tra domanda e offerta. L'ipotesi è che ciò sia possibile attraverso una nuova metodologia di raccolta di dati presso le PA che offrono un servizio online e raccolgono dati sulla numerosità delle imprese che svolgono online la procedura/servizio. Per questo tra 2013 e il 2014 l'Istat effettuerà uno studio di fattibilità per individuare presso le PA l'esistenza di dati relativi ai servizi online connessi alla vita dell'impresa, la loro accessibilità e disponibilità in termini di attività economica, classe addetti e coinvolgimento degli intermediari nella fase d'invio telematico.

banditi nel 2013. Il Sistema Pubblico di Connettività (SPC) è la rete che collega tutte le amministrazioni pubbliche italiane, consentendo loro di condividere e scambiare dati e risorse informative[297].

I servizi appaltati per un valore pluriennale presunto di 3,55 miliardi di euro si collocano nell'ambito di una spesa annua della PA per beni e servizi ICT pari a 5,3 miliardi di euro e renderanno disponibili i servizi abilitanti per la realizzazione dei programmi dell'Agenda Digitale Italiana.

Da gennaio 2013 è attiva, in via sperimentale, la nuova banca dati nazionale per i contratti pubblici (AVCpass) prevista dal Codice dell'Amministrazione Digitale e gestita dall'Autorità di Vigilanza sui Contratti Pubblici. La fase sperimentale durerà 3 mesi, poi a partire da aprile 2013, il sistema diventerà obbligatorio per i bandi al di sopra di 1 milione di euro. Dal terzo trimestre la banca dati diventerà vincolante per tutti i bandi al di sopra di 150 mila euro e da ottobre 2013 il servizio sarà obbligatorio per tutti i bandi d'importo superiore ai 40 mila euro, pena la nullità della gara. La banca dati, nata anche come strumento di semplificazione degli oneri amministrativi a carico dei fornitori pubblici, permette sia alle Stazioni Appaltanti che agli Enti aggiudicatori l'acquisizione dei documenti a comprova del possesso dei requisiti di carattere generale, tecnico-organizzativo ed economico-finanziario per l'affidamento dei contratti pubblici. Dall'altro lato consente agli Operatori Economici d'inserire a sistema i documenti la cui produzione è a proprio carico. Uno dei moduli dei quali il sistema AVCpass si compone è il Fascicolo Virtuale dell'Operatore Economico che offre agli Operatori Economici la possibilità di creare un proprio *repository* dove collezionare i documenti utili da presentare in sede di partecipazione alle procedure di scelta del contraente per l'affidamento di contratti pubblici. Per iniziare ad approcciare con il sistema AVCpass, è stata creata una versione dimostrativa del Fascicolo Virtuale, grazie alla quale l'Utente potrà imparare a conoscere il sistema e le funzionalità da questo offerte.

FOCUS

Il Piano Nazionale Banda Larga

Per il completamento del Piano Nazionale Banda Larga, l'Italia ha stanziato ulteriori 150 milioni di euro[298] di fondi nazionali e 203,5 milioni di euro di fondi regionali (30,4 a valere sul Piano di Azione Coesione) per garantire al 100 per cento dei cittadini connettività ad almeno 2 Mbps. I bandi per la riduzione del *digital divide* allocheranno 120 milioni per il Sud (fondi residui) e almeno 310 milioni al Centro-Nord[299]. È stato definito, inoltre, un Progetto Strategico per la Banda Ultralarga che, in una prima fase, riguarderà il 40 per cento dei cittadini del Mezzogiorno e che ha semplificato le procedure burocratiche per lo sviluppo della rete. In particolare, a breve sarà bandita la gara per la diffusione della banda ultralarga nelle Regioni del Mezzogiorno, che usufruirà di 260 milioni di euro disponibili nell'ambito del Piano di Azione Coesione, per un totale di finanziamento pubblico pari a 383 milioni di euro, cui si aggiungerà almeno il 30 per cento di contributo privato (per un totale finanziamento disponibile di oltre 500 milioni di euro).

[297] Il Codice dell'Amministrazione Digitale (CAD) definisce l'insieme d'infrastrutture e di regole tecniche per lo sviluppo, la condivisione, l'integrazione e la diffusione del patrimonio informativo e dei dati della PA, necessarie per assicurare l'interoperabilità, garantendo la sicurezza e la riservatezza delle informazioni.

[298] Aggiuntivi rispetto alla dotazione iniziale, previsti dal D.L.83/2012.

[299] Ai 150 milioni stanziati dal D.L. 83/2012 si sono aggiunti 160 milioni messi a disposizione delle Regioni.

Nell'ambito del Piano Nazionale Banda Larga, nato nel 2008, sono stati banditi ulteriori 900 milioni (di cui 237 privati) per azzerare il *digital divide* (almeno 2 mbps a tutti i cittadini) e accelerare lo sviluppo della banda ultralarga (da 30 mbps a 100 mbps) per circa il 40 per cento dei cittadini della Basilicata, Calabria, Campania, Molise e Sicilia. Concorre in modo rilevante la rimodulazione dei programmi cofinanziati che, attraverso il Piano di Azione Coesione d'intesa con le Regioni interessate, ha fatto confluire nel progetto più di 347 milioni di euro. I bandi porteranno la banda larga a 2,8 milioni di cittadini residenti in 3600 località in tutta Italia e la banda ultralarga a 4 milioni di cittadini residenti in 180 comuni del Sud Italia. Tale iniziativa può rappresentare una forte spinta per l'intera filiera delle telecomunicazioni, per il settore dell'impiantistica civile e dell'elettronica.

Oltre a ciò, il Progetto Strategico Banda Ultralarga, approvato dalla Commissione Europea a dicembre 2012[300], prevede un piano nazionale che nel suo primo intervento si concentrerà nel Sud Italia, ma che sarà attuato in tutte le Regioni che decideranno di aderire e che si avvarrà anche delle risorse comunitarie della nuova programmazione 2014-2020. Con tale Piano verranno rispettati gli obiettivi dell'Agenda Digitale Europea di portare internet ad almeno 30 mbps per tutti entro il 2020. L'intervento pubblico si limiterà alle sole aree bianche delle reti di nuova generazione (NGAN), ove il mercato da solo non dimostra interesse a investire.

L'Italia, inoltre, ha messo a gara quasi un miliardo di euro per la diffusione delle *smart cities and communities* e ha rivoluzionato la partecipazione pubblica in tema di ricerca puntando su appalti pre-commerciali e sul *risk sharing facility* per l'Innovazione Digitale, ovvero un meccanismo di finanziamento con ripartizione del rischio in accordo con altri investitori istituzionali. In particolare, a valere sui Fondi comunitari nell'ambito del programma '*Horizon 2020*', a novembre 2012 sono stati chiusi i bandi per la costruzione di capacità industriali e prototipi nelle tecnologie *smart*. Le domande presentate sono state 148 per un valore totale di 2,3 miliardi, di cui la maggior parte nel settore della cultura (215 milioni). Per maggiori dettagli sulla ricerca si rimanda al paragrafo V.3.

FOCUS

Misure contro le minacce alla sicurezza informatica

Per rafforzare le capacità del Paese di confrontarsi con le minacce alla sicurezza informatica, il Governo ha definito un'architettura di sicurezza cibernetica nazionale e di protezione delle infrastrutture critiche. Il decreto pone le basi per un sistema organico.

Gli attacchi alla sicurezza informatica negli ultimi anni hanno avuto una crescita esponenziale. Nel 90 per cento dei casi l'attacco ha successo a causa dell'errata configurazione del sistema di sicurezza e per la mancanza di competenze specifiche. La legge n. 133/2012 pone in carico al sistema per la sicurezza nazionale e all'*intelligence* il ruolo di 'catalizzatore' della protezione cibernetica del Paese. L'architettura istituzionale individuata dal decreto si sviluppa su tre livelli d'intervento: i) politico, per l'elaborazione degli indirizzi strategici, affidati al Comitato interministeriale per la sicurezza della Repubblica; ii) di supporto operativo e amministrativo e a carattere permanente, con il Nucleo per la Sicurezza Cibernetica presieduto dal Consigliere Militare del Presidente del Consiglio; iii) di gestione di crisi, affidato al Tavolo interministeriale di crisi cibernetica. Il Decreto prevede un quadro strategico nazionale, che si tradurrà nella prossima adozione di un Piano nazionale per la sicurezza dello spazio cibernetico.

[300] Decisione c(2012)9833 del 18/12/2012.

V.11 ENERGIA E AMBIENTE

La produzione energetica

Con il 'Decreto Crescita' si sono definiti i criteri e gli strumenti per una rideterminazione delle componenti fiscali e parafiscali (es. oneri per le rinnovabili) sulle imprese a forte consumo energetico, tenendo conto del peso che l'energia riveste sui costi di produzione e sull'attività d'impresa. Il nuovo schema non comporterà maggiori oneri per il bilancio pubblico e per i consumatori domestici[301].

Per la produzione energetica (elettrica o termica) da parte di cementifici e centrali termoelettriche, è stata introdotta la norma[302] che prevede che il combustibile solido secondario (Css) possa diventare un 'non-rifiuto' qualora rispetti le condizioni dettate dalla normativa comunitaria e nazionale. Sarà possibile, pertanto, utilizzare il Css come combustibile per sostituire parzialmente i combustibili fossili esclusivamente nei suddetti impianti, ma solo in seguito a una dichiarazione di conformità emessa dal gestore dell'impianto che lo ha prodotto. Senza tale dichiarazione, il Css resta un rifiuto. Il Css può essere combustibile solo se prodotto da rifiuti urbani e speciali e anche materiali 'non rifiuti', purché siano non pericolosi. Tutte le fasi di produzione del Css combustibile sono soggetti alla normativa sui rifiuti. Inoltre, il Css può essere prodotto solo dagli impianti autorizzati ai sensi del Codice Ambientale, oppure che siano in possesso dell'AIA.

Per le infrastrutture energetiche, le aree costiere entro cui non è possibile procedere a attività di ricerca e produzione di idrocarburi per il gas e il petrolio vengono ridefinite in modo più restrittivo: la distanza minima viene uniformata a 12 miglia (anziché 5) dalle linee di costa e dal perimetro esterno delle aree marine e costiere protette, con la salvaguardia dei diritti acquisiti in base alle concessioni già emesse. È infine creato un fondo per le attività di salvaguardia del mare e di sicurezza delle operazioni *offshore*, finanziato attraverso l'aumento delle *royalties* per le estrazioni in mare (dal 7 al 10 per cento per il gas e dal 4 al 7 per cento per il petrolio).

Per il settore idroelettrico, il decreto 'Cresci Italia' ha confermato l'obbligo d'indizione di gare a evidenza pubblica per l'attribuzione a titolo oneroso di concessioni di grande derivazione d'acqua, per una durata da venti fino a un massimo di trenta anni, in base all'entità degli investimenti ritenuti necessari. Rispetto alla pregressa disciplina, il legislatore è intervenuto sui criteri di priorità per l'aggiudicazione, dando primario rilievo all'offerta economica per l'acquisizione delle risorse pubbliche, parte delle quali è destinata alla riduzione delle bollette elettriche[303].

È operativo dal 2012 il 'sistema nazionale di certificazione della sostenibilità dei biocarburanti e dei bioliquidi'. Tale sistema permette di verificare il rispetto dei criteri di sostenibilità che biocarburanti e bioliquidi devono rispettare sia per

[301] D.L. 83/2012, art.39. Con successivi decreti del Ministero per lo Sviluppo Economico saranno definite le imprese a forte consumo di energia, in base a requisiti e parametri relativi a livelli minimi di consumo e incidenza del costo dell'energia sul valore dell'attività d'impresa.

[302] D.Lgs. 205/2010, integrato dai D.M. n.22 del 14 febbraio 2013 e n.62 del 14 marzo 2013.

[303] D.L. 83/2012, art.37.

l'accesso agli incentivi sia per il raggiungimento dei target previsti. Tra tali criteri è definita una soglia minima di risparmio nelle emissioni di CO_2 prodotte nell'intero ciclo di vita rispetto a quelle causate da corrispondente combustibile fossile convenzionale ('GHG *saving*'). Per quanto concerne i biocarburanti, sono state inoltre introdotte misure per la promozione della filiera di produzione[304].

Inoltre, è stato limitato l'utilizzo in forma premiante (*double counting*) dei rifiuti e sottoprodotti ai fini del raggiungimento dei target europei.

Al fine di favorire una crescita dell'energia rinnovabile più equilibrata, sono state apportate importanti modifiche ai meccanismi d'incentivazione sia per l'energia fotovoltaica (cd. Quinto Conto Energia) che per le rinnovabili elettriche non fotovoltaiche (idroelettrico, geotermico, eolico, biomasse, biogas, bioliquidi, gas di discarica, gas residuati dai processi di depurazione, oceanica).

FOCUS

La riforma degli incentivi per la promozione delle rinnovabili elettriche

Al fine di programmare una crescita dell'energia rinnovabile più equilibrata e in linea con gli impegni sottoscritti in ambito europeo sono state apportate importanti modifiche alla normativa riguardante gli incentivi per l'energia elettrica prodotta da impianti rinnovabili, seguendo lo schema previsto dal decreto legislativo 3 marzo 2011, n. 28. Infatti, con l'adozione del Decreto sul cd Quinto Conto Energia[305] e del Decreto sulle Rinnovabili elettriche non fotovoltaiche[306] è stato ridisegnato il sistema nazionale dei meccanismi di sostegno alla produzione di elettricità da fonti rinnovabili, i cui oneri gravano sulla bolletta elettrica. Per quanto attiene il Quinto Conto Energia, l'Autorità per l'energia elettrica e il gas (AEEG) ha individuato nel 27 agosto 2012 la data di entrata in vigore del quinto conto energia (45 giorni dopo il superamento della soglia di 6 miliardi di costo indicativo cumulato annuo degli incentivi complessivamente erogati al fotovoltaico). Il quinto conto energia cesserà dopo trenta giorni dalla data di raggiungimento del costo indicativo cumulato annuo di 6,7 miliardi di euro.

Per il fotovoltaico è probabile che il tetto previsto sia raggiunto nei prossimi mesi. Il Governo ha tuttavia manifestato l'intendimento di continuare a sostenere il fotovoltaico, con misure non onerose per i consumatori elettrici, promuovendo in particolare la semplificazione delle procedure amministrative e un utilizzo più razionale del meccanismo dello scambio sul posto.

L'incentivazione delle fonti rinnovabili elettriche non fotovoltaiche è stata definita per impianti con potenza non inferiore a 1 kW e che entrano in esercizio dopo il 31 dicembre 2012. Anche in questo caso è stato introdotto un tetto agli incentivi erogabili: il costo complessivo di tutte le tipologie di incentivo degli impianti a fonte rinnovabile (inclusivo, quindi, degli incentivi riconosciuti sulla base dei precedenti meccanismi), con esclusione di quelli fotovoltaici, non potrà superare i 5,8 miliardi di euro annui. Il livello dei nuovi incentivi differisce secondo la fonte, il tipo d'impianto e la taglia. Di particolare rilevo la definizione di una soglia oltre la quale la determinazione dei livelli d'incentivazione della produzione d'energia sarà effettuata, per ciascuna fonte, tramite aste competitive al ribasso gestite dal GSE, nei limiti dei contingenti annui di nuova capacità produttiva[307].

[304] D.L. 83/2012, art. 34.

[305] D.M. Ministero dello Sviluppo Economico di concerto con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 5 luglio 2012 'Attuazione dell'art. 25 del D.Lgs. 3 marzo 2011, n. 28, recante incentivazione della produzione di energia elettrica da impianti solari fotovoltaici (c.d. Quinto Conto Energia).

[306] Decreto Ministero dello Sviluppo Economico 6 luglio 2012: Attuazione dell'art. 24 del D.Lgs. 3 marzo 2011, n. 28, recante incentivazione della produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili diverse dal fotovoltaico.

[307] Le revisioni apportate dai due decreti in oggetto hanno tenuto conto dei pareri dell'Autorità per l'Energia e della Conferenza Unificata, di specifiche mozioni Parlamentari e di suggerimenti di Associazioni di categoria.