

- 1) Aiuto di stato n. 54/2006 aiuto finalizzato a promuovere e ad accertare l'eliminazione di navi cisterne a singolo scafo, approvata con Decisione C (2007) 307;
- 2) Aiuto di stato n. 752/2006 contributi alle imprese navalmeccaniche per la realizzazione di progetti innovativi, approvato con Decisione C (2007)199;
- 3) Aiuto di stato n. 343 fondo per favorire il potenziamento la sostituzione e l'ammodernamento delle unità navali destinato al trasporto pubblico locale effettuato per via marittima, fluviale o lacuale, approvato con Decisione C (2007) 6076 di compatibilità dell'aiuto;
- 4) Aiuto di stato n. 80/2008 – Italia, finalizzato alla proroga per il 2008 del regime di riduzione degli oneri sociali a carico degli armatori attivi nel settore del cabotaggio. Autorizzato con decisione della Commissione Europea n. SG-GREFFE (2008) D-201390 del 26 marzo 2008.

Inoltre sono state presentate alcune proposte di direttive che riguardano il monitoraggio del traffico marittimo e le attività di controllo sulle navi finalizzate alla sicurezza marittima.

TRASPORTI MARITTIMI

Proposte di direttive

- 1) Proposta di direttiva sulle inchieste sui sinistri marittimi;
- 2) Proposta di direttiva che modifica la direttiva sul monitoraggio del traffico (direttiva 2002/59/CE);
- 3) Proposta di direttiva sul controllo da parte dello Stato di approdo (PSC) (rifusione);
- 4) Proposta di direttiva relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime (rifusione 94/57/CE);
- 5) Proposta di regolamento relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime (rifusione 94/57/CE);
- 6) Proposta di direttiva sul rispetto degli obblighi dello stato di bandiera, il cui testo è stato integrato da una "proposta di dichiarazione degli Stati membri sulla sicurezza marittima", in cui gli Stati membri si impegnano, al fine di conseguire

l'obiettivo relativo all'inserimento di tutte le bandiere comunitarie nella "White List" del memorandum di Parigi sul Port State Control, a ratificare entro il 2012 una serie di convenzioni internazionali (per l'Italia mancherebbe solo la ratifica della Convenzione "Bunker Oil"), a ratificare entro il 2013 la Convenzione Wreck Removal, ad applicare il Codice IMO dello Stato di bandiera e a sottoporsi ad audit dell'IMO (l'amministrazione italiana è stata sottoposta ad audit nel settembre 2007).

Sul piano interno, invece, è stata recepita la direttiva 2006/87/CE del 12 dicembre 2006 che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna e che abroga la direttiva 82/714/CEE (come emendata dalle direttive 2006/137/CE, 2008/59/CE, 2008/68/CE e 2008/87/CE) con il d.lgs. 24.2.2009 n. 22, pubblicato nella Gazz. Uff. 20 marzo 2009, n. 66, S.O..

All'interno della relazione al disegno di Legge comunitaria 2009 è stata inserita la direttiva n. 2008/67/CE della Commissione del 30 giugno 2008 recante modifica della direttiva 96/98/CE del Consiglio sull'equipaggiamento marittimo, il cui recepimento in via amministrativa è previsto entro 21 luglio 2009.

Con l'art. 20 della Legge comunitaria 2007 era stata prevista apposita delega al Governo per la modifica del d.lgs. 19 agosto 2005, n. 196, recante attuazione della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale. In attuazione di detta delega, il Governo ha emanato il d.lgs. n.187 del 2008 (G.U. del 2 dicembre 2008 n. 282) recante modifiche ed integrazioni al d.lgs. n.196 del 2005.

Va inoltre segnalato che la Commissione ha adottato il 3 settembre 2008 una Comunicazione su "Una strategia europea per la ricerca marina e marittima - Uno spazio europeo della ricerca coerente per promuovere l'uso sostenibile degli oceani e dei mari"; una risoluzione del Parlamento europeo del 21 maggio 2008 sul Libro verde per una migliore demolizione della navi; e le Conclusioni del Consiglio del 26 novembre 2008 sulla politica marittima integrata.

Trasporto aereo

Per quanto riguarda il trasporto aereo, nell'aprile 2008 è diventato operativo l'accordo aereo tra Unione europea e Stati Uniti firmato il 30 aprile 2007, accordo dai caratteri innovativi che va a sostituire la rete degli accordi bilaterali precedentemente conclusi dai Paesi membri dell'Unione con gli USA, mentre nel corso dell'anno sono esaminate, in seno al Gruppo di lavoro

Aviazione del Consiglio dell'Unione europea, alcune proposte per l'avvio di negoziati per la conclusione di accordi globali nel settore del trasporto aereo con Israele, Australia, Nuova Zelanda, Libano, Giordania, Tunisia ed Algeria.

Per quanto riguarda invece la fase discendente, nel corso dell'anno 2008 è stata recepita con d.lgs n.118 del 30 maggio 2008 la direttiva 2006/23/CE del 5 aprile 2006 concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo. Relativamente alla direttiva 2006/93/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2006, sulla disciplina dell'utilizzazione degli aerei di cui all'allegato 16 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, capitolo 3, seconda edizione (1988) (versione codificata) inserita nell'allegato B della Legge comunitaria 2007, è in corso l'esame dello schema di atto di recepimento. E' altresì in corso di predisposizione il testo del decreto legislativo recante la disciplina sanzionatoria per la violazione del regolamento (CE) n. 1107/2006 del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo; mentre il 28 novembre 2008 la Commissione ha aperto una procedura di infrazione (p.i. 2008/0786) contro l'Italia per il mancato recepimento entro il previsto 20 ottobre della direttiva 2008/49/CE, recante modifica dell'allegato II della direttiva 2004/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i criteri per l'effettuazione delle ispezioni a terra sugli aeromobili che utilizzano aeroporti comunitari, la cui delega è inserita nel disegno di Legge comunitaria 2008.

III. 2. Settore infrastrutture

Il Programma delle Infrastrutture strategiche 2009-2011, allegato al Documento di Programmazione Economico Finanziaria (DPEF) 2009–2013, riporta lo stato di attuazione del Programma considerato di preminente interesse nazionale, suddividendo le opere in 6 categorie in base al diverso livello di avanzamento alla data del 31 dicembre 2007 (60 per cento – 40 per cento – 20 per cento) ovvero in base alla intervenuta apertura del cantiere (alla data del 30 giugno 2006, 30 giugno 2007 e 31 dicembre 2007). Il totale delle opere cantierate al 31 dicembre 2007 risulta pari a circa 20 miliardi di euro, corrispondenti a oltre il 17 per cento del costo complessivo delle opere. Il costo totale del Programma passa da 173,4 a 174,2 miliardi di euro. In termini di priorità, viene proposta l'apertura accelerata dei cantieri rimasti "bloccati" o non ancora avviati nel corso della precedente legislatura, e precisamente: gli assi ferroviari Torino – Lione, Milano – Genova 3° Valico dei Giovi, Milano – Verona e Milano – Padova; gli assi

autostradali Brescia – Bergamo – Milano, Cecina – Civitavecchia e Roma – Formia; il Ponte sullo Stretto di Messina.

La politica del settore in questione è improntata, da un lato, al rafforzamento del processo di integrazione nel settore delle reti transeuropee, e, dall'altro, al completamento delle infrastrutture di trasporto di rilevanza nazionale, con un'attenzione particolare al Mezzogiorno.

Nel corso degli ultimi anni, com'è noto, l'economia italiana è stata caratterizzata da una crescita inferiore rispetto alla media dell'Unione europea; nel Mezzogiorno, la crescita potenziale dell'area rimane compresa anche per la minore disponibilità di infrastrutture funzionanti e l'inferiore qualità dei servizi pubblici offerti a cittadini e imprese.

La politica regionale, sia quella cofinanziata dai Fondi strutturali europei, sia quella finanziata totalmente da fonti nazionali (Fondo Aree Sottoutilizzate - FAS), contribuisce fortemente al potenziamento delle infrastrutture, in particolare nelle regioni del Mezzogiorno. Anche la manovra finanziaria 2009, mediante la Legge 133/2008, ha previsto la concentrazione degli interventi dei fondi FAS a favore di settori strategici riferiti alle infrastrutture, anche energetiche, alle reti di telecomunicazione e ai servizi di trasporto. Le assegnazioni FAS effettuate dal CIPE, alla data del 31 maggio 2008 non impegnate o programmate nell'ambito di Accordi di Programma Quadro, sono state destinate a interventi strategici di interesse nazionale. È stato, inoltre, istituito a partire dal 2008 un Fondo per il finanziamento di interventi finalizzati al potenziamento della rete infrastrutturale di livello nazionale, ivi comprese le reti di telecomunicazione ed energetiche, di cui è riconosciuta la valenza strategica ai fini della competitività e della coesione del Paese.

Le Regioni, in sede di predisposizione dei programmi finanziati dal citato FAS, e di ridefinizione dei programmi finanziati dai Fondi strutturali europei, sono tenute a concentrare le risorse sulle infrastrutture definite di interesse strategico nel rispettivo ambito territoriale.

PROGRAMMAZIONE REGIONALE NEL SETTORE TRASPORTI ED INFRASTRUTTURE

Relativamente al periodo di programmazione 2000–2006 l'ammontare complessivo destinato alle politiche di trasporto dal Quadro Comunitario di Sostegno (QCS) è stato pari a 7.020 milioni di euro.

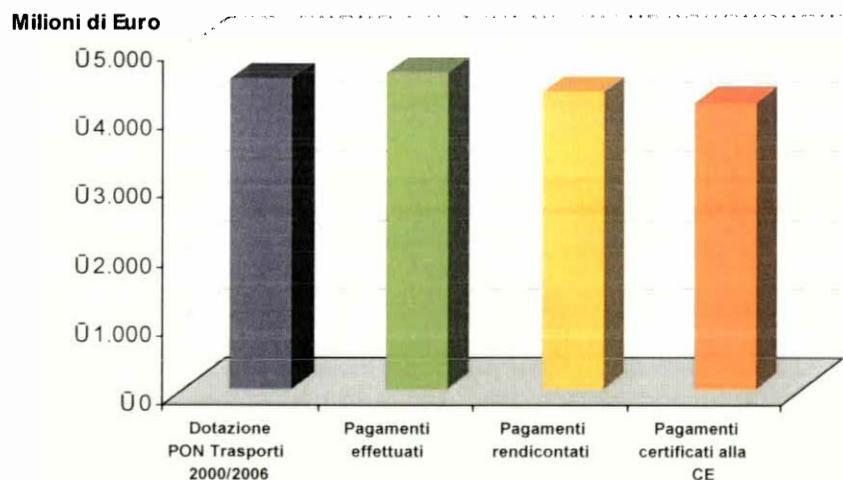
Nell'ambito del Quadro Strategico Nazionale 2007–2013, che delinea una strategia unitaria per i programmi cofinanziati dai Fondi Strutturali e per quelli finanziati interamente dallo Stato, l'Italia intende proseguire e rafforzare la politica a favore della riduzione del divario infrastrutturale tra

nord e sud del paese, attribuendo risorse con cofinanziamento comunitario (Fondo Europeo Sviluppo Regionale FESR) per complessivi 6,25 miliardi di euro circa, distribuite tra il programma nazionale (PON) "Reti e mobilità", per circa 2750 milioni di euro e i programmi regionali (POR) per circa 3500 milioni di euro. Si aggiungono i fondi per le aree sottoutilizzate, in corso di riprogrammazione, a seguito delle innovazioni introdotte dalla legge 133/2008 in merito alla "concentrazione strategica degli interventi", finalizzando i finanziamenti al potenziamento della rete infrastrutturale di livello nazionale.

Il Programma Operativo Nazionale (PON) Trasporti 2000/2006 attua un insieme di azioni rivolte a potenziare, riqualificare e razionalizzare le infrastrutture per la mobilità e i trasporti nelle Regioni del Sud d'Italia. Il Programma riguarda le seguenti regioni dell'Italia meridionale e insulare: Campania, Calabria, Puglia, Basilicata, Sicilia e Sardegna.

Il Programma Operativo Nazionale (PON) Trasporti è finanziato con le risorse messe a disposizione dall'Unione europea e dallo Stato Italiano. La dotazione finanziaria del Programma Operativo Nazionale (PON) Trasporti ammonta a 4.520 milioni di euro. La quota comunitaria, a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR), è di circa 1.905 milioni di euro, mentre la restante quota nazionale è di 2.615 milioni di euro, finanziata dal Fondo di Rotazione previsto dalla legge 183/87 e da leggi di settore.

Figura 1 – Avanzamento finanziario del PON Trasporti 2000/2006 (dati a novembre 2008)



Fonte: Contabilità dell'Autorità di Pagamento (Montiweb).

All'interno di tale Programma si segnala l'approvazione da parte della CE di 13 Grandi Progetti, di importo superiore ai 50 meuro (art. 26 del regolamento (CE) n. 1260/99). Tali progetti di rilevanza strategica per il sistema di trasporto del Mezzogiorno ammontano complessivamente a circa 2.274 meuro e rappresentano oltre il 50 per cento della dotazione finanziaria complessiva del Programma (confronta Parte III Sez. A cap. II.2.2).

Il QSN 2007-2013 individua il Ministero Infrastrutture come Autorità titolare del Programma Operativo Nazionale (PON) "Reti e mobilità" 2007-2013 per l'obiettivo Convergenza; a tale Programma è destinato un monte risorse pari a 2.749,5 milioni di Euro (di cui il 50 per cento,

pari a 1.374,7 milioni, a valere sul FESR), da utilizzare unicamente nelle regioni in Obiettivo “Convergenza”: Campania, Calabria, Puglia, e Sicilia;

Gli interventi ad oggi individuati sono:

Interventi finalizzati all'implementazione del Corridoio I tra cui la nuova linea ferroviaria AV/AC Napoli - Bari: Variante linea Cancello - Napoli nel comune di Acerra per la sua integrazione con la linea AV/AC, la stazione di interscambio AV/AC Vesuvio Est, l'adeguamento della linea ferroviaria tirrenica Battipaglia - Reggio Calabria e la linea ferroviaria Palermo - Messina e Nodo ferroviario di Palermo;

Interventi finalizzati al potenziamento e alla riqualificazione dei sistemi portuali, con specifico riferimento al Corridoio 21 (Autostrade del Mare) tra cui gli hubs portuali di Napoli e Salerno – Adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali, gli interventi di potenziamento dei porti di Brindisi e Taranto, il potenziamento dell'hub portuale di Gioia Tauro e il potenziamento del porto di Augusta;

Interventi finalizzati al potenziamento delle connessioni tra direttive, nodi e poli principali dell'armatura logistica delle aree Convergenza, con priorità al collegamento tra Corridoio I e Corridoio 21 tra cui la SS 106 megalotto 4 – Collegamento SA-RC (Firmo) - SS106 (Sibari), il nodo ferroviario di Bari e il potenziamento della linea ferroviaria Gioia Tauro - Taranto.

Per quanto riguarda il contributo finanziario comunitario (periodo 2007-2013), a fronte di una richiesta della Commissione europea di destinare un importo pari a 20 miliardi di euro al finanziamento delle reti transeuropee di trasporto, sono stati assegnati per tutti gli Stati membri, solo 8,013 miliardi di euro, pari a circa lo 0,9 per cento del bilancio europeo³³.

Nell'ambito della programmazione 2007-2013, la Commissione europea ha già assegnato all'Italia un contributo pari a circa 1 miliardo di euro per il finanziamento delle reti transeuropee TEN-T, di cui 457 milioni di euro per la Torino - Lione, 452 milioni per il tunnel di base del Brennero e relativi accessi (Fortezza - Verona) e 46 milioni per i collegamenti verso la Slovenia.

L'Italia, con un quinto dei fondi assegnati a progetti ferroviari e stradali, risulta essere il primo Paese in Europa per l'importo dei fondi delle reti transeuropee TEN-T ottenuti. I cinque progetti prioritari della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) che interessano il territorio nazionale sono i seguenti:

- Progetto prioritario n°1: Asse ferroviario Berlino–Verona–Bologna–Roma–Reggio Calabria–Palermo;

³³ A valere sul bilancio delle reti transeuropee TEN-T 2007-2013, circa 6 miliardi su 8,013 sono stati destinati al finanziamento dei progetti prioritari stradali e ferroviari. Altri 2 miliardi di euro sono stati destinati al finanziamento delle Autostrade del Mare, del progetto Galileo, dei sistemi di gestione del traffico aereo (SESAR) e di gestione e sicurezza del traffico ferroviario (ERTMS), nonché dei servizi di informazione fluviali (RIS).

- Progetto prioritario n°6: Asse ferroviario Lione–Torino–Milano–Trieste–Lubiana–Budapest;
- Progetto Prioritario n°10: Aeroporto di Malpensa;
- Progetto prioritario n°21: Autostrade del Mare riferite al bacino del Mediterraneo occidentale e del Mediterraneo orientale;
- Progetto prioritario n°24: Asse ferroviario Genova–Milano/Novara–Basilea–Rotterdam.

Ad oggi, solo il progetto prioritario relativo alla realizzazione dell'Aeroporto di Malpensa risulta completato. Il volume di risorse finanziarie che l'Italia dovrà mobilitare per completare la realizzazione delle sezioni dei progetti prioritari 1, 6 e 24 è ad oggi di oltre 60 miliardi di euro. Una parte di questo fabbisogno, pari a circa 17 miliardi di euro, deve essere reperito per permettere di realizzare le opere previste nel periodo 2008-2013.

Per quanto riguarda le opere transfrontaliere, si segnalano i seguenti sviluppi delle attività in corso nei corridoi 1 e 5:

- Corridoio 1: – Valico del Brennero: il costo totale dell'opera ammonta a circa 7,2 miliardi di euro. Gli oneri di realizzazione dell'opera sono posti a carico di Italia e Austria in egual misura.
- Corridoio 5: - collegamento ferroviario Lione–Torino con valico del Frejus. L'Italia e la Francia hanno trasmesso alla Commissione europea la documentazione necessaria all'ottenimento del contributo di 671,8 milioni di euro, che la stessa Commissione ha deliberato nel novembre 2007. In territorio francese le attività procedono regolarmente. Da parte italiana, il lavoro svolto durante la prima fase da parte dell'Osservatorio della Val di Susa ha consentito, il 30 giugno scorso, di migliorare l'allineamento del tracciato ferroviario ed è stato sviluppato il "tracciato ottimizzato" della sezione comune in territorio italiano, sulla scorta del quale la Commissione ha adottato il provvedimento definitivo di finanziamento; collegamento ferroviario Venezia–Trieste–Divaca. E' stato approvato lo studio di fattibilità; secondo una prima stima economica, il costo è di circa 2,4 miliardi di euro.

Nell'ambito delle riflessioni relative all'estensione della rete transeuropea di trasporto ai Paesi limitrofi, la Commissione ha definito cinque assi transnazionali di sviluppo della rete ed individuato le infrastrutture funzionali al miglioramento dei collegamenti con le aree limitrofe. Per la realizzazione di questi assi, la Commissione ha stimato un fabbisogno di 45 miliardi di euro di cui 35 miliardi di euro da reperire entro il 2020. Di particolare rilevanza per l'Italia sono l'asse sud-occidentale, che interessa i Paesi nord-africani, e l'asse sud-orientale,

che interessa la Turchia, i Paesi del Medio-Oriente che si affacciano sul Mediterraneo ed i Paesi dell'area balcanica.

IV. POLITICA PER LA SOCIETÀ DELL'INFORMAZIONE E LE NUOVE TECNOLOGIE

In merito al settore relativo alla Società dell'Informazione, il Governo, tramite l'Istituto Superiore delle Comunicazioni e Tecnologie dell'Informazione, ha seguito, per buona parte del 2008, i lavori di revisione del quadro regolamentare sulle comunicazioni elettroniche in corso in seno al Consiglio dell'Unione europea, nonché le attività del Comitato Comunicazioni (COCOM) istituito dalla direttiva 2002/21/CE del 7 marzo 2002, che delinea un quadro normativo comune per le reti ed i servizi di comunicazione elettronica (direttiva quadro).

A seguito dell'introduzione delle nuove tecnologie digitali nel campo delle comunicazioni, negli anni scorsi si era avviato in sede comunitaria un processo di revisione della direttiva 89/552/CEE del Consiglio, modificata dalla direttiva 97/36/CE del Parlamento europeo e del Consiglio cosiddetta "TV senza Frontiere" (recepita con legge 29.12.2000 n. 422 "Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria 2000"), volto a definire norme comuni per regolamentare non soltanto i servizi della TV tradizionale (servizi lineari) ma anche quei servizi che fanno parte della società dell'informazione (servizi non lineari). Quel processo si è concluso con l'adozione della direttiva 2007/65/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2007, denominata "Servizi di Media Audiovisivi", da recepire entro il 19 dicembre 2009, che si applica non solo alle trasmissioni televisive analogiche e digitali, ma anche al *webcasting* e al *video on demand* (solo nel caso in cui sia in diretta concorrenza con i programmi televisivi): essa prevede un tetto di 12 minuti orari per gli spot pubblicitari, eliminando però il limite di affollamento giornaliero di tre ore al giorno, nonché diversi limiti di interruzioni pubblicitarie; essa rende inoltre possibili le sponsorizzazioni, tranne che per i programmi di attualità e i notiziari; lascia infine in vigore la possibilità, per i singoli Stati, di derogare alle norme sugli affollamenti pubblicitari per le emittenti che trasmettono esclusivamente sul territorio di quello stesso Stato.

Anche in ambito nazionale è sorta la necessità di procedere alla revisione della normativa radiotelevisiva prevedendo, in considerazione delle nuove tecnologie, l'introduzione della nuova tecnica trasmissiva digitale, lo sviluppo delle nuove forme trasmissive e le misure

per incentivare lo sviluppo delle nuove tecnologie. Già la Legge n. 66 del 20 marzo 2001 aveva disciplinato l'avvio delle nuove trasmissioni in tecnologia digitale e la Legge n. 112 del 3 maggio 2004 aveva poi previsto, dalla data di approvazione della stessa legge, la possibilità di ottenere la licenza di operatore di rete al raggiungimento di determinati requisiti. Con la Legge n. 101 del 6 giugno 2008 la disciplina per l'attività di operatore di rete su frequenze terrestri in tecnica digitale si è conformata ai principi della direttiva 2002/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 marzo 2002, e della direttiva 2002/77/CE della Commissione del 16 settembre 2002. Tale attività è soggetta al regime dell'autorizzazione generale, ai sensi dell'articolo 25 del Codice di cui al d.lgs. 1° agosto 2003, n. 259, e successive modificazioni. Con la stessa Legge è stata inoltre prevista l'emanazione di un decreto ministeriale contenente un calendario per il passaggio definitivo alle trasmissioni televisive digitali terrestre con l'indicazione delle aree territoriali interessate e delle rispettive scadenze. Il suddetto Decreto, emanato dal Ministro dello Sviluppo Economico il 10 settembre 2008 e pubblicato nella G.U. il 10 ottobre 2008, prevede un calendario di spegnimento delle reti analogiche in maniera progressiva fino all'anno 2012.

Al fine di completare il processo di adeguamento della normativa italiana a quella europea, il Governo, nell'ambito del disegno di Legge comunitaria 2008, ha previsto una norma che recepisce il contenuto della citata nuova direttiva sui Media Audiovisivi, relativamente al "Product placement" (pubblicità occulta). Nello stesso disegno di legge è stata inoltre inserita la delega al Governo per l'emanazione di un decreto legislativo, da emanare nel corso del 2009, per il recepimento integrale della direttiva.

Il processo di digitalizzazione dell'intero sistema televisivo nazionale è peraltro strettamente legato all'attuazione del piano nazionale di assegnazione delle frequenze in tecnica digitale che, recependo le risultanze della Radio Conferenza di Ginevra 2006, prevederà l'insieme delle frequenze televisive coordinate o coordinabili da utilizzare in tecnologia digitale.

Sempre nel settore delle telecomunicazioni, nel corso del 2008 si è svolta un'intensa attività negoziale per il riesame del quadro normativo europeo su reti e servizi di comunicazione elettronica, coronata da un accordo complessivo, al Consiglio del 27 novembre, che riguarda il "Gruppo Europeo dei Regolatori delle Telecomunicazioni" (GERT), la gestione del radiospettro, l'indipendenza delle Autorità nazionali, la separazione funzionale. L'Italia ha accolto con favore il compromesso raggiunto sulla gestione del radiospettro, che resterà principalmente in ambito nazionale, e sulla separazione funzionale, intesa come rimedio eccezionale per garantire la concorrenza nell'accesso alla rete.

Nella sessione del 27 novembre 2008 il Consiglio Telecomunicazioni ha anche adottato un Orientamento generale sulla proposta di revisione del regolamento sul *roaming* internazionale, sostenuto dall'Italia, e Conclusioni che invitano gli Stati membri e la Commissione ad azioni finalizzate ad incentivare l'uso di internet e della banda larga, garantendo la sicurezza e la *privacy* dei dati scambiati via *internet*.

Va inoltre segnalato che nella sessione del 12/13 giugno 2008 esso ha stabilito di prorogare per tre anni, fino al 2012, l'Agenzia Europea per la Sicurezza delle Reti e dell'Informazione (ENISA), che avrebbe dovuto cessare le sue attività nel 2009.

V. POLITICA PER LA RICERCA E L'INNOVAZIONE

Nel corso del 2008 i negoziati sulla ricerca hanno avuto come obiettivo il rilancio della realizzazione dello Spazio Europeo della Ricerca (SER), proposto dalla Commissione nel gennaio del 2000.

In febbraio, con l'adozione delle Conclusioni "Il Processo di Lubiana – Verso una piena realizzazione del SER", il Consiglio Competitività ha invitato gli Stati membri a definire per il SER obiettivi (ERA Vision) e strumenti (ERA Governance). In aprile la Presidenza slovena ha lanciato il "Processo di Lubiana", con l'obiettivo di rinnovare e rafforzare il SER attraverso la definizione della "Vision 2020". Il negoziato è proseguito sotto Presidenza francese e ha portato in dicembre all'adozione di conclusioni del Consiglio sulla "Visione 2020 per lo Spazio Europeo della Ricerca", che prevede la realizzazione, entro il 2020, della c.d. "quinta libertà" (citata nelle conclusioni del Consiglio europeo del marzo 2008), che consiste nell'eliminazione degli ostacoli che si frappongono alla libera circolazione dei ricercatori, della conoscenza e delle tecnologie. L'Italia sostiene la realizzazione del SER e considera di fondamentale importanza, per la sua piena realizzazione, il ruolo degli strumenti comunitari di sostegno alla ricerca.

Quanto alle strutture di ricerca, il Consiglio competitività ha adottato in maggio il Regolamento istitutivo dell'Impresa comune "Celle a Combustibile e Idrogeno" (regolamento (CE) n. 521/2008 del Consiglio del 30 maggio 2008), che si propone di sviluppare attività di ricerca e sviluppo nel settore delle celle a combustibile e dovrebbe fornire un rilevante contributo allo sviluppo di tecnologie per la riduzione delle emissioni di gas serra.

La politica spaziale europea

La politica europea dello spazio ha rappresentato una priorità della Presidenza francese. Già dal Consiglio informale Spazio di Kourou (20-22 luglio) è stata ribadita la volontà di fare dell'Unione Europea un protagonista della politica spaziale a livello mondiale.

Successivamente, il Consiglio Spazio (riunione congiunta del Consiglio competitività e del Consiglio ministeriale dell'Agenzia spaziale europea – ESA) del 26 settembre 2008 ha adottato una risoluzione sulla politica spaziale europea, in cui sono state riaffermate, precise e ampliate le principali direttive d'azione. Le priorità sono: spazio e cambiamenti climatici; contributo dello spazio alla strategia di Lisbona; spazio e sicurezza; esplorazione dello spazio.

La successiva riunione Interministeriale ESA, tenutasi a L'Aia il 25-26 novembre sotto Presidenza Italiana, ha confermato la volontà dell'Europa di rafforzare il proprio ruolo sia nel settore scientifico e dell'esplorazione dello spazio, che in quello dello sviluppo e utilizzo delle applicazioni spaziali al servizio dei cittadini. L'Italia è convinta che lo spazio sia una risorsa strategica per la sicurezza dell'Europa. Con l'assunzione della Presidenza dell'ESA, che manterrà fino alla prossima riunione ministeriale prevista nel nostro Paese per il 2011, l'Italia rafforza il proprio ruolo nell'attuazione della politica spaziale europea e nella definizione e sviluppo dei principali programmi spaziali europei, quali GMES (*Global Monitoring for Environment and Security*), Exomars e la Stazione Spaziale internazionale.

In giugno il Consiglio ha designato Budapest, la cui candidatura era sostenuta dall'Italia, quale sede dell'Istituto Europeo per l'Innovazione e la Tecnologia (EIT), che ha poi avviato i lavori in settembre. Nel corso del 2008 hanno peraltro svolto un'intensa attività nel campo della ricerca ed innovazione anche l'Agenzia esecutiva per la ricerca (REA) e l'Agenzia esecutiva del Consiglio europeo della ricerca (CER).

Istituto europeo di innovazione e tecnologia

L'Istituto Europeo di Innovazione e Tecnologia (EIT), organismo comunitario dotato di propria personalità giuridica, è una iniziativa creata per fornire nuove soluzioni alle grandi sfide della globalizzazione quali il cambiamento climatico, le energie rinnovabili o la prossima generazione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione. È stato istituito con regolamento (CE) n. 294/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2008 e la prima riunione del suo Comitato Direttivo ha avuto luogo il 15 settembre 2008 nella città di Budapest, sede dell'Istituto.

L'EIT perseguità l'obiettivo di contribuire allo sviluppo della capacità di innovazione della Comunità e degli Stati Membri, con la promozione e integrazione dell'istruzione superiore, della ricerca e dell'innovazione ai massimi livelli (il triangolo della conoscenza), ponendosi come modello di riferimento per l'attrazione dei migliori e più capaci studenti, ricercatori e amministratori di tutta Europa e del mondo intero. A tal fine, agevolerà le reti e la cooperazione e creerà sinergie tra le comunità dell'innovazione in Europa, dando priorità al trasferimento delle sue attività a vantaggio delle imprese (incluse le PMI) e della loro applicazione commerciale. Il funzionamento dell'EIT si baserà essenzialmente su partenariati autonomi di eccellenza tra Istituti di istruzione superiore, Istituti di ricerca e Imprese selezionati dal Comitato direttivo dell'EIT e designati con il nome di Comunità della Conoscenza e dell'Innovazione (CCI).

Per la selezione delle prime Comunità (KICs), riguardanti tre settori strategici fondamentali: cambiamenti climatici, energie rinnovabili e ICT di nuova generazione, è stata lanciata una consultazione pubblica per la definizione dei criteri di selezione. Poiché ciascuna KIC dovrà includere centri di ricerca, imprese e almeno un Ateneo, si è ritenuto che il coinvolgimento del mondo accademico sin da queste prime fasi fosse indispensabile per assicurare la partecipazione italiana. Si è pertanto coinvolta e sollecitata la CRUI a prendere parte attiva al processo.

L'Istituto è composto da un Comitato direttivo incaricato della direzione delle attività dell'EIT e dell'adozione di tutte le decisioni strategiche, da un Comitato esecutivo con il compito di supervisione della gestione dell'EIT e da un Direttore che rende conto al Comitato direttivo della gestione amministrativa e finanziaria dell'EIT e ne costituisce il rappresentante legale.

Agenzia esecutiva del Consiglio europeo della ricerca

Il Consiglio europeo della ricerca (CER) è stato istituito dalla Commissione europea nel febbraio 2007, nell'ambito del Settimo programma quadro per la ricerca (7° PQ), con il compito di attuare uno dei quattro programmi specifici "Idee" del 7° PQ per il periodo 2007-2013. Il programma Idee intende incentivare l'eccellenza della ricerca europea, sostenendo progetti avviati su iniziativa di ricercatori o gruppi di ricercatori, sia del settore privato che di quello pubblico, su temi di loro scelta.

Il CER è composto da un Consiglio scientifico indipendente e da una Agenzia esecutiva.

Mentre il Consiglio scientifico definisce la strategia scientifica da attuare a livello generale, l'Agenzia esecutiva presta la sua assistenza provvedendo a rendere operativi tali indirizzi metodologici curando l'esecuzione delle attività ivi compresi tutti gli aspetti finanziari.

L'Agenzia esecutiva per la ricerca (REA) è stata istituita con decisione della Commissione del 14 dicembre 2007 (pubblicata sulla G.U.U.E. del 15 gennaio 2008 serie L 11/9), per la gestione di talune parti dei programmi specifici comunitari "Persone", "Capacità" e "Cooperazione" nel settore della ricerca, a norma del regolamento (CE) n. 58/2003 del Consiglio, per il periodo intercorrente dal 1° gennaio 2008 al 31 dicembre 2017.

L'Agenzia fa capo a quattro direzioni generali della Commissione europea: la DG Ricerca, la DG Imprese e industria, la DG Società dell'informazione e mezzi di comunicazione e la DG Energia e trasporti.

La REA si occupa del sostegno alla ricerca nell'ambito della valutazione di progetti e proposte dell'attuale programma quadro per la ricerca (7° PQ). In particolare, seguirà la gestione delle borse e dei premi "Marie Curie", gli accordi specifici di sovvenzionamento della ricerca a favore delle PMI, i progetti multilaterali nel campo della ricerca spaziale e nel campo della sicurezza e la gestione dello sportello unico per le richieste di informazione sul 7° PQ.

Un capitolo importante della politica scientifica e tecnologica dell'ultimo decennio è legato all'utilizzo delle risorse della politica di coesione dell'Unione europea, nell'ambito della quale al Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (MIUR) è affidata la responsabilità della programmazione, attuazione, valutazione, gestione finanziaria e controllo amministrativo dei programmi cofinanziati dall'Unione europea, a cui, di recente, si è andata a sommare la responsabilità dell'attuazione della Politica regionale unitaria per le aree sottoutilizzate (cfr. Parte III).

In sintesi, si tratta dei tre Programmi qui di seguito elencati.

Programma Operativo Nazionale "Ricerca Scientifica, Sviluppo Tecnologico, Alta Formazione 2000-2006" per le Regioni Obiettivo 1

Il Programma, dedicato alle 6 Regioni dell'Obiettivo 1 (Campania, Puglia, Sicilia, Basilicata, Calabria, Sardegna) ha una dotazione complessiva di 2.267,3 milioni di euro su cui interviene il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) per 814,1 milioni di euro e il Fondo Sociale Europeo (FSE) per 509,1 milioni di euro, essendo la differenza coperta da risorse

nazionali pubbliche e private. Esso si concentra su aiuti alle imprese per attività di R&S di interesse industriale e nei settori strategici per il Mezzogiorno (Primo Asse, 53% delle risorse totali), su interventi di valorizzazione del capitale umano di eccellenza tra cui la formazione per la ricerca (Terzo Asse, 32%) e su interventi di potenziamento del sistema scientifico e di alta formazione. Questa forma di intervento risulta ormai definita sotto il profilo programmatico ed è approdata alla fase attuativa conclusiva, dovendo procedere alla certificazione finale di spesa e attestazione di conformità al massimo entro il 31 luglio 2010. A fine 2008, il PON presenta un'ottima performance complessiva, sia in termini finanziari, dal momento che la spesa monitorata ha raggiunto circa il 90% delle risorse programmate/assegnate, sia in termini di avanzamento procedurale. Infatti, dei 2.344 progetti promossi dal Programma, l'85,4% risultano conclusi (cfr. Parte III Sez I cap. II.2.2).

Programma Operativo Nazionale “Ricerca e Competitività” 2007-2013 per le Regioni della Convergenza

Il Programma è rivolto alle quattro Regioni della Convergenza (Campania, Puglia, Calabria e Sicilia) e realizza, per la prima volta in Italia, la gestione, in modo unitario ed integrato, delle politiche di sviluppo di due Amministrazioni Centrali: il MIUR, in quanto Autorità di Gestione del Programma, funzione attribuita per la rilevanza strategica assegnata a livello europeo alla ricerca - e il Ministero dello Sviluppo Economico (MiSE) - competente in materia di innovazione e competitività imprenditoriale, in qualità di Organismo Intermedio. Le risorse assegnate al Programma ammontano a 6.205,4 milioni di euro (50% risorse comunitarie FESR) e 50% risorse nazionali pubbliche, di cui 3.232,7 milioni di euro attribuiti al MIUR e 2.972,7 milioni di euro al MiSE. Il PON si articola in tre Assi prioritari: Sostegno ai mutamenti strutturali, Sostegno all'innovazione, Assistenza tecnica e attività di accompagnamento.

Programma Attuativo Nazionale FAS “Ricerca e Competitività” per le Regioni del Mezzogiorno e del Centro Nord

Il Programma, che la Delibera CIPE 21 Dicembre 2007 ha attribuito alla responsabilità del MIUR, prevede un'attuazione concertata con il Ministero dello Sviluppo Economico. Le risorse messe a disposizione dal Fondo Aree Sottoutilizzate (FAS) sono pari a 6.629 milioni di euro per le otto Regioni del Mezzogiorno e pari a 576 milioni di euro per le Regioni del Centro

Nord (di cui attribuite al MiSE: 3.197,4 milioni di euro da destinare alle Regioni del Mezzogiorno e 276,6 milioni di euro alle Regioni del Centro Nord). Il Programma in questione si integra fortemente con la strategia del PON Ricerca e Competitività 2007-2013, in quanto entrambi assumono gli indirizzi relativi alla politica regionale unitaria, sanciti dal Quadro Strategico Nazionale 2007-2013, approvato dal CIPE e dalla Commissione europea.

Il Programma è stato approvato, con prescrizioni, con Delibera CIPE del 2 aprile 2008 (in attuazione della Delibera CIPE n. 166/2007). In effetti, la messa a disposizione delle risorse per le finalità del Programma ai fini dei conseguenti impegni e per l'avvio della spesa del Programma stesso è subordinata ad alcuni adempimenti (es. Valutazione Ambientale Strategica del Programma), da porre in essere entro il primo trimestre 2009, e che sono attualmente in corso di realizzazione da parte del MIUR.

VI. POLITICA ENERGETICA

Nel corso del 2008 il processo di integrazione europea nel settore energetico e la partecipazione dell'Italia al processo normativo comunitario si sono concentrati, in particolare, sul raggiungimento dei tre principali obiettivi della politica energetica comunitaria legati alla sicurezza dell'approvvigionamento energetico, alla competitività e allo sviluppo sostenibile.

Sono pertanto proseguiti le attività della Commissione in merito al funzionamento del mercato interno dell'energia e, a fine anno, la Commissione ha adottato il secondo riesame strategico della politica energetica europea.

Il mercato interno dell'energia

Il mercato interno dell'energia è volto a completare le regole esistenti per favorire un approvvigionamento energetico dell'Unione più sicuro, competitivo e sostenibile e, per questa via, promuovere anche gli interessi dei consumatori.

A tal fine la Commissione aveva presentato nel secondo semestre 2007 il terzo pacchetto normativo sul mercato interno dell'energia, che comprende cinque proposte:

- una direttiva di modifica della direttiva 2003/54/CE relativa a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica;
- una direttiva di modifica della direttiva 2003/55/CE relativa a norme comune per il mercato interno del gas naturale;
- un regolamento per l'istituzione di un'Agenzia per la cooperazione fra i regolatori

nazionali dell'energia;

- un regolamento di modifica del regolamento (CE) n. 1228/03 relativo alle condizioni di accesso alla rete per gli scambi transfrontalieri di energia elettrica.
- un regolamento di modifica del regolamento (CE) n. 1775/2005 relativo alle condizioni di accesso alle reti di trasporto del gas naturale.

Il dibattito si è inizialmente incentrato sui seguenti aspetti:

- 1) l'obbligo di adottare la separazione proprietaria OU (*ownership unbundling*) delle reti di trasmissione dell'energia nei confronti dei soggetti che gestiscono impianti di produzione o di importazione di energia e che utilizzano tali reti (sia nell'elettricità che nel gas) o, in alternativa, l'istituzione di un soggetto indipendente, denominato ISO (*Independent System Operator*) che, in assenza della separazione proprietaria, attui la gestione indipendente della rete;
- 2) la costituzione di un'agenzia dei regolatori europei;
- 3) l'individuazione di un meccanismo che rafforzi la cooperazione tra i gestori delle reti di trasmissione.

In occasione del Consiglio Energia di giugno 2008 è stato poi raggiunto un Orientamento generale anche su un terzo modello rispetto alla "separazione proprietaria"(OU) e all'"Operatore indipendente di sistema" (ISO): il c.d. "*Independent Transmission Operator*" (ITO) che consente alle aziende verticalmente integrate di mantenere la proprietà della società che gestisce le reti di energia -"*Transmission System Operator*" (TSO). A tal fine è stata introdotta una complessa serie di misure per garantire l'indipendenza delle decisioni del TSO rispetto agli interessi della compagnia madre.

Dal canto suo, il Parlamento europeo ha adottato i pareri in prima lettura sulla direttiva "energia elettrica", sul regolamento "energia elettrica" e sul regolamento "Agenzia" e, nel luglio 2008, sulla direttiva "gas" e sul regolamento "gas".

Infine, nell'ottobre 2008, in ambito Consiglio Energia, è stato raggiunto all'unanimità un accordo politico sull'intero terzo pacchetto normativo sul mercato interno dell'energia³⁴. Sulla

³⁴ In tale occasione sono stati sciolti i nodi più rilevanti riguardanti:

1. la clausola relativa ai paesi terzi, con cui è stata affrontata la questione del controllo delle reti da parte di società di paesi terzi in modo non protezionistico, al fine di garantire che tali imprese rispettino le stesse norme applicabili a quelle dell'Unione europea;
2. la clausola sulla parità di condizioni. Le disposizioni relative alla parità di condizioni si riferiscono, invece, alla coesistenza sul mercato interno dell'energia di diversi modelli di separazione delle attività di produzione e di fornitura, da un lato, e di trasporto dell'energia, dall'altro.

Il testo sul quale è stato possibile raggiungere un accordo politico prevede che le imprese attive nella generazione e nella fornitura di gas o di energia elettrica non possano esercitare il controllo su un gestore di sistemi di trasmissione di uno Stato membro che abbia scelto la completa separazione proprietaria.