

- l'attrazione e la mobilità internazionale dei ricercatori);
- sarà avviata l'attuazione di una nuova azione del PON (I.3) appositamente dedicata a sostenere l'alta formazione in ambiti coerenti con la SNSI (percorsi di formazione post lauree triennali);
  - saranno avviati i progetti finanziati nell'ambito dell'iniziativa europea ECSEL (*Electronics Components and Systems for European Leadership*);
  - saranno finanziati i progetti di ricerca sulle KETs, grazie alla ormai piena operatività del Fondo di Fondi gestito dalla Banca Europea degli Investimenti (BEI), con la quale in MIUR ha sottoscritto un apposito Accordo di Finanziamento nel dicembre 2016;
  - sarà data piena attuazione ai progetti di ricerca industriale e sviluppo sperimentale nelle 12 aree di specializzazione (*Aerospazio, Agrifood, Blue Growth* - economia del mare, Chimica verde, *Design*, creatività e *made in Italy* (non R&D), Energia, Fabbrica intelligente, Mobilità sostenibile, Salute, *Smart, Secure and Inclusive Communities*, Tecnologie per gli Ambienti di Vita, Tecnologie per il Patrimonio Culturale) individuate dal PNR 2015-2020 il cui stanziamento è pari a complessivi 497 milioni di euro, di cui 327 milioni di euro a valere sulle risorse del PON R&I e 170 milioni di euro a valere sulle risorse del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC). In particolare, nel corso del 2019 sarà data attuazione agli interventi, le cui premesse sono state poste in essere nel 2018 con il completamento dell'iter amministrativo che ha condotto alla decretazione di n. 64 progetti di ricerca e all'avvio delle attività di erogazione delle agevolazioni;
  - si avvieranno le attività destinate al potenziamento delle infrastrutture di ricerca (azione II.1 del PON), con il finanziamento di progetti finalizzati al potenziamento delle IR individuate dal MIUR come prioritarie nel PNIR 2014-2020 e ammissibili per l'accesso ai fondi PON. Si tratta di infrastrutture di ricerca funzionali all'implementazione di progetti rispondenti ad uno o più ambiti ESFRI (*European Strategy Forum on Research Infrastructures*) e che risultino, altresì, di notevole impatto sulle traiettorie SNSI.
  - Il Governo, per quanto relativo alla tutela e protezione dei dati scambiati, in continuità con il percorso di ricerca e sviluppo tecnologico intrapreso negli ultimi anni, intende perseguire gli interventi finalizzati alla individuazione e applicazione di soluzioni innovative, al fine di favorire la circolazione delle informazioni quale leva per lo sviluppo di nuovi servizi, sia nel mondo pubblico, che in quello privato.

Nel dettaglio le linee di evoluzione sono finalizzate a:

- identificare e abilitare soluzioni, in coerenza con i dettami introdotti dal quadro regolamentare europeo in termini di *Data Privacy* che, grazie all'utilizzo di *Smart Contracts*, *Permissioned Blockchain* e servizi *Cloud*, consentano ai "proprietari dell'informazione" di mantenere costantemente il controllo dei propri dati (*Personally Identifiable Information - PII*) anche attraverso meccanismi di autorizzazione puntuale all'utilizzo;
- abilitare servizi di federazione di *cloud (FaaS - Federation as a Service)* a livello nazionale e/o europeo che, attraverso soluzioni basate tecnologia *blockchain*, garantiscano lo scambio di informazioni sicuro inter-Amministrazioni.

Per favorire i rapporti di cooperazione internazionale si intende continuare a curare le collaborazioni e gli investimenti sulle grandi infrastrutture di ricerca internazionali (es. *Virgo and LIGO detectors* – onde gravitazionali, CERN - fisica delle particelle, ESO, SKA –Astronomia, SESAME –sincrotrone, DTT Fusione Nucleare, il *Data Center* del Centro europeo per le previsioni meteorologiche a medio termine di Reading –UK, collocato presso il "Tecnopolo" di Bologna, sede del Laboratorio europeo di Biologia Molecolare, EMBL, nel campus "Adriano Buzzati-Traverso" del CNR) e, contestualmente, rafforzare i rapporti di politica della ricerca tramite accordi bilaterali o partecipando ad iniziative multilaterali, sia con i partners tradizionali (es. Giappone, Stati Uniti), sia "emergenti" (Cina), con un'attenzione alla sponda Sud del Mediterraneo, tramite l'iniziativa dialogo 5+5 oltre al programma europeo PRIMA.

Nel periodo 2019-2020 si evidenzia che un'attenzione verrà data all'edizione 2020 dell'*EuroScience Open Forum*, l'evento biennale scientifico più importante d'Europa *EuroScience* che si svolgerà su designazione dell'ESOF a Trieste, quale Capitale della Scienza Europea 2020.

Un'attenzione particolare sarà dedicata alle risorse umane per rafforzare e consolidare la vicinanza di chi opera nell'ambito della ricerca all'estero con il sistema nazionale della ricerca. Per questo sono stati creati strumenti come il Bando "Leonardo Da Vinci" per azioni di mobilità e la Medaglia "Leonardo Da Vinci", entrambi rivolti alle ricercatrici e ai ricercatori italiani che si proiettano in ambiti di studio globali il Premio "Rita Levi Montalcini" ed il Premio "Chiamata diretta" di studiose e studiosi dall'estero, rivolto ai tre più giovani studiosi italiani o stranieri assunti in Università italiane, a seguito di chiamata diretta nel ruolo di professore di I o II fascia e la doppia affiliazione, in una Università italiana e in una straniera, dei docenti provenienti dall'estero.

Il Fondo integrativo speciale per la ricerca (FISR) finanzia "specifici interventi di particolare rilevanza strategica, indicati nel Programma Nazionale delle Ricerche (PNR) e nei suoi aggiornamenti per il raggiungimento degli obiettivi generali", (articolo 1, comma 3, D.Lgs. n. 204/1998).

In particolare, gli interventi da sostenere, sono riferiti alle aree individuate dalla Strategia Nazionale di Specializzazione Intelligente (SNSI), nonché alle tematiche inerenti *Excellent Science di "Horizon 2020"* per garantire qualità e innovazione tecnologica, ponendo particolare attenzione ai bisogni nazionali.

Nell'ambito dei Programmi di ricerca a carattere nazionale hanno rilevanza strategica:

- il PNRA ed il PRA (programma di ricerche in Antartide e in Artico).

Il Programma Nazionale per le Ricerche (PNR) è il quadro di riferimento in cui sono comprese tutte le strategie, gli obiettivi e gli interventi per la ricerca del Governo. In questo contesto è inserito il PRORA. L'aggiornamento del PNR sarà una importante occasione per dare ulteriore rilancio e incisività alle strategie del settore aerospaziale.

Nell'ambito del programma quadro per la ricerca Horizon 2020, il Governo rafforzerà la partecipazione alle attività, in corso ed in via di definizione, volte al coordinamento della ricerca europea ed internazionale nei settori relativi alla Sfida Sociale 2 (sicurezza alimentare e nutrizionale, agricoltura e silvicoltura sostenibili, ricerca marina, marittima e sulle acque interne e bioeconomia).

In particolare, nell'ambito del Comitato Permanente per la Ricerca in Agricoltura (SCAR), darà il proprio contributo alla definizione delle priorità per le attività di ricerca europee e interverrà nelle diverse fasi di gestione dei bandi per il finanziamento dei Consorzi di ricerca, allo scopo di rafforzare la partecipazione della comunità scientifica nazionale nel contesto internazionale, tenuto anche conto che nel 2019 è prevista la partecipazione ad una nuova iniziativa di coordinamento della ricerca europea in materia di gestione sostenibile dei suoli agricoli

Proseguirà, inoltre, l'impegno del Governo nell'ambito del programma di cooperazione scientifica dell'OCSE a sostegno della mobilità dei ricercatori e del trasferimento delle conoscenze nell'ambito delle produzioni agro-alimentari sostenibili.

### **Reti di nuova generazione del servizio radiomobile terrestre (5G)**

L'evoluzione di rete, che attualmente sta migrando verso sistemi 5G, ingloba in sé diverse tematiche di ricerca che spaziano dalla rete di comunicazione in senso stretto all'*Internet of Things* (IoT). Dal punto di vista delle telecomunicazioni, il 5G spingerà l'evoluzione verso reti altamente performanti dal punto di vista della capacità di banda offerta tanto dall'infrastruttura fissa in fibra ottica quanto dalle varie tecnologie di accesso mobili. In seguito all'accordo sottoscritto con l'Istituto europeo di Ricerca "JRC" verranno ulteriormente rafforzati i progetti di collaborazione nel settore della ricerca per le radiocomunicazioni e i Big Data. In particolare, la collaborazione sarà attiva negli studi sulle bande di frequenza a microonde e a onde millimetriche, scelte tra le bande candidate per il 5G, con applicazioni all'Internet delle cose (IoT), ai trasporti intelligenti ed all'analisi dei dati raccolti tramite i sensori.

## 5.2 Politiche italiane nel settore aerospaziale

La strategia nazionale nel settore aerospaziale è finalizzata a garantire un forte coordinamento nazionale, sia per assicurare all'Italia un ruolo competitivo nelle nuove sfide internazionali, sia per consentire al Paese di avvantaggiarsi delle ricadute tecnologiche e industriali che ne derivano.

A tale scopo, anche per il 2019, l'elemento strategico fondamentale espresso dal Comitato interministeriale è rappresentato proprio dalla necessità di catalizzare le esigenze, anche per il 2019, e orientare i finanziamenti in settori ritenuti strategici, mettendo a sistema i canali d'intervento tradizionali della politica spaziale nazionale con le risorse dei programmi europei e gli investimenti privati, anche in base al "Piano Strategico *Space Economy*".

Il settore Spazio rappresenta un'area di tradizionale forza ed eccellenza del nostro Paese. Infatti, l'Italia è oggi uno degli Stati membri UE (e sotto un profilo globale una delle poche nazioni al mondo) a disporre di una filiera di conoscenze e di prodotto completa nel settore spaziale, che si contraddistingue per un'ampia gamma di applicazioni in ambito civile e militare; di un forte posizionamento tecnico scientifico internazionale; di una proficua interazione tra ricerca di base, ricerca applicata e imprese. In particolare, le azioni e gli obiettivi perseguiti sono orientati su aree di valenza strategica che vanno dal governo del territorio, allo sviluppo della conoscenza scientifica e della capacità competitiva del tessuto industriale.

Nel 2019, la strategia nazionale sarà dunque improntata a continuare a dare esecuzione agli accordi internazionali nel settore della ricerca aerospaziale, al fine di implementare lo sviluppo di un sistema della ricerca che allarghi le ricadute ed i benefici all'intero sistema industriale e produttivo, in una nuova chiave di sostenibilità, rafforzando il proprio ruolo preminente nel panorama europeo ed internazionale, anche nell'attuazione di grandi programmi strategici in ambito satellitare, quali "*Cosmo-SkyMed*" e "*Copernicus*" (per quest'ultimo ambito del programma si evidenzia il successo che ha consentito all'Italia di ospitare il *Data Centre dello European Centre for Medium-Range Weather Forecasts*).

Proseguirà l'attuazione da parte del Governo del piano pluriennale di investimenti per la realizzazione di programmi ed infrastrutture internazionali che consentano di favorire la crescita intellettuale ed industriale del Paese attraverso lo sviluppo di tre linee programmatiche riguardanti, rispettivamente, la scienza nello spazio, la tecnologia per lo spazio, i servizi dallo spazio.

L'impegno dell'Italia nel settore aerospaziale è quello di valorizzare le nuove tendenze, sia dal punto di vista scientifico e tecnologico, che nell'ambito delle mutate tendenze del settore a livello internazionale, in primis rafforzando la partecipazione nazionale nei più importanti programmi scientifici-tecnologici e per lo sviluppo di servizi in cui lo spazio è componente abilitante.

Un altro fondamentale aspetto da tenere presente è la recentissima approvazione della legge per il riordino della *governance* del Sistema Spaziale (Misure per il coordinamento della politica spaziale e aerospaziale e disposizioni concernenti l'organizzazione e il funzionamento dell'Agenzia spaziale italiana), che ha formalizzato il concetto attuale di Cabina di Regia per lo Spazio creando un Comitato Interministeriale presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri presieduto dal Presidente del Consiglio dei Ministri e formato da dieci Ministri, il Presidente della Conferenza dei presidenti delle Regioni e delle Province autonome.

Questa nuova *governance* formalizza il ruolo dell'intervento dello Stato nazionale come "architetto di sistema" per lo Spazio, ponendo all'attenzione diretta del Governo le decisioni sulle strategie e sugli investimenti nel settore dello Spazio. Nel 2019 sarà data attuazione al piano strategico *Space Economy*, elaborato in sede di Cabina di Regia spaziale ed inserito e finanziato nell'ambito del "PIANO OPERATIVO IMPRESE E COMPETITIVITA' FSC 2014 – 2020". Obiettivo del Piano è quello di definire le linee strategiche d'intervento in grado di consentire all'Italia di trasformare il settore spaziale nazionale in uno dei motori propulsori della nuova crescita del Paese. Il Piano ha l'obiettivo di potenziare l'efficacia delle iniziative europee comunitarie e di quelle promosse dall'*European Space Agency – ESA*, con l'obiettivo di innescare un processo di sviluppo sostenibile a partire dalle competenze scientifiche e tecnologiche di settore nazionali ed europee. Per raggiungere tale obiettivo è stato necessario:

- raccogliere le esigenze espresse, sia dalle imprese del settore, attraverso le diverse associazioni, che dalle imprese di altri settori, specialmente PMI, in merito allo sviluppo

- di nuovi servizi a valore aggiunto basati su dati satellitari;
- mettere a sistema i canali d'intervento tradizionali della politica spaziale nazionale con le risorse e le forze delle Regioni interessate alle ricadute sui loro territori della *Space Economy*, operando principalmente attraverso il finanziamento congiunto delle iniziative spaziali ritenute congiuntamente a tale scopo idonee.

La descrizione delle linee di azione è contenuta nel "Piano a stralcio *Space Economy*". In particolare la prima di queste linee, recentemente avviata, si riferisce alla realizzazione di un innovativo sistema satellitare per telecomunicazioni istituzionali, denominato Itai-GovSatCom, che rappresenta un possibile contributo nazionale allo sviluppo del nuovo programma spaziale europeo, GovSatCom, il cui avvio è proposto nella bozza dei nuovi regolamenti europei 2021-2027 attualmente in discussione.

In tale ottica, la politica spaziale rappresenta un eccellente strumento per lo sviluppo di relazioni diplomatiche con i Paesi terzi. Lo spazio favorisce, infatti, lo sviluppo di una società moderna ed efficiente e contribuisce ad attirare le nuove generazioni all'approfondimento delle materie scientifiche (STEM), costituendo così un veicolo fondamentale per diffondere la cultura non solo spaziale.

E' intenzione del Governo attivarsi per aumentare nella società, sia nei cittadini, sia nella classe dirigente, la consapevolezza di quali siano le possibilità offerte dai programmi spaziali per tutti i cittadini e le imprese, ad esempio tramite un utilizzo efficace dei dati spaziali per garantire un miglioramento nei servizi.

In tal senso, a livello nazionale, il Governo ha deciso di puntare sul settore spaziale e di sostenere la sua evoluzione come volano della "new economy". Il piano nazionale "*Space-economy*", recentemente definito, mira a sostenere il settore con l'integrazione di nuovi strumenti finanziari e una disponibilità di fondi nazionali investiti in attività direttamente legate a quanto sviluppato in ambito Unione Europea. Si tratta di un primo esempio, che potrà essere ulteriormente migliorato e ampliato, di ingegneria finanziaria per l'innovazione.

## CAPITOLO 6

### AMBIENTE

#### 6.1 Attuazione della strategia sull'economia circolare

Con riferimento al tema dell'economia circolare, che continua a rivestire una importanza prioritaria, il Governo è impegnato a dare seguito all'azione europea attraverso una pluralità di azioni intersettoriali, anche complementari rispetto a quelle previste dal Piano europeo per l'economia circolare, con l'obiettivo di costituire nel medio-lungo periodo un ciclo virtuoso di prevenzione, riutilizzo e riciclo. In particolare, nel processo di transizione verso un'economia circolare e sostenibile nella gestione delle risorse, oltre alla chiusura virtuosa del ciclo dei rifiuti, nell'azione di Governo saranno elementi altrettanto importanti anche la progettazione ecologica dei prodotti; la certificazione volontaria; l'introduzione di meccanismi fiscali premianti; le campagne di sensibilizzazione dell'opinione pubblica.

Coerentemente con le indicazioni contenute nella lettera di intenti del Presidente della Commissione europea, in merito al pacchetto europeo sull'economia circolare, il Governo si impegnerà a contribuire alla transizione verso un modello economico circolare tenendo in particolare considerazione temi quali l'innovazione, l'occupazione e la crescita, con una attenzione anche a salvaguardare le specifiche priorità di politica industriale.

Il Governo, qualora il negoziato non si dovesse chiudere entro il 2018, continuerà ad essere impegnato sul dossier relativo alla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla riduzione dell'incidenza di determinati prodotti di plastica sull'ambiente.

Nell'ambito delle azioni intraprese dalla Commissione europea, al fine di promuovere il riutilizzo delle acque reflue trattate, è stata presentata, nel maggio 2018, la proposta di regolamento sui requisiti minimi di qualità per il riutilizzo delle acque reflue depurate COM (2018)337.

Il Governo, nel condividere l'importanza di stabilire un quadro di riferimento a livello comunitario in materia, apprezza l'approccio innovativo di gestione dei rischi previsto dalla proposta in discussione e sostiene la definizione di standard di qualità comuni e criteri di gestione e controlli paritari, con l'obiettivo di garantire adeguati livelli di protezione ambientale e sanitaria nel riutilizzo delle acque reflue recuperate ad uso irriguo. Tali requisiti dovranno garantire un'adeguata tutela dell'ambiente e della salute, aumentare la fiducia del pubblico, migliorare e incentivare le pratiche di riutilizzo dell'acqua nell'Unione europea e rimuovere possibili barriere alla circolazione dei prodotti agricoli irrigati con acque reflue depurate.

Il Governo, condivide tali ambiziosi obiettivi generali e nel corso del 2019 parteciperà attivamente ai lavori in sede di Consiglio, per sostenere la necessità di affinamento e di perfezionamento di molteplici aspetti tecnici e procedurali della proposta della Commissione. In tal modo, ne risulterà facilitata l'applicazione a livello nazionale, anche in vista di una modifica della normativa nazionale vigente che ampli lo spettro delle possibilità di riutilizzo, allo stato, disciplinate dal DM 12 giugno 2003, n.185 recante norme tecniche per il riutilizzo delle acque reflue.

Tra le priorità politiche che il Governo si pone, riveste un ruolo di primaria importanza l'accesso universale all'acqua quale bene comune e diritto umano universale. Per il conseguimento di tali obiettivi, il Governo intende mettere in atto tutte le azioni necessarie per ridurre le categorie di persone prive di accesso all'acqua, continuando a sostenere tali istanze nella proposta della Commissione europea di rifusione della direttiva 98/83/CE, concernente la qualità delle acque destinate al consumo umano.

L'Italia, nel suo percorso di transizione verso un modello di economia circolare, partecipa alla piattaforma europea per l'economia circolare "ECESP" e ha costituito una piattaforma specchio nazionale denominata ICESP- *Italian Circular Economy Stakeholder Platform* - per favorire il raccordo tra gli *stakeholders* pubblici e privati operanti nel contesto dell'economia circolare, anche per la definizione di posizioni condivise in relazione alla partecipazione a iniziative comunitarie. Inoltre, tra i dossier considerati prioritari dalla Commissione europea, vi è la proposta di direttiva finalizzata alla riduzione del consumo della plastica monouso (*Single Use Plastics - SUP*) presentata

dalla Commissione il 28 maggio 2018. Il 31 ottobre 2018 il Coreper ha approvato il mandato negoziale per avviare i negoziati con il Parlamento europeo per un accordo in prima lettura sulla proposta di direttiva e il 6 novembre c'è stato il primo trilogico con il Parlamento europeo. In considerazione del fatto che la proposta di direttiva è in discussione presso il Consiglio dell'Unione europea, il Governo ha avviato lavori preparatori, istituendo un tavolo tecnico interministeriale per concordare la posizione dell'Italia da trasmettere alla Rappresentanza presso l'Unione europea.

## 6.2 Le politiche sul clima-energia

Nell'ambito dei negoziati internazionali sul clima, proseguirà l'azione del Governo volta a garantire la partecipazione attiva al processo per la definizione delle regole tecniche necessarie a dare piena operatività all'accordo di Parigi adottato nel dicembre 2015 ed entrato in vigore il 4 novembre 2016. Nello specifico, l'obiettivo prioritario sarà quello di dare seguito alle decisioni adottate dalla ventiquattresima conferenza delle parti di Katowice e dalla prima conferenza delle parti dell'accordo di Parigi, nonché concludere alcuni aspetti del programma di lavoro concordato a Parigi nel 2015. L'azione del Governo sarà in particolare finalizzata a contribuire al lavoro tecnico per:

- il rafforzamento di un meccanismo di monitoraggio, verifica e rendicontazione degli impegni dei Paesi, sia sotto il profilo della riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, che del supporto finanziario fornito ai Paesi in via di sviluppo;
- l'individuazione delle informazioni e delle caratteristiche comuni degli impegni nazionali volontari di mitigazione e adattamento;
- la determinazione degli input e le modalità di svolgimento della valutazione globale degli sforzi dei Paesi (*Global Stocktake*).

In tale contesto, inoltre, si è in attesa della pubblicazione da parte della Commissione europea della proposta di strategia a lungo termine dell'Unione per la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra conformemente all'accordo di Parigi. Tale strategia dovrà contemplare vari scenari di riduzione, inclusi scenari in linea con l'obiettivo di incremento temperatura al di sotto di 1.5°C e traiettorie di riduzione verso emissioni nette pari a zero nel 2050, seguite da emissioni negative. L'azione di Governo, in questo senso, sarà volta ad assicurare che la strategia sia sufficientemente ambiziosa in modo che l'Unione europea resti tra i Paesi leader nella lotta al cambiamento climatico, mettendo in atto politiche che facilitino la trasformazione economica e sociale, verso una economia a bassa intensità di carbonio.

Con riferimento alla dimensione più specificatamente europea, gli ultimi provvedimenti normativi che completano il quadro normativo che definisce le politiche di riduzione dei gas ad effetto serra nel settore dei trasporti, hanno l'obiettivo di giungere ad una progressiva de-carbonizzazione del settore, contribuiscono agli obiettivi stabiliti a livello internazionale da ultimo dalla Conferenza di Parigi COP 21, sono costituiti dalla proposta di regolamento che definisce le modalità di conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri dopo il 2020 e la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi (HDV).

In tale ambito, il Governo continuerà a promuovere obiettivi ambiziosi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per il 2030, al fine di contribuire agli obiettivi climatici per il settore non-ETS, e nel contempo rispettosi del principio di neutralità tecnologica e del costo-efficacia. La definizione degli obiettivi di riduzione e del calendario di attuazione dei regolamenti è estremamente rilevante, poiché da tale definizione conseguiranno obiettivi specifici per le case costruttrici che dovranno ricorrere all'introduzione progressiva su larga scala di sistemi di propulsione alternativi a ridotta emissione di CO<sub>2</sub> (quali ad esempio i veicoli elettrici).

Rispetto, invece, al nuovo regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi (HDV) dopo il 2020, la proposta individua per la prima volta gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli

commerciali pesanti sulla base dei dati emissivi monitorati nell'anno 2019. L'azione del Governo sarà incentrata ad assicurare l'individuazione di obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> ambiziosi ed in linea con gli impegni assunti nell'ambito dell'accordo di Parigi, al fine di contribuire alla de-carbonizzazione dei trasporti su strada. Inoltre, il Governo lavorerà per assicurare che gli incentivi previsti non indeboliscano l'ambizione della proposta; rispettino il principio di neutralità tecnologica e non introducano distorsioni in termini di competitività, avvantaggiando i costruttori la cui produzione è composta da un numero considerevole di bus, a discapito di quelli maggiormente indirizzati sui veicoli commerciali.

Infine, Il Governo presterà particolare attenzione anche alla revisione della direttiva 2009/33/CE che promuove i veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada negli appalti pubblici. La revisione della direttiva ha come obiettivo generale quello di garantire una mobilità pulita negli appalti pubblici attraverso disposizioni che stabiliscono l'acquisto e l'utilizzo in determinate categorie di appalto di una quota di veicoli leggeri a basse e nulle emissioni di CO<sub>2</sub> e di veicoli pesanti alimentati con combustibili alternativi. A tal fine, il Governo si adopererà per revisionare i criteri ambientali minimi per l'acquisizione dei veicoli adibiti al trasporto su strada, di cui al DM 8 maggio 2012 (GU n. 129 del 5 giugno 2012), per favorire il raggiungimento graduale dei target previsti dalla revisione della direttiva e fissati al 2025 e al 2030.

Il Governo proseguirà il proprio impegno nelle attività concernenti il monitoraggio delle foreste italiane e la raccolta dei dati ad esse relativi, al fine di redigere il Rapporto annuale sulle foreste (RAF), che sarà la base per tutti i successivi report nazionali in risposta, innanzitutto, alle richieste nell'ambito della UNFCCC - Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici - e del relativo Accordo di Parigi, nonché a quelle provenienti dall'UNECE - Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite - nell'ambito dell'iniziativa del JFSQ (*Joint forest sector questionnaire*) e dalla FAO nell'ambito del FRA2020 (*Global Forest Resources Assessment*).

A seguito della ratifica dell'Accordo di Parigi sul clima e dell'adozione del regolamento (UE) 2018/841 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 maggio 2018, relativo all'inclusione delle emissioni e degli assorbimenti di gas a effetto serra risultanti dall'uso del suolo, dal cambiamento di uso del suolo e dalla silvicoltura nel quadro 2030 per il clima e l'energia, le politiche ambientali, in risposta al cambiamento climatico, terranno in debito conto il ruolo significativo che le attività di uso del suolo e degli ecosistemi forestali, oltre alla gestione forestale, possano avere nel ciclo del carbonio e il contributo che queste possano dare alla riduzione delle emissioni di gas serra. Il Governo, pertanto, si impegnerà ad indirizzare le politiche in tale settore, nell'ottica del raggiungimento degli obiettivi di conformità della normativa europea e delle priorità definite a tale riguardo dalla stessa Commissione europea

### 6.3 Le politiche per lo sviluppo sostenibile

Il 20 giugno 2017 il Consiglio ha adottato conclusioni consiliari mirate a definire la trasposizione dell'Agenda 2030 in ambito unionale. L'11 ottobre 2018, la *Multi-Stakeholder Platform on SDGs* ha presentato le proprie raccomandazioni per rafforzare l'approccio trasformativo invocato dall'Agenda 2030 proponendo politiche ambiziose per la sua attuazione, un sistema di *governance* efficace e strumenti di monitoraggio e revisione. La Commissione europea ha annunciato la pubblicazione di un *reflection paper* (entro dicembre 2019) che dovrebbe raccogliere delle prime indicazioni sui potenziali obiettivi e target, oltre ad alcune valutazioni sull'integrazione del processo di attuazione dell'Agenda 2030 nelle principali politiche strategiche europee (quadro post 2020). Nel primo Semestre 2019 sono previste conclusioni del Consiglio affari generali per indirizzare in modo sostanziale il processo di attuazione interna dell'Agenda 2030.

Il Governo continuerà a lavorare affinché l'Unione europea svolga un ruolo da protagonista nel raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile e sia rafforzato il percorso di coerenza tra la trasposizione interna dell'Agenda 2030 e gli altri strumenti di programmazione, in particolare quelli strategici, finanziari e del Semestre europeo per il post-2020. Per raggiungere pienamente questi obiettivi integrati, il Governo si adopererà per sostenere l'introduzione di espliciti riferimenti nel testo di conclusioni consiliari, affinché le istituzioni europee rafforzino la loro collaborazione e

cooperino con gli Stati membri per indirizzare il quadro politico dell'Unione europea e garantire che le politiche europee siano in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile e i relativi traguardi. Il contributo del Governo in questo percorso sarà fornito, in particolare, dalla strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile (ex art. 3 della legge n. 221/2015), quale strumento per definire azioni, che abbiano un approccio multidimensionale e siano coerenti ed efficaci nel lungo termine. Tenendo conto del senso di urgenza per l'attuazione coerente dell'Agenda 2030, il Governo lavorerà per dare un impulso al percorso di implementazione europeo, sia relativo alla dimensione interna, che alla dimensione esterna delle attività in coerenza con le priorità individuate nell'ambito della strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile.

#### **6.4 Le politiche ambientali nel Quadro Finanziario Pluriennale 2021-2027**

L'ambiente e il clima svolgono un ruolo centrale nella costruzione del nuovo bilancio dell'Unione europea, con puntuali richiami all'Accordo di Parigi, all'Agenda UN 2030, all'Accordo di Sendai sulla riduzione del rischio da disastri, e con importanti novità rispetto al precedente QFP.

Sul versante della spesa, il Governo sostiene l'integrazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale in tutto il bilancio, fissando, allo scopo, una serie di condizioni di attuazione e di target. Il più significativo è quello che prevede una percentuale minima complessiva del 25 per cento del bilancio UE destinata a supporto degli obiettivi climatici. Rispetto alla nuova politica agricola comune, il Governo lavorerà affinché sia confermato il target del 40 per cento sugli obiettivi climatici e sulla necessità di assicurare adeguata rappresentazione del *mainstreaming* della biodiversità e della rete natura 2000.

Con riferimento allo strumento LIFE per l'ambiente e per l'azione sul clima, il Governo esprime sostanziale soddisfazione per l'incremento delle risorse destinate. Tuttavia, affinché il programma LIFE possa svolgere efficacemente il proprio ruolo, il Governo lavorerà in modo che si rafforzino le sinergie con gli altri programmi di finanziamento (ad esempio Orizzonte Europa) e con i Fondi SIE (fondi strutturali e di investimento europei), attraverso l'inserimento di un chiaro riferimento alle sinergie con LIFE nei principali regolamenti, ove è ribadita l'integrazione della politica ambientale e climatica, e nei regolamenti che istituiscono i principali Programmi di finanziamento.

Riguardo alla previsione di risorse proprie connesse al settore ambientale, il Governo ritiene condivisibile la possibilità di introdurre contributi relazionati al riciclo della plastica, mentre interverrà affinché un eventuale prelievo sulle quote ETS non intacchi il gettito destinato a finalità ambientali.



## CAPITOLO 7

### ENERGIA

#### 7.1 Mercato interno dell'elettricità

Nel corso dei primi mesi del 2019 si giungerà alla conclusione dell'iter di adozione del pacchetto di misure legislative denominato *"Clean Energy for all Europeans"*, incluse le quattro proposte sul nuovo disegno del mercato interno dell'elettricità. In questo ambito è prioritario assicurare quanto prima possibile un quadro chiaro di norme europee in un settore che, soprattutto negli ultimi anni e sulla spinta delle politiche per la sostenibilità ambientale, è stato interessato da una continua evoluzione, sia sotto il profilo della tecnologia sia sotto il profilo dei modelli di gestione del *business*. L'efficiente funzionamento del mercato elettrico è un fattore centrale per proseguire efficacemente e rapidamente lungo il percorso già intrapreso di decarbonizzazione. In questo contesto, l'azione del Governo nella fase finale di negoziato sarà indirizzata ad affermare la necessità di un giusto equilibrio tra livello nazionale e livello sovranazionale e a sostenere modelli di mercato in linea con gli obblighi di decarbonizzazione. È una priorità del Governo assicurare che il quadro normativo europeo sul funzionamento dei mercati dell'elettricità favorisca l'evoluzione del settore delle rinnovabili, anche nel settore dei trasporti ed un efficiente sviluppo ed integrazione dell'autoconsumo, tenendo conto del ruolo crescente della generazione distribuita e di soggetti innovativi come le comunità energetiche e le diverse forme di aggregazione

#### 7.2 Governance dell'Unione dell'energia, energie rinnovabili ed efficienza energetica

Nel corso del 2019 il Governo sarà impegnato, anche in sede europea, nell'attuazione del pacchetto di nuove norme europee, di cui si attende a breve l'entrata in vigore, in materia di energie rinnovabili, efficienza energetica e pianificazione di medio-lungo termine delle politiche energetiche nel quadro della nuova *governance* dell'Unione dell'Energia. In particolare, entro la fine del 2019 il Governo è chiamato a presentare alla Commissione europea il Piano nazionale per l'Energia ed il Clima nella versione definitiva, avendone già presentato la bozza entro la fine del 2018. Nel corso del 2019 sarà quindi prioritario definire gli obiettivi nazionali al 2030 in materia di rinnovabili e di efficienza energetica, individuare le misure necessarie al loro raggiungimento, possibilmente anche superando gli obiettivi europei. La predisposizione del Piano è un esercizio che prevede, ai sensi del nuovo regolamento sulla *governance* dell'Unione dell'energia, un confronto costruttivo ed un processo iterativo con la Commissione europea ed una condivisione con gli altri Stati membri dell'UE. La direttiva (UE) 2016/1148 – direttiva NIS - del 6 luglio 2016, recante misure per un livello comune elevato di sicurezza delle reti e dei sistemi informativi nell'Unione, istituisce un Gruppo di Cooperazione al quale partecipano rappresentanti delle Autorità NIS Nazionali degli Stati membri, con l'obiettivo di assicurare un'attuazione armonizzata della direttiva. Nell'ambito di questo Gruppo, per meglio conseguire il suddetto obiettivo, sono stati attivati diversi gruppi di lavoro, tra cui si segnala quello dedicato al settore dell'energia.

#### 7.3 Mercato interno del gas naturale

Il negoziato sulla revisione della direttiva 73/2009, in materia di mercato interno del gas naturale, potrebbe proseguire nel corso del 2019; sebbene la Commissione auspichi una chiusura del dossier legislativo entro il primo Semestre, lo stato attuale del negoziato non assicura tale risultato anche alla luce dello scarso interesse dell'attuale presidenza di turno del Consiglio. Il negoziato in corso ha ad oggetto soltanto un aspetto della direttiva gas, ovvero la disciplina applicabile ai gasdotti di importazione da Paesi extra-UE ai quali si estenderebbero le norme europee in materia di accesso dei terzi, separazione proprietaria, tariffe ed altro. Il Governo ha finora manifestato preoccupazione

per taluni aspetti di natura prettamente giuridica contenuti nella proposta in particolare per quanto riguarda l'applicazione della disciplina proposta dalla Commissione ai gasdotti già esistenti di collegamento con il Nord Africa (Libia e Tunisia/Algeria). Ciò comporterebbe l'obbligo di avviare una serie di negoziati bilaterali dall'esito incerto con le autorità di regolazione di quei paesi per ridefinire le regole applicabili al transito del gas in tali gasdotti, con potenziali rischi sulla sicurezza degli approvvigionamenti a breve termine in Italia. A fronte delle posizioni di altri Stati membri che chiedono una adozione rapida dell'atto per ragioni più prettamente politiche e di politica internazionale, il Governo si impegna nel 2019 a far progredire l'approfondimento tecnico del dossier per favorire soluzioni più ampiamente condivise di aggiustamento alla originaria proposta della Commissione.

#### 7.4 Reti Trans-Europee dell'energia

Nel corso del 2019 sarà adottata, con atto delegato della Commissione europea, una lista aggiornata dei progetti di interesse comune ed il Governo assicurerà la sua partecipazione ai tavoli di confronto tecnico in cui tali progetti sono valutati. In questo ambito si segnala anche l'importanza per il settore dell'energia del negoziato sul regolamento di finanziamento delle infrastrutture trans-frontaliere energetiche, che è rilevante non soltanto per quanto concerne lo stanziamento specifico di risorse dal *budget* dell'UE ma anche, e soprattutto, per l'ampliamento della natura di progetti che possono accedervi. Infatti, la Commissione ha proposto di includere nei cd. *Projects of Common Interest* anche progetti transfrontalieri di produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile, per i quali tuttavia manca un quadro di regole europee con riguardo ai requisiti e alle modalità di valutazione ai fini del riconoscimento del finanziamento. Il Governo ritiene opportuno promuovere le energie rinnovabili anche su questo fronte, favorendone lo scambio tra paesi dell'UE tramite la costruzione di nuova capacità rinnovabile con il contributo finanziario dell'Unione. È altrettanto importante che il quadro delle regole per la valutazione dei progetti, se non altro per quanto concerne i principi e i criteri di attribuzione dei fondi, siano concordati e discussi anche con gli Stati membri e non discendano unicamente da decisioni della sola Commissione.

## CAPITOLO 8

### TRASPORTI

#### 8.1 Trasporto stradale

Con riferimento alle iniziative di cui alla Priorità 3 della “lettera di intenti in merito alla preparazione del programma di lavoro della Commissione per il 2019” del Presidente della Commissione del 12 settembre 2018, si segnala che, nell’ambito dell’iniziativa denominata “Europa in movimento”, presentata dalla Commissione europea il 31 maggio 2017 per migliorare il funzionamento del settore del trasporto stradale e promuovere una politica maggiormente sostenibile dei trasporti (Pacchetto Mobilità I), il Governo proseguirà i negoziati relativi a due iniziative legislative in materia di tariffazione delle infrastrutture stradali [COM (2017) 275; COM (2017) 276], già avviati in Consiglio nell’anno 2017 e sospesi nel corso dell’anno 2018. In ordine alla proposta di modifica della direttiva 1999/62/CE e ss.mm. relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l’uso di alcune infrastrutture - [COM (2017) 275] (cosiddetta “Eurovignette”), il Governo sarà impegnato a sostenere l’abolizione dei sistemi di tariffazione basati sul tempo, favorendo i sistemi basati sulla distanza percorsa, in ossequio ai principi “chi utilizza paga” e “chi inquina paga” e supportando l’estensione di alcune disposizioni anche a bus, pullman, veicoli leggeri ed auto per trasporto passeggeri. Al riguardo il Governo valuterà con cautela l’eliminazione dei tetti massimi dei costi esterni, in relazione ai nuovi valori di riferimento. Il Governo inoltre provvederà a sostenere quanto richiesto dal Senato con l’atto di indirizzo adottato dalla 8a Commissione Permanente in data 26 luglio 2017 (sub lettere a e b) ovvero: ampliare la portata del vincolo di destinazione degli introiti da *mark-up* (maggiorazione), prevedendo l’obbligo del reinvestimento nel settore dei trasporti, nonché assicurare che gli introiti derivanti dalla riscossione di oneri connessi alla congestione del traffico siano destinati a sostenere le infrastrutture e i servizi di trasporto collettivo.

In base all’andamento del negoziato sulla suddetta direttiva il Governo valuterà l’opportunità di supportare la proposta di modifica della direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l’uso di alcune infrastrutture, per quanto riguarda determinate disposizioni concernenti le tasse su autoveicoli [COM (2017) 276], intesa ad abolire i livelli minimi di tassazione attualmente previsti per i veicoli pesanti, mediante progressiva riduzione del 20 per cento all’anno per cinque anni, previa verifica degli impatti sulla fiscalità regionale. Il Governo, come richiesto dal Senato con l’atto di indirizzo adottato dalla 8a Commissione Permanente in data 26 luglio 2017 (sub lettera a) avanzerà l’ipotesi di prevedere l’esclusione dei veicoli leggeri dal meccanismo di riduzione della tassazione solo in via temporanea, per motivi precauzionali, individuando a regime qualche forma di compensazione anche per tale categoria di veicoli, che sono invece assoggettati alla proposta di direttiva sui pedaggi stradali. Considerato che nel corso del secondo Semestre del 2017 la Presidenza del Consiglio dell’UE ha attribuito la trattazione di questa iniziativa legislativa al Gruppo Trasporti del Consiglio, e atteso che le modifiche normative proposte attengono ad aspetti di tassazione, i relativi impatti, sia dal punto di vista finanziario, che sulle competenze regionali e delle autonomie locali, dovranno essere attentamente valutati congiuntamente tra il MIT e il MEF.

Il Governo seguirà, altresì, i negoziati in ordine alla rifusione della direttiva concernente l’interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell’Unione [COM (2017) 280] (c.d. SET), già in fase di trilogico. Il Governo sosterrà l’introduzione di un meccanismo di repressione paneuropea delle violazioni dell’obbligo di pagamento dei pedaggi e si opporrà allo spostamento dell’indicazione delle tecnologie che possono essere impiegate per la riscossione elettronica dei pedaggi SET nell’ambito di un allegato alla direttiva, vigilando attentamente che nel conferimento di poteri delegati alla Commissione sia adeguatamente garantita la partecipazione degli Stati, al fine di salvaguardare le prerogative del sistema italiano, come anche indicato nell’atto

di indirizzo adottato dalla 8ª Commissione Permanente del Senato della Repubblica in data 26 luglio 2017.

Il Governo seguirà, altresì, i negoziati in ordine alle proposte di modifica della normativa europea in materia di trasporto stradale e della normativa sociale connessa (Pacchetto mobilità I), che sono state oggetto di svariate discussioni in Consiglio sin dalla loro presentazione da parte della Commissione nel maggio 2017.

Il “Pacchetto mobilità I” tratta molteplici aspetti dell’autotrasporto, correlati a competenze di diverse amministrazioni, che devono essere approfonditi tenendo conto anche delle posizioni della c.d. “*Road Alliance*”, di cui l’Italia fa parte.

Sulle proposte originarie numerose e consistenti sono state le modifiche apportate nel corso dei lavori.

Lo stato dei lavori porta ad ipotizzare almeno due diversi scenari, che condizionano l’attività che dovrà essere posta in essere durante il 2019, in relazione alle proposte di modifica in questione. Un primo scenario si basa sull’ipotesi che, nel corso del Consiglio dei ministri dei trasporti, in programma all’inizio del mese di dicembre 2018, sulla base di testi concordati nell’ambito del COREPER previsto per la metà del mese di novembre 2018, venga raggiunto un orientamento generale sui testi, tale da consentire l’avvio della successiva fase di compromesso con il Parlamento e la Commissione (trilogo).

L’altro scenario ipotizza che, di fronte all’impossibilità di raggiungere un accordo, viste le posizioni ancora divergenti, in occasione del Consiglio dei ministri di dicembre, venga elaborato un documento che, attestando dello stato di avanzamento dei lavori, apra una possibile fase di discussione nel 2019, sia pure nello scenario della conclusione della legislatura del Parlamento europeo in carica il maggio prossimo.

Sempre con riferimento al pacchetto mobilità I il Governo sarà impegnato a seguire le seguenti proposte:

- proposta di regolamento sui periodi massimi di guida e sui periodi di riposo – COM (2017) 277, recante la ridefinizione di alcuni aspetti della disciplina in materia di tempi di guida e riposo dei conducenti, con particolare riferimento alle modalità di compensazione per il riposo settimanale ridotto, alle modalità di fruizione del riposo settimanale regolare e alla frequenza con cui il datore di lavoro deve programmarlo per consentire al conducente il ritorno presso la propria sede (c.d. “ritorno a casa”);
- proposta di direttiva sul distacco dei conducenti - COM(2017) 278, riguardante l’applicazione al trasporto internazionale della normativa sul distacco dei lavoratori mobili, con l’ipotesi di eventuali deroghe legate a modalità di effettuazione del trasporto (bilaterale);
- proposta di regolamento in materia di cabotaggio - COM(2017) 281, che interviene sulle disposizioni del trasporto di cabotaggio di merci con una migliore o diversa definizione delle restrizioni attualmente applicate, che possano consentire un’organica attività di contrasto del cabotaggio abusivo all’interno dell’Unione europea, prevenendo iniziative di singoli Stati membri non coordinate.

Nell’ambito del Pacchetto mobilità II continueranno i negoziati sulla proposta di modifica della normativa europea in materia di trasporto combinato, sulla quale vi sono tuttora perplessità sulle modalità di individuazione della stessa, sull’esenzione integrale dalle disposizioni sul cabotaggio delle tratte stradali stesse, sulle modalità di applicazione delle norme ai trasporti combinati aventi origine o destinazione in Paesi non membri dell’UE e ad eventuali modalità cogenti di intervento degli Stati membri con finanziamenti aventi come obiettivo la promozione di tale modalità di trasporto.

Si tratta di materia che presenta punti di contatto con quelle costituenti il Pacchetto mobilità I e che, di conseguenza, dovrà essere trattata in stretta connessione con esse.

Durante il 2019, continueranno ad essere esaminate la proposta di modifica del regolamento (CE) n. 1073/2009 in materia di servizi internazionali di trasporto di persone [COM (2017) 647] e la proposta di revisione della direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada - COM(2017) 653.

Quest'ultima stabilisce che in occasione delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici le pubbliche amministrazioni debbano prevedere obiettivi minimi per l'acquisizione di veicoli leggeri (per l'Italia il 35 per cento sia al 2025 che al 2030) con basse emissioni di CO<sub>2</sub> e di gas inquinanti. Nel caso di autocarri ed autobus si rende obbligatoria l'adozione di propulsioni alternative: energia elettrica, idrogeno, gas naturale compreso il bio-metano, sia in forma gassosa che liquefatta. La citata proposta è stata accolta con favore da tutti gli Stati membri che però non hanno ancora trovato una posizione comune in merito ai criteri proposti dalla Commissione per definire un veicolo pulito e degli obiettivi minimi di approvvigionamento. In particolare, le soglie di emissione di CO<sub>2</sub> (gr/km) proposte sono da verificare anche in relazione alla reale diffusione di tali veicoli sul mercato (in pratica veicoli elettrici o a idrogeno) ed alla accessibilità economica di tali prodotti con riferimento agli orizzonti 2025 e 2030 nonché al parallelo sviluppo di una adeguata infrastruttura di rifornimento/ricarica. La proposta nulla dice in merito ai costi e su chi dovrebbe finanziare questi investimenti che pertanto ricadrebbero sulle pubbliche amministrazioni. Sulla base delle tecnologie oggi disponibili i limiti proposti in termini di emissioni di CO<sub>2</sub> (gr/km) sono piuttosto ambiziosi e "de facto" non rispettosi del principio di neutralità tecnologica. In sostanza, solo le autovetture elettriche ed a idrogeno rientrerebbero tra i veicoli puliti, mentre tecnologie oggi molto più diffuse sul mercato (veicoli a gas metano) non sarebbero considerate, nonostante la direttiva 2014/94 (sviluppo infrastrutture per combustibili alternativi) preveda diversi combustibili alternativi e non solo la trazione elettrica.

Si segnala inoltre che nell'ambito del "Pacchetto Mobilità III – Mobilità sicura, pulita e connessa" presentato dalla Commissione europea il 17 maggio 2018, il Governo sarà impegnato a sostenere la "proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali" [COM (2018) 274] nel corso del negoziato del cosiddetto trilog per la definizione del testo del provvedimento.

Nell'ambito del "Pacchetto mobilità III", il Governo seguirà anche la proposta di regolamento in materia di documentazione elettronica nel settore del trasporto merci [COM (2018) 279], impegnandosi a sviluppare un'apposita piattaforma interoperabile destinata ad essere utilizzata per il trattamento centralizzato delle informazioni riguardanti il documento di trasporto secondo le diverse modalità. A tal fine, nella fase negoziale si adopererà per introdurre nel "documento unico di trasporto" apposite sezioni separate, per identificare la singola modalità di trasporto e la relativa documentazione. Il Governo, inoltre, evidenzierà la necessità di garantire una gestione pubblica delle piattaforme eFTI o un coordinamento pubblico, qualora i citati servizi eFTI siano erogati da privati. Tale modalità di gestione faciliterà lo scambio di informazioni fra Autorità pubbliche nel rispetto delle disposizioni che disciplinano l'interoperabilità e l'integrazione per lo scambio di informazioni e l'erogazione di servizi nella Pubblica Amministrazione.

Inoltre, il Governo seguirà il negoziato condotto dalla Commissione europea per l'estensione anche ai servizi regolari internazionali dell'Accordo *Interbus*, che disciplina attualmente solo l'esercizio di servizi occasionali internazionali di passeggeri con autobus con Paesi terzi.

### **Sicurezza stradale**

Durante il 2019, continuerà ad essere esaminata la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale (COM (2018) 286).

Si tratta di una proposta che mira a rendere obbligatoria la presenza a bordo dei veicoli di diversi sistemi di sicurezza alcuni dei quali permetteranno al veicolo di compiere talune manovre in maniera automatizzata. L'obiettivo, fortemente condiviso, è quello di elevare la sicurezza della circolazione stradale riducendo il numero di incidenti e di vittime della strada. Secondo le analisi effettuate dalla Commissione si prevede che nell'arco di 16 anni l'introduzione dei nuovi dispositivi di sicurezza contribuirà a salvare circa 25.000 vite umane e a ridurre di 140.000 unità i feriti gravi. L'esame del dossier è stato iniziato durante il Semestre di Presidenza austriaca e si dovrebbe giungere ad un accordo con il Parlamento europeo nei primi mesi del 2019.

Da parte italiana si condividono i principi generali proposti dalla Commissione ed il calendario di implementazione delle misure di sicurezza ivi proposte.

### **Ambito eco-sostenibile**

Inoltre, continueranno ad essere esaminate la proposta di regolamento (UE) del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce le modalità di conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri dopo il 2020 - COM(2017) 676 e la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi (COM(2018)284). La proposta COM(2017) 676 intende emendare gli esistenti Regolamenti UE 443/2009 e 510/2011 al fine di stabilire obiettivi più ambiziosi per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri agli orizzonti temporali 2025 e 2030. La revisione di tali obiettivi è strategica al fine di conseguire gli obiettivi generali di riduzione dei gas ad effetto serra sino a giungere ad una progressiva decarbonizzazione a livello globale in conformità agli obiettivi stabiliti a livello internazionale da ultimo dalla Conferenza di Parigi (COP 21).

La definizione degli obiettivi di riduzione e del calendario di implementazione dei regolamenti è particolarmente importante poiché dalla scelta di tali parametri conseguiranno obiettivi specifici per le case costruttrici che dovranno ricorrere alla introduzione progressiva su larga scala di sistemi di propulsione alternativi a ridotta emissione di CO<sub>2</sub> (ad es. veicoli elettrici).

L'evoluzione del negoziato potrebbe condurre ad un accordo in prima lettura tra i codecisori ed alla finalizzazione del testo all'inizio del 2019.

La proposta COM(2018) 284, in analogia con quanto adottato per altre categorie di veicoli, stabilisce per la prima volta gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti a decorrere dal 2025. Il negoziato potrebbe concludersi nel 2019 anche se la definizione degli obiettivi dovrà essere ponderata tenendo conto che ad oggi le emissioni di tali veicoli non sono monitorate e pertanto non sono disponibili informazioni ufficiali in merito alle emissioni dei veicoli di più recente produzione.

## **8.2 Trasporto marittimo**

Il Governo continuerà a sostenere le azioni e le attività necessarie per semplificare gli oneri amministrativi a carico degli operatori marittimi, promuovendo lo sviluppo e l'aggiornamento dei sistemi informatici necessari a digitalizzare i procedimenti amministrativi relativi agli obblighi di reportazione da parte delle navi marittime in ingresso ed in uscita dai porti italiani. In tale contesto, il Governo continuerà a seguire l'iter per l'approvazione, nel tempo più rapido possibile, della proposta di regolamento che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima - COM(2018) 278 – che abroga e sostituisce la direttiva 2010/65 (Pacchetto mobilità III). Dopo l'approvazione del citato regolamento, verranno adottati gli atti di implementazione necessari per realizzare l'interfaccia unica marittima nei tempi previsti dal regolamento.

Il Governo sarà anche fortemente impegnato a sostenere azioni per rinforzare l'importanza socio-economica del trasporto marittimo quali la pianificazione dello spazio marittimo in attuazione della direttiva 2014/89/UE e l'implementazione della direttiva 2014/89/UE sulla realizzazione d'infrastrutture per i combustibili alternativi. Si continuerà a partecipare ai lavori del Comitato COSS presieduto dalla Commissione europea per l'elaborazione della normativa comunitaria relativa ai rapporti con gli Organismi riconosciuti di certificazione delle navi, con particolare riferimento ai criteri intesi a misurare l'efficacia delle prestazioni degli stessi quanto alla sicurezza ed alla prevenzione dell'inquinamento ed i criteri intesi a determinare quando tali prestazioni debbano essere considerate una minaccia inaccettabile per la sicurezza o per l'ambiente.

### Ambito eco-sostenibile

Il Governo procederà allo sviluppo ed all'aggiornamento delle normative relative alla riduzione dell'impatto di materiali inquinanti nell'ambiente marino relativi al trasporto marittimo. In particolare con l'obiettivo della protezione dell'ambiente marino ed in connessione allo sviluppo delle nuove tecnologie per il trasporto marittimo e delle strategie per l'incentivazione eco sostenibile del settore, nel 2019 si darà risalto alle attività di sostegno al riciclaggio eco compatibile dei mezzi navali nell'ottica della strategia dell'economia circolare, in modo da assicurare che il processo di demolizione e di riciclaggio delle strutture navali avvenga in condizioni di rispetto dell'ambiente marino e costiero e della salute dei lavoratori (come previsto dal regolamento CE 1257/2013).

Nell'ambito delle attività per la Politica Marittima Integrata per l'Unione europea, il cui pilastro ambientale è costituito dalla direttiva 2008/56/CE, si perseguirà una strategia integrata di pianificazione e gestione delle aree marittime, con l'obiettivo di favorire lo sviluppo eco sostenibile dei mari e degli oceani e sviluppare un processo decisionale coordinato coerente e trasparente con riguardo alle politiche settoriali dell'Unione che interessano i mari, le isole, le regioni costiere e ultra periferiche. Con approccio eco sistemico si contribuirà a promuovere lo sviluppo e la crescita sostenibile dell'ambiente marittimo attraverso lo sfruttamento e sviluppo delle risorse economiche marittime e costiere, in linea con la 'Strategia Europa 2020', che mira ad una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva e dove i settori costieri e marittimi presentano un notevole potenziale di crescita sostenibile.

### 8.3 Trasporto aereo

Nel 2019 il Governo sarà impegnato prioritariamente nella prosecuzione dei negoziati finalizzati alla conclusione degli accordi aerei globali già avviati tra l'Unione europea ed alcuni Paesi terzi. Oltre all'auspicata conclusione dell'Accordo globale fra UE ed i Paesi Asean (Sud Est Asiatico), si segnalano in particolare i seguenti ulteriori dossier:

- accordo aereo globale UE-Qatar, che dovrebbe perfezionarsi entro il primo Semestre 2019;
- accordo CAA (*Common Aviation Area*) con la Turchia;
- negoziato EU- Emirati Arabi Uniti (sul quale la Commissione ha già ottenuto il mandato dagli Stati membri);
- negoziato EU - Oman (sul quale la Commissione ha già ottenuto il mandato dagli Stati membri).

Inoltre, il Governo sarà impegnato a promuovere tutte le procedure pendenti di entrata in vigore e firma degli accordi aeronautici monitorando l'andamento di tutte le trattative relative agli accordi aerei negoziati dalla Commissione europea.

Al fine di proseguire nell'attività di partecipazione alla normativa comunitaria ed internazionale, il Governo ritiene, altresì, prioritario:

- seguire l'iter relativo all'abrogazione e ridefinizione dell'attuale regolamento 868/2008, concernente la protezione contro le sovvenzioni e le pratiche tariffarie sleali, che recano pregiudizio ai vettori aerei comunitari nella prestazione di servizi di trasporto aereo da parte di Paesi non membri dell'Unione europea;
- avviare una possibile revisione del regolamento CE 1008/2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità;
- perseguire l'inserimento negli accordi aeronautici bilaterali della clausola di "*fair competition*", (elaborata a livello UE ed ICAO - *International Civil Aviation Organization*);
- partecipare all'elaborazione di progetti europei ed internazionali nel settore del trasporto aereo e della navigazione aerea.

#### 8.4 Reti Trans-Europee di trasporto

Il Governo sarà impegnato a seguire tutti i settori della politica dei trasporti ivi inclusi quelli che beneficiano di sovvenzioni comunitarie nell'ottica di contribuire al rilancio dell'occupazione, della crescita e degli investimenti. L'assetto delle Reti TEN-T e dei Corridoi multimodali subirà infatti proprio nel 2019 una revisione su due livelli: da un lato il livello finanziario, già in corso di negoziato attraverso il nuovo regolamento che stabilisce lo strumento di finanziamento "Meccanismo per Collegare l'Europa" per il periodo 2021-2027, nell'ambito del più ampio contesto del QFP dell'Unione europea, con una dotazione per i trasporti che ammonta a circa 31 miliardi di euro, dotazione che il Governo intende conservare e incrementare; dall'altro il livello tecnico attraverso una rivisitazione dei tracciati e dei nodi costituenti le reti globale e centrale che offrirà opportunità per promuovere istanze puntuali nell'ottica dello sviluppo infrastrutturale del prossimo decennio. Ciò anche in vista dell'innovativo obiettivo di adeguamento delle reti ai requisiti militari al fine di aumentare, in una politica duale - civile e militare - i livelli di sicurezza e di protezione dell'Unione. Tale iniziativa "pilota", verso cui il Governo esprime un chiaro segnale di interesse, la cui valenza risiede principalmente nel processo di coordinamento e cooperazione tra Stati membri, data l'apparente esigua dotazione finanziaria dedicata, potrà comunque consentire di rivolgere l'attenzione dell'UE anche a direttrici strategiche militari per l'Italia, quale ad esempio l'asse nord-sud rispetto all'ormai noto e consolidato asse est-ovest.

Inoltre, sempre al fine di facilitare l'attuazione della rete centrale TEN-T, la Commissione europea ha lanciato una proposta di regolamento sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti - COM(2018)277, volta all'armonizzazione e alla semplificazione delle procedure autorizzative relative ai progetti d'interesse comune sulla rete TEN-T. Il Governo pur riconoscendo l'importanza di un approccio semplificato ed armonizzato, manifesta tuttavia perplessità in relazione alle previsioni che mirano a individuare un unico soggetto competente al rilascio delle varie autorizzazioni, in quanto impattano sull'assetto multilivello di esercizio delle competenze statali, regionali e delle Province autonome. Tale previsione, infatti, confligge con il sistema di autorizzazioni che individua, anche attraverso il decentramento, vari livelli di *governance* e differenti autorità competenti, anche a livello locale, sia in base alle specificità e ai vincoli ambientali, paesaggistici, territoriali, ecc. che in relazione ai diversi livelli programmatici interessati. Dalle amministrazioni locali, sono state espresse minime aperture alla proposta regolamentare limitatamente all'applicazione della stessa alle sole infrastrutture di rilievo internazionale o transfrontaliero sempre nel rispetto dei principi di sussidiarietà e proporzionalità. Per quanto riguarda, infine, gli appalti pubblici di progetti transnazionali e transfrontalieri, la proposta in esame, sulla base delle norme europee e nazionali, prevede la creazione di accordi specifici che renderebbero più certi e fluidi i processi progettuali, decisionali e realizzativi, risolvendo a monte le criticità dovute alla diversità territoriale, culturale e normativa dei Paesi coinvolti.

#### Il PON "Infrastrutture e reti" 2014-2020

Il Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti" 2014-2020, di seguito anche "PON", disponendo di un portafoglio di complessivi euro 1.843.733.334, nel 2019 continuerà a perseguire le priorità dell'Unione europea nell'ambito delle infrastrutture di trasporto, per sviluppare e migliorare sistemi di trasporto, quali infrastrutture ferroviarie, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali nonché in sistemi di trasporto intelligenti, col fine di promuovere e favorire la mobilità regionale e locale, la crescita sostenibile, intelligente e inclusiva attraverso investimenti nelle Regioni Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia.

In linea con l'Obiettivo tematico 7 "Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le principali strozzature della rete", su cui si basa il Programma, il massimo impegno e attenzione - già profusi nel corso del 2018 - saranno garantiti anche nelle attività funzionali all'avanzamento del PON che, ad oggi, registra un significativo sviluppo in termini di interventi selezionati. Tale sviluppo sarà, infatti, promosso tramite l'avvio di un nuovo ciclo di raccolta di ulteriori proposte di candidature di interventi da finanziare, a valere sui fondi del Programma *de quo*. Inoltre, un intenso