

16 novembre 2011, che modifica la direttiva 2000/25/CE, per quanto riguarda l'applicazione a trattori a carreggiata stretta di fasi entro cui fissare i limiti di emissione.

Entrambe le direttive, fortemente sostenute dall'Italia, tengono conto dell'attuale quadro economico in cui operano i produttori di trattori agricoli, che potranno continuare ad immettere sul mercato un numero maggiore di veicoli non ancora venduti (regime di flessibilità di cui alla direttiva 2011/72/UE), nonché delle difficoltà tecniche che i trattori "stretti" utilizzati nei vigneti e frutteti incontrano nel rispettare le più recenti disposizioni in materia di emissioni inquinanti.

Il gruppo del Consiglio sull'armonizzazione tecnica dei veicoli a motore ha inoltre esaminato in parallelo le due proposte di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relative **all'omologazione di veicoli agricoli e forestali e all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli e alla vigilanza del mercato**. Si tratta di due dossier molto importanti per l'industria nazionale, che potrà giovare di un quadro armonizzato europeo, sia in materia di sicurezza e di impatto ambientale dei veicoli, che di controllo del mercato nei confronti di prodotti di provenienza extra europea, spesso non conformi alla legislazione europea.

Nelle sedi dell'UE è stata inoltre seguita l'attività presso il Gruppo tecnico specifico concernente il **Registro europeo delle imprese** (ERRU), che interconetterà i vari registri nazionali per aspetti sanzionatori e di idoneità del gestore del trasporto, nonché l'attività in materia del Gruppo trasporti stradali.

Si segnala altresì l'adozione della Direttiva 2011/76/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 settembre 2011 (cd. Eurovignette), che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla **tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture**. La direttiva è stata approvata recependo svariati emendamenti proposti o sostenuti dall'Italia al fine di ridurre l'impatto della stessa sui costi del trasporto stradale. Tuttavia, la valutazione complessiva non ha consentito di poter esprimere un voto favorevole sul testo, nonostante gli ampi sforzi di parte italiana di proporre soluzioni di compromesso ragionevoli.

Da evidenziare anche il Progetto di decisione del Consiglio e dei rappresentanti dei Governi degli Stati membri, per autorizzare la Commissione ad aprire i negoziati per un accordo che estende l'**accordo "Interbus"**, in vigore dal 1° gennaio 2003 e mirante a liberalizzare i servizi occasionali internazionali passeggeri con autobus per i vettori che effettuano servizi sia fra la UE e Paesi extra UE, sia all'interno di questi ultimi: obiettivo del progetto di decisione è quello di ampliare l'ambito geografico di applicazione dell'accordo (estendendolo ad altri Paesi oltre quelli ad oggi aderenti), nonché l'ambito oggettivo (estendendolo anche ai servizi internazionali regolari). Si è dunque contribuito a definire la posizione italiana sul tema, in vista del Consiglio dei trasporti del 6 ottobre 2011. Tuttavia, la decisione è stata poi stralciata dall'agenda del Consiglio, in assenza dell'unanimità in ordine ad alcuni punti centrali del progetto di estensione dell'accordo.

### 3.3 Trasporto marittimo

Nel quadro delle politiche di miglioramento della qualità dei servizi di trasporto, tutela dei diritti dei passeggeri e armonizzazione delle relative normative tra Stati membri, l'Unione Europea ha varato negli ultimi anni una serie di Regolamenti e Direttive che, nel recepire in modo uniforme e, per quanto possibile univoco, talune Convenzioni internazionali (quali la Convenzione di Atene del 1974, come modificata dal Protocollo del 2002, in materia di diritti dei passeggeri in caso di incidenti, la Convenzione LLMC (Limitation of liability for Maritime claims) sulla responsabilità per crediti marittimi, entrambe dell'IMO, e la Convenzione del 2006 delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità), hanno dettato norme specifiche e particolari per l'attuazione delle predette Convenzioni secondo i principi dell'Unione, fissando termini perentori per il recepimento da parte degli Stati membri.

La finalità ultima perseguita dall'Unione europea è la messa a punto di un sistema di regole che garantisca **elevati livelli di qualità dei servizi** e di tutela dell'utenza e un regime di responsabilità che garantisca ai passeggeri un tempestivo **risarcimento in caso di incidenti occorsi durante il trasporto via mare a bordo di navi e traghetti**.

Il Regolamento n. 392/2009 detta norme omogenee per l'applicazione, tra i Paesi membri dell'Unione europea, della Convenzione IMO relativa al trasporto per mare dei passeggeri e dei loro bagagli, firmata ad Atene nel 1974 e modificata, da ultimo, con il Protocollo di Londra del 2002.

Il Governo non ha ratificato né la Convenzione del 1974 né il Protocollo del 2002, pur avendo preso parte ai negoziati in sede IMO e avendo firmato l'atto finale delle due Conferenze. D'altra parte, la Convenzione e il Protocollo registrano attualmente un numero minimo di ratifiche e adesioni, al punto che nessuno dei due atti è mai entrato in vigore sul piano internazionale.

La situazione è però destinata a cambiare in quanto, tenuto conto dei profili di competenza dell'Unione europea nella materia, il Consiglio ha proposto un testo di decisione, adottato nel corso del Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni ed energia" del 31 marzo 2011, che permetterà all'Unione europea, in quanto tale, di aderire alla Convenzione come modificata dal protocollo del 2002.

Il documento è nella fase finale: l'approvazione da parte del Parlamento permetterà il deposito dello strumento di adesione da parte dell'Unione europea e dei singoli Stati membri entro dicembre 2012.

Pertanto i tempi sono ormai maturi per procedere alla autorizzazione alla adesione da parte Italiana, per la parte eccedente le competenze dell'Unione e quindi per la definizione delle norme di attuazione.

Il Regolamento n. 1177/2010 si occupa infatti della tutela del passeggero, per aspetti che non sono trattati dalla Convenzione e dal Protocollo del 2002, ma sono ugualmente importanti, quali l'inadempimento o il cattivo adempimento degli obblighi di trasporto (che comporteranno la modifica e/o l'integrazione degli artt. 402-405 e 408 del codice della navigazione) e dei diritti dei passeggeri disabili che viaggiano per mare o vie navigabili interne (in attuazione dell'art. 9 della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità - approvata a nome della Comunità europea con decisione del 26 novembre 2009).

Nell'ambito del Gruppo di lavoro competitività e crescita il Governo ha sottolineato l'importanza di proseguire attivamente in un momento di crisi della cantieristica navale, con l'obiettivo di sostenere lo sviluppo del settore. Non è da accantonare il tentativo di riprendere le intese per giungere ad un **Shipbuilding Agreement**, come è altresì condivisibile la proposta di coinvolgere maggiormente i rappresentanti dei settori industriali

La Commissione a dicembre 2011, ha informato il Consiglio sulle misure da essa previste a sostegno della cantieristica navale, sottolineando la crisi profonda attraversata dal settore ed il proprio impegno nel rilanciare l'iniziativa "Leadership 2015". Particolare enfasi è stata attribuita all'impegno di rivedere le regole degli aiuti di Stato e rafforzare la riconversione del settore verso produzioni a minor impatto ambientale, nonché sostenere la competitività del settore a livello globale, nonostante il recente fallimento dei negoziati per un accordo multilaterale nell'ambito dell'OCSE. A tale riguardo ha espresso un deciso impegno nel richiedere il rispetto del principio delle condizioni eque di concorrenza.

Il Governo ha inoltre partecipato alle riunioni periodiche del Working Group on Administrative Cooperation (ADCO) e ad una esercitazione congiunta con rappresentanti degli altri Stati europei tenutasi in Finlandia sull'applicazione delle best practices nell'ambito della vigilanza sul mercato della nautica da diporto in attuazione della direttiva 2003/44CE.

Nel corso del 2011 il Governo ha partecipato ai lavori di modifica della direttiva 2003/44CE in recepimento degli emendamenti alla Convenzione IMO STCW'78 adottati a Manila nel giugno 2010.

Il Governo e la Piattaforma tecnologica italiana per l'innovazione e la ricerca di settore, hanno seguito con molto interesse e attivamente le nuove politiche sul cambiamento climatico e le ripercussioni della cantieristica navale e del trasporto marittimo sull'ambiente, ritenendo necessario proseguire sul processo di ammodernamento della flotta già avviato dall'Italia negli anni scorsi, puntando a migliorare complessivamente la qualità della flotta europea più vetusta nella sua complessità, con alto consumo energetico ed inquinante.

Nel corso del 2011 il Governo ha partecipato alla Joint Programming Initiative Healthy and Productive Seas and Oceans (JPI Oceans), finalizzata alla definizione di un'azione coordinata e integrata a livello europeo in materia di ricerca ed innovazione nel settore della tutela dell'ambiente marino.

Ha inoltre partecipato ai lavori del Comitato per la Strategia Marina ex d.lgs. n. 190/2010 relativo ad "Attuazione della direttiva 2008/56/CE, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria nel campo della politica per l'ambiente marino".

E' stata anche assicurata la partecipazione ai lavori del Comitato per la Biodiversità per l'attuazione della Strategia Nazionale per la Biodiversità anche in relazione a quanto indicato nella Comunicazione COM(2011) 244 al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale europeo e al Comitato delle Regioni "La nostra assicurazione sulla vita, il nostro capitale naturale: strategia dell'UE sulla biodiversità fino al 2020".

### 3.4 Trasporto aereo

Nel 2011 il Governo ha continuato a partecipare alla prima fase di attuazione del programma **Cielo Unico Europeo** (Single European Sky II) che si prefigge di migliorare la qualità della gestione del traffico aereo, puntando tra l'altro su obiettivi di tutela dell'ambiente, di efficienza e di sicurezza.

In particolare, è proseguita da parte italiana la "fase di definizione" del progetto FAB BLUE MED. Il progetto, promosso e coordinato per la parte italiana da ENAV S.p.A. con il finanziamento della Commissione europea, è tra i più significativi a livello europeo.

Aspetto fondamentale della fase di definizione, tuttora in corso, è l'analisi tecnica volta a determinare, in armonia con il progetto europeo SESAR (Single European Sky ATM Research), i nuovi requisiti funzionali dei sistemi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, con particolare attenzione ai requisiti di interoperabilità dei sistemi di rete ATM di gestione del traffico aereo (Air Traffic Management – ATM) in uso nei centri di controllo dei vari Paesi coinvolti per la realizzazione del "virtual centre", cioè di un sistema integrato per conseguire gli obiettivi del blocco funzionale di spazio aereo nel rispetto delle esigenze dei singoli Paesi.

#### **Misure in materia di aeroporti (Airport Package).**

Il Governo ha partecipato alla discussione propedeutica alla predisposizione, da parte della Commissione europea, del cosiddetto "pacchetto aeroporti", composto da tre proposte normative relative all'assegnazione delle bande orarie di decollo-atterraggio sugli aeroporti ("slot"), alla gestione dei servizi a terra, alla riduzione delle emissioni sonore.

Obiettivo del pacchetto, presentato in occasione del Consiglio dei Ministri dei Trasporti UE del dicembre 2011, è il miglioramento di funzionalità e competitività degli aeroporti dell'Unione, per incrementarne la quota di mercato e promuovere l'Unione come il più efficiente "hub" mondiale, nell'intento di fronteggiare la sempre più forte concorrenza della regione Asia-Pacifico.

In particolare per quanto riguarda la normativa sugli slots, la Commissione intende procedere ad un intervento normativo volto al raggiungimento della massima efficienza nell'allocazione degli slots, perseguita principalmente attraverso l'introduzione della possibilità di una loro compravendita tra compagnie aeree (mercato secondario degli slots), dopo una prima assegnazione effettuata attraverso un procedimento amministrativo.

Per quanto riguarda la gestione dei servizi a terra alle compagnie aeree ("ground handling"), la proposta della Commissione intende introdurre nuove norme per migliorare l'efficienza e le performance dei fornitori di servizi ed intende, in tal senso, modificare la normativa del 1996, portando una maggiore liberalizzazione di questi servizi negli aeroporti, eliminando situazioni di monopolio ed allungando da sette a dieci gli anni di durata dei contratti tra i fornitori e le compagnie aeree.

Per quanto riguarda il problema delle emissioni sonore, la Commissione intende concedere piena libertà sulla scelta delle normative alle autorità locali, mantenendo però il controllo sulle decisioni. In tale campo verranno quindi proposte modifiche delle attuali norme (in particolare la Direttiva 2002/30/CE) sul

rumore aeroportuale, già attenuato con l'eliminazione degli aeromobili più rumorosi.

**Stato dei lavori relativi all'estensione all'aviazione civile della normativa ETS (Emission Trading Scheme).**

Il Governo ha contribuito nel 2011 all'esame delle tematiche relative alla normativa sul sistema di gestione, controllo e trading delle emissioni di gas CO<sub>2</sub> da parte del settore dell'aviazione civile. Tale normativa, in vigore a partire dal 2012, prevede di includere i gas serra prodotti dal trasporto aereo nel sistema europeo di scambio delle emissioni ETS, compresi i voli extra UE che prevedono decolli/atterraggi nel territorio dell'Unione europea.

Da segnalare come l'adozione della normativa proposta dall'Unione europea stia incontrando una forte opposizione internazionale da numerosi Paesi terzi (tra i quali Argentina, Brasile, Cina, Giappone, Russia, Stati Uniti) che chiedono alla UE e ai suoi Stati Membri di escludere i voli extraeuropei dall'ETS.

In tema di **relazioni esterne** nel 2011 il Governo ha continuato a fornire il suo contributo alla politica UE sul trasporto aereo fondata sui seguenti tre pilastri:

- conformazione degli accordi bilaterali al diritto dell'Unione europea attraverso i cosiddetti "accordi orizzontali";
- conclusione di accordi globali tra UE e Stati terzi vicini nell'ambito della politica di vicinato;
- conclusione di accordi globali tra UE e altri Stati terzi.

In particolare, per quanto riguarda gli accordi globali, si sono finalizzati gli accordi aerei UE-Moldavia e UE-Georgia. E' in fase di avanzata contrattazione l'accordo UE-Israel, così come è in fase di avanzamento il processo di ratifica dell'accordo euro-mediterraneo tra Unione europea e Marocco. E' inoltre in corso la procedura di firma dell'accordo UE-Brasile.

Sempre nel corso del 2011 il Governo ha preso parte ad una serie di riunioni, volte alla preparazione di accordi globali con la Svizzera e con l'Azerbaijan.

Il Governo ha inoltre costantemente affiancato la Commissione negli sforzi negoziali finalizzati alla riconduzione di tutti gli accordi bilaterali tra Russia e singoli Stati membri nell'alveo della legalità europea. L'attività svolta nell'anno 2011 non ha ancora portato alla definitiva soluzione di questo specifico problema, ma la prospettiva è divenuta adesso decisamente positiva.

Nel 2011 gli aspetti concernenti i **diritti del passeggero** nel settore del trasporto aereo sono stati oggetto di nuove iniziative a livello europeo, in attuazione del Regolamento (CE) 261/2004, concernente i diritti dei passeggeri in caso di negato o ritardato imbarco. Tali iniziative sono state oggetto di attivi contributi da parte dei rappresentanti del Governo Italiano.

Successivamente, il 19 dicembre 2011, una Comunicazione della Commissione ha proposto all'attenzione degli Stati Membri talune indicazioni di carattere più generale, sempre in tema di diritti dei passeggeri, attinenti a tutti i modi di trasporto.



### 3.5 Trasporto ferroviario

Il processo di **liberalizzazione del settore ferroviario** Europeo è stato caratterizzato da una serie di Direttive Europee c.d. "pacchetti ferroviari", che hanno progressivamente costruito la base giuridico/normativa del settore. A questo si sono aggiunte le Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI), con poteri applicativi pari ai regolamenti europei, che hanno realizzato la "comune" base tecnica per la realizzazione dell'interoperabilità ferroviaria.

In particolare, dopo la conclusione del terzo pacchetto ferroviario, la Commissione Europea, notando che in Europa il processo di liberalizzazione (operato con il primo pacchetto) non ha raggiunto i risultati auspicati, ha proposto al Consiglio Europeo una revisione (Recast) del "primo pacchetto", i cui punti principali possono sostanzialmente riassumersi in:

- Maggiore indipendenza delle funzioni sensibili del Gestore.
- Più spinta alla separazione nella struttura societaria fra attività di gestione da quelle di trasporto.
- Ristrutturazione dei criteri sul canone (pedaggio) per l'accesso all'infrastruttura e cosa possa contenere come copertura dei costi.
- Inserimento di criteri di agevolazioni (sul pedaggio) per i carri che producano meno rumore.
- Inserimento di criteri di agevolazioni (sul pedaggio) per l'ERTMS.
- Criteri ed obblighi nuovi per l'accesso e la gestione dei servizi ferroviari complementari (manutenzione, terminali, servizi di stazione ecc.).
- Più coerente definizione dell'infrastruttura.
- Autonomia dell'Organismo di regolazione del mercato.

Nel 2011 il Consiglio ha esaminato ed approvato la proposta di Direttiva, sul testo il Parlamento Europeo ha approvato alcuni emendamenti, e pertanto la proposta dovrebbe tornare a breve al Consiglio per la seconda lettura.

Il Governo ha sostenuto i seguenti punti salienti:

- Maggiore e più incisiva apertura del mercato ferroviario (anche al nazionale).
- Sostegno dell'ERTMS/ETCS anche con incentivi "ad hoc" che aiutassero il mercato ad operare la transizione.
- Attenzione ai servizi ferroviari complementari, quale manutenzione ed altri servizi, in modo da avere il più omogeneo mercato ferroviario Europeo e limitare possibili chiusure di alcuni paesi o comunque limitare danni alle imprese ferroviarie nazionali e gestore della rete.
- rafforzamento delle funzioni degli organismi Europei quali l'ERA e di un "regulator body" di livello europeo.

Tuttavia, taluni paesi, soprattutto Francia e Germania, non sono del tutto favorevoli alle aperture del mercato nazionale proposte dall'Italia.

#### **4. POLITICA PER LA SOCIETÀ DELL'INFORMAZIONE E LE NUOVE TECNOLOGIE**

La partecipazione all'attività internazionale in ambito Europeo ha riguardato diversi tavoli di lavoro.

Il Governo ha partecipato ai lavori del gruppo "European Commission - E-commerce Expert Group", che si prefigge di analizzare la materia del commercio elettronico al fine di individuare le eventuali criticità ed i possibili conseguenti strumenti di miglioramento.

Per la radiodiffusione sonora e televisiva, all'interno del Comitato di Contatto per la Direttiva Servizi di Media Audiovisivi, sono state discusse le problematiche connesse all'applicazione della nuova Direttiva, che estende ed integra la disciplina sulla libera circolazione dei programmi di tipo televisivo in Europa (ex-Televisione Senza Frontiere) ai nuovi mezzi e servizi di comunicazione elettronica on-line, recepita dal Governo Italiano nel 2010.

Per comunicazioni elettroniche, si è preso parte, in ambito Commissione Europea, ai lavori del Comitato Comunicazioni (CoCom) e dei sottogruppi di lavoro MSS ed AUTH. I lavori del CoCom hanno riguardato, tra l'altro, il recepimento del nuovo quadro regolamentare da parte dei singoli Stati e l'implementazione del numero unico di emergenza 112 e della numerazione 116 per i servizi di pubblica utilità; nell'ambito del gruppo MSS il tema principale ha riguardato la definizione del quadro regolatorio da applicare ai servizi mobili satellitari ed ha portato alla formulazione della Decisione Comunitaria 2011-667-EU, nella quale si è concordata una procedura coordinata per le eventuali sanzioni e sospensione/ritiro dell'autorizzazione da parte dei singoli Stati Membri; relativamente al gruppo AUTH si è discusso delle autorizzazioni per i servizi di comunicazione elettronica a bordo di aerei e navi ed è stato affrontato il tema del "refarming" delle frequenze.

In ambito Commissione Europea, l'Italia ha partecipato ai lavori del "Radio Spectrum Policy Group" (RSPG) e del "Radio Spectrum Committee" (RSC).

I provvedimenti approvati nel settore dei servizi di comunicazioni elettroniche dal RSPG e dal RSC, che si esplicitano essenzialmente in decisioni della Commissione Europea, sono obbligatori per i 27 paesi dell'Unione europea, pertanto essi vengono trasposti nella legislazione nazionale essenzialmente attraverso il Piano Nazionale di Ripartizione delle Frequenze (PNRF) contenuto nel d.M. 13 novembre 2008 e successive modifiche ed il Codice delle comunicazioni elettroniche (d.L.vo 1° agosto 2003).

Sono entrate in vigore il 25 maggio 2011 due nuove direttive, che modificano la vigente normativa in materia di comunicazioni elettroniche:

- Direttiva "Citizens' rights" (diritti dei cittadini) 2009/136/CE (Servizio Universale, trattamento dei dati personali, ...)
- Direttiva "Better Regulation" (miglioramento della regolamentazione) 2009/140/CE.

Il Governo sta provvedendo alla trasposizione della normativa nazionale dei suddetti provvedimenti.

## 5. POLITICA PER LA RICERCA E L'INNOVAZIONE E POLITICA PER LO SPAZIO

In attuazione della strategia "Europa 2020", il Governo italiano ha rinnovato strumenti di indirizzo della politica nazionale della ricerca attualmente esistenti, in particolare il Programma Nazionale della Ricerca 2011/2013 è stato fortemente indirizzato verso una logica di internazionalizzazione della ricerca, così come il riparto 2011 del fondo ordinario per gli Enti di Ricerca.

Nel corso del 2011 il Governo dato un contributo significativo a tutte le iniziative per il sostegno delle attività di Ricerca e Sviluppo - R&S promosse in ambito europeo, ed in particolare:

- partecipazione ai Consigli Competitività dell'UE;
- supporto e monitoraggio della partecipazione italiana al 7° Programma Quadro della Ricerca;
- implementazione delle Joint Technology Initiatives (JTI) e dei progetti ex art. 185 del Trattato dell'UE;
- partecipazione diretta ad alcuni progetti ERANET;
- avvio delle nuove iniziative europee per la Programmazione Congiunta della ricerca e attività di indirizzo verso il programma quadro "Horizon 2020- The Framework Programme for Research and Innovation (2014-2020)";
- partecipazione italiana allo Steering Group on Human Resources and Mobility (SGHRM, presidenza italiana);
- partecipazione all'iniziativa EUREKA;
- partecipazione al programma internazionale di ricerca europea COST;
- partecipazione alle attività del Comitato per lo Spazio Europeo della Ricerca (ERAC).
- partecipazione al Forum Strategico Europeo sulle Infrastrutture di Ricerca (ESFRI).

Il Governo, per il tramite del MIUR, è costantemente impegnato in questo importante e complesso processo: nel corso del 2011, infatti, ha stanziato un budget di 20 milioni di euro per la partecipazione ai bandi lanciati dalle JTI ARTEMIS ed ENIAC, dagli art. 185 AAL ed EUROSTARS e dai progetti ERANET MATERA+ e CHIST-ERA ed ha completato il processo di valutazione dei progetti relativi ai bandi 2008 con la firma dei relativi contratti di finanziamento. Per i progetti relativi ai bandi 2009 il processo è ancora in corso e si prevede potrà essere concluso entro il primo quadrimestre 2012.

Il Governo tramite il MIUR ha fornito il proprio contributo alla **preparazione dei Consigli** dell'Unione europea ed in particolar modo del Consiglio Competitività (Mercato interno, Industria, Ricerca e Spazio). L'attività si è concentrata nella definizione delle iniziative connesse alla realizzazione dello Spazio Europeo della Ricerca, con una particolare attenzione allo sviluppo del sistema di Governance e di politiche congiunte per la ricerca e innovazione.



Nel corso dell'anno il Governo ha contribuito alla definizione ed implementazione di ulteriori nuove iniziative europee, e alla definizione delle posizioni nazionali in tema di:

- Semplificazione delle regole di partecipazione ai programmi di ricerca europei
- Governance dello spazio europeo della ricerca
- Sviluppo dei partenariati pubblico privato per la Ricerca e Innovazione
- Comunicazione CE Europa dell'Innovazione
- Joint Programming Initiatives (JPI) - Programmazione Congiunta della Ricerca Europea;
- SGHRM, valorizzazione e mobilità delle risorse umane per la ricerca;
- Fusione Nucleare ITER
- Valutazione di medio termine della Commissione Europea dei programmi Ambient Assisted Living, Eurostars, ARTEMIS ed ENIAC
- Strategie per l'internazionalizzazione della cooperazione in R&S&I;
- Politiche europee dello spazio;
- Infrastrutture di Ricerca della Roadmap ESFRI;
- Joint Programming Initiatives;
- Programma Euratom 2012-2013
- Preparazione della posizione Italiana al Quadro Strategico Comune (QSC- Common Strategic Framework : CSF) della Ricerca Europea
- Preparazione prime riflessioni sul Programma "Horizon 2020- The Framework Programme for Research and Innovation (2014-2020)".

## 5.1 7° Programma Quadro della Ricerca

Il coordinamento nazionale della partecipazione al 7° Programma Quadro della Ricerca è indubbiamente una delle attività più rilevanti del Governo, per il tramite del MIUR, nell'ambito della ricerca europea. Sono state coordinate le attività delle delegazioni italiane nei diversi Comitati di programma, oltre ad aver gestito le attività operative delle delegazioni, organizzando riunioni periodiche per individuare gli elementi di forza e di debolezza della partecipazione italiana al PQ, in modo da definire le strategie delle delegazioni nelle proposte da avanzare per la definizione dei programmi di lavoro annuali.

Il MIUR è responsabile della Rete Nazionale dei Punti di Contatto (NCP) dei programmi europei. Tale rete è stata gestita, anche con il supporto dell'Agenzia per la Promozione della Ricerca Europea (APRE), come uno sportello di consulenza continua a disposizione del partenariato italiano rivolto alle istituzioni di ricerca, alle università ed alle piccole e medie imprese.

Tramite l'"Osservatorio scientifico", istituito per monitorare ed elaborare i dati sulla partecipazione italiana al 7° Programma Quadro, è emerso che a fronte di un budget già speso di circa 25 miliardi di Euro per l'attuazione del 7° Programma Quadro, il rientro italiano su questo budget già finanziato ammonta a 2,2 miliardi di Euro pari al 8,43% del budget stesso.

Alcune strategie appaiono attuabili per aumentare il successo della partecipazione italiana ai Programmi Quadro dell'Unione Europea per la Ricerca Scientifica e sono state poste in essere numerose iniziative volte a migliorare la performance italiana, che stanno già trovando la loro applicazione dalla seconda metà del 2011, e ad operare attivamente in sede europea per far sì che le priorità siano il più possibile aderenti alle specificità ed eccellenze della ricerca nazionale.

## 5.2 "Horizon 2020- The Framework Programme for Research and Innovation (2014-2020)"

Agli inizi del 2011 la Commissione europea ha pubblicato un Libro verde per avviare un ampio dibattito pubblico sugli elementi chiave da prendere in considerazione nei nuovi programmi di finanziamento alla ricerca e all'innovazione dell'UE. I contributi emersi dal dibattito sono poi stati utilizzati per redigere il nuovo programma, per il periodo 2014-2020, Horizon 2020. Il Governo ha partecipato attivamente a questa importante fase preparando, con la collaborazione di tutti gli attori italiani del sistema della ricerca, un documento che riporta la posizione ufficiale italiana sul programma "Posizione italiana sul finanziamento del Quadro Strategico Comune (QSC) Europeo per la ricerca e l'innovazione".

### SPAZIO EUROPEO DELLA RICERCA E EUROPA 2020

Negli ultimi anni sta avvenendo un importante cambiamento nelle politiche europee di supporto alle attività di R&S che avrà un consistente impatto sui nostri programmi di ricerca. E' infatti evidente che, per affrontare al meglio alcune delle grandi sfide sociali proprie dei nostri tempi e per consolidare e rilanciare la competitività dell'Europa nell'arena mondiale, l'azione degli Stati Membri nel settore della R&S deve essere sempre più parte di una programmazione strategica sovranazionale, volta a coordinare sinergicamente gli sforzi, nello spirito del completamento dello Spazio Europeo della Ricerca (*European Research Area*).

Questo processo, avviato alcuni anni fa ma non ancora del tutto ultimato, ha ricevuto nel corso del 2009 un forte impulso attraverso la definizione della "Vision 2020" che individua i macro-obiettivi da raggiungere nei prossimi 10 anni. Nel corso del 2010 è stata presentata e approvata la strategia "Europa 2020" che definisce tre priorità che si rafforzano a vicenda:

- **crescita intelligente:** sviluppare un'economia basata sulla conoscenza e sull'innovazione;
- **crescita sostenibile:** promuovere un'economia più efficiente sotto il profilo delle risorse, più verde e più competitiva;
- **crescita socialmente inclusiva:** promuovere un'economia con un alto tasso di occupazione che favorisca la coesione sociale e

territoriale.

La strategia Europa 2020 prevede la realizzazione di sette iniziative faro (*flagship initiatives*) finalizzate a catalizzare i progressi relativi a ciascun tema prioritario:

1. L'Unione dell'innovazione (*Innovation Union*);
2. Giovani in movimento (*Youth on the move*);
3. Un'agenda europea del digitale (*A digital agenda for Europe*);
4. Un'Europa efficiente sotto il profilo delle risorse (*Resource efficient Europe*);
5. Una politica industriale per l'era della globalizzazione (*An industrial policy for the globalisation era*);
6. Un'agenda di nuove competenze per nuove professioni (*An agenda for new skills and jobs*);
7. Una piattaforma europea contro la povertà (*European platform against poverty*).

Tutte le iniziative faro hanno una correlazione diretta o indiretta con Ricerca, Sviluppo e Innovazione, ma in particolare le prime due hanno un'attinenza diretta di impatto con le politiche di ricerca, sviluppo ed innovazione nazionali, ed in particolare la prima, *Innovation Union*, è stata materia di una comunicazione specifica il 6 ottobre 2010 [SEC(2010) 1161] da parte della Commissione Europea.

L'Unione dell'innovazione è considerata la principale delle iniziative per l'attuazione della strategia "Europa 2020" e definisce un approccio strategico all'innovazione. Punta a stimolare e ad accelerare l'innovazione in Europa, eliminando gli ostacoli che impediscono ad idee promettenti di raggiungere il mercato. Prevede anche forme di collaborazione tra il settore pubblico e quello privato al fine di velocizzare la commercializzazione delle innovazioni. L'obiettivo è l'attuazione di un'economia intelligente, sostenibile e inclusiva, il cui investimento in ricerca, sviluppo ed innovazione raggiunga entro il 2020 l'ambizioso ma necessario target europeo del 3% del PIL investito in tal modo.

### 5.3 Attuazione delle Iniziative Tecnologiche Congiunte (JTI)

Le JTI mirano a rafforzare gli orientamenti strategici di ricerca comuni in settori cruciali per la crescita e la competitività, riunendo e coordinando su scala europea numerose attività di ricerca. Esse attingono pertanto a tutte le fonti di investimento nel campo di R&S - pubbliche o private - e abbinano saldamente la ricerca all'innovazione. Le JTI diventano operative attraverso la creazione di un'impresa comune ai sensi dell'articolo 187 del TFUE. La finalità consiste nel porre in essere un programma unico europeo di R&S, fortemente orientato al settore industriale, che intende aiutare le imprese dell'UE a conquistare la leadership di mercato a livello mondiale.

Il Governo, tramite il MIUR, ha partecipato attivamente a tutte le attività svolte dalle Imprese Comuni ARTEMIS, ENIAC, CLEAN SKY, IMI e FCH che gestiscono le JTI promosse dal Consiglio dell'UE nel 2008.

Per quanto riguarda **ARTEMIS ed ENIAC** le attività svolte nel 2011 hanno riguardato la firma dei contratti per i progetti selezionati nei bandi 2008, la valutazione nazionale dei progetti selezionati nei bandi 2009 e 2010 e il lancio e la successiva valutazione internazionale dei bandi 2011. Relativamente ai bandi dal 2008 al 2010, sono risultati vincitori 65 progetti (36 ARTEMIS e 29 ENIAC) per un costo complessivo di 1,2 miliardi di Euro e richieste di finanziamento per quasi 560 milioni. 204 partner italiani sono presenti in 29 progetti ARTEMIS e 19 ENIAC per un costo complessivo pari a oltre 200 milioni di Euro ed una richiesta di finanziamenti pari a oltre 91 milioni di euro. Di questi, 57,5 milioni saranno erogati dal MIUR e 33,7 dalle Imprese Comuni con fondi del Programma Quadro dell'Unione europea.

Questi eccellenti risultati, assicurano all'Italia un rientro finanziario del 16.6%, nettamente superiore al rientro medio ottenuto nel Programma quadro (che è sceso al di sotto del 9%), sono una diretta conseguenza della partecipazione attiva del MIUR con propri rappresentanti e, soprattutto, con un proprio budget. Ai bandi 2011 sono stati presentati 29 progetti: al momento attuale la fase di negoziazione è ancora in corso e quindi non è possibile fare una valutazione esatta dei risultati finali.

L'iniziativa **CLEAN SKY**, finalizzata alla dimostrazione di tecnologie innovative per la riduzione dell'impatto ambientale degli aeromobili e degli elicotteri nel settore del trasporto aereo civile, si articola su 6 piattaforme di R&S, gli Integrated Technology Demonstrators (ITD).

Il suo valore complessivo raggiunge 1.600 milioni di Euro, con un contributo paritetico delle industrie partecipanti e della Commissione Europea. Nel 2011 sono stati pubblicati 3 bandi. L'iniziativa costituisce un notevole successo in termini di attivazione di processi di sviluppo tecnologico verso gli obiettivi ambientali prefissati. In tal senso sono stati già ottenuti risultati significativi sia sulle tematiche propriamente tecniche sia a livello di integrazione Europea, per la partecipazione e collaborazione delle principali industrie del settore insieme a un numero elevato di PMI.

**INNOVATIVE MEDICINES (IMI):** Nel corso del 2011 si sono svolte le attività relative al terzo bando (Budget € 228 milioni di cui € 114 milioni da parte della Commissione europea) I 7 progetti approvati vedono la partecipazione di 176 gruppi di ricerca di cui 53 dell'industria farmaceutica (di cui 2 italiani), 100 università (di cui 6 italiani), 17 di PMI (di cui 1 italiana) e 6 organizzazioni dei pazienti.

Escludendo l'industria farmaceutica, che contribuisce in natura ai progetti, la percentuale di partecipazione degli Stati Membri ai Progetti approvati è la seguente: UK (23%), Germania (17%), Paesi Bassi (10.5%) Francia (8,9%), Svezia (7.3%), Danimarca (5.7%), Italia (4.8%), Spagna (2,4%). A luglio è stato lanciato il IV Bando IMI (Budget €210 milioni di cui il 50% da parte della Commissione europea).

Il rappresentante nazionale MIUR, nel 2011, ha partecipato a tre riunioni dell'organo consultivo che riunisce i rappresentanti degli Stati membri e a diversi convegni ed incontri nazionali, al fine di favorire un'ampia diffusione delle informazioni. Nel 2011 gli Stati Membri hanno proposto due candidature per il



rinnovo di 7 dei 15 membri del Consiglio Scientifico e, successivamente, hanno votato i candidati proposti per sottoporli alla finale valutazione del Governing Board.

Nel 2011 il Governo ha continuato a seguire con estrema attenzione lo sviluppo delle attività di **Programmazione Congiunta della Ricerca** (PC) lanciate dal Consiglio Competitività nel 2008. L'ambito di interesse previsto per la PC è relativo ai soli programmi di ricerca pubblici in un numero ristretto di settori di ricerca, definiti nel corso dello sviluppo del processo di PC di dimensione pan-europea/mondiale, quali l'ambiente, l'energia, la salute, l'invecchiamento, la città del futuro. In tali settori sono state attivate, oltre alle quattro JPI già avviate nel 2009, sei ulteriori Iniziative di Programmazione Congiunta (JPI):

- Resistenza agli agenti antimicrobici – Una minaccia emergente per la salute umana
- Connettere le conoscenze sul clima per l'Europa
- Europa Urbana – Sfide globali, soluzioni locali
- Vivere di più, vivere meglio – Potenzialità e sfide del cambiamento demografico
- Mari e oceani sani e produttivi
- Sfide idriche per un mondo che cambia

Il Governo ha continuato a partecipare alle attività del Gruppo per la Programmazione Congiunta (GPC), rivolte principalmente al monitoraggio dello stato di avanzamento delle attività realizzate dalle dieci iniziative individuate, ed alla preparazione e lancio delle azioni di coordinamento per il finanziamento delle attività delle prime quattro iniziative.

Il nostro Paese ha ricevuto dal Consiglio l'incarico di coordinare la realizzazione e l'implementazione della **JPI sul Patrimonio culturale**, grazie al complesso lavoro preparatorio che ha impegnato le strutture operative dei Ministeri competenti, confermando il livello di eccellenza, riconosciuta a livello europeo, del nostro Paese nel campo della ricerca applicata alla conservazione, restauro, gestione e valorizzazione del patrimonio culturale. In occasione del Consiglio Competitività per la Ricerca del 6 dicembre 2011, il Governo ha sottolineato la necessità di inserire il tema della salvaguardia del Patrimonio Culturale fra le attività di ricerca prioritarie del prossimo programma Horizon 2020.

Nel 2011 è proseguita la partecipazione ai **Programmi di Integrazione Europea** nell'ambito del Programma di Cooperazione Internazionale Scientifica e Tecnologica di ricerca (COST). Il COST è stato uno strumento efficace per coordinare le attività di ricerca di natura bottom-up tra gli Stati Membri, fornire input per il policy making oltre a contribuire all'internazionalizzazione e allo sviluppo della dimensione globale di ERA. L'Italia ha partecipato ai tre meeting annuali del Committee of Senior Officials (CSO). Nel corso dell'anno 2011 sono state effettuate circa 182 nomine nell'ambito dei Management Committees, rafforzando così la partecipazione dell'Italia. L'attività di supporto ai proponenti italiani è stata sostenuta attivamente anche da giornate informative tenutesi a livello nazionale. Nell'ultima call del 2011 l'Italia è risultata il Paese con il maggior numero di progetti approvati.



Partecipazione italiana al **Comitato per lo Spazio Europeo della Ricerca** (ERAC): Nell'ambito del processo di riforma delle strutture di governance, avviato nel 2010 con il passaggio dal CREST all'ERAC, è stata anche avviata la revisione di quattro importanti gruppi di lavoro europei:

- Programmazione Congiunta (GPC);
- Risorse umane (SGHRM);
- Trasferimento della Conoscenza (KTWH);
- Internazionalizzazione della ricerca (SFIC).

Oltre a queste importanti attività relative al proprio funzionamento, il Comitato ERAC ha esaminato tutte le politiche per la ricerca in via di definizione da parte del Consiglio stesso. In particolare sono stati affrontati i seguenti temi:

- Implementazione e monitoraggio dell'iniziativa "Unione dell'Innovazione" nel contesto di Europa 2020
- Definizione del quadro di riferimento per lo Spazio europeo della ricerca (ERA Framework);
- In seguito alla richiesta da parte del Consiglio nel 2009 di esaminare gli strumenti correlati ad ERA, il Comitato ha sottoposto alle delegazioni un questionario da cui è stata poi ricavata una relazione contenente varie raccomandazioni per il Consiglio.
- È stato predisposto un parere sul nuovo programma quadro dell'Unione europea per la ricerca;
- Modernizzazione delle università.

Partecipazione italiana al **Forum Strategico Europeo sulle Infrastrutture di Ricerca** (ESFRI): Uno dei cardini della programmazione dello Spazio Europeo della Ricerca (SER) per quanto riguarda le Infrastrutture di Ricerca è il Forum Strategico Europeo sulle Infrastrutture di Ricerca (ESFRI). Composto dai rappresentanti dei Ministri della Ricerca degli Stati Membri, nel novembre 2004, ESFRI ha ricevuto dal Consiglio Competitività dell'UE l'incarico di sviluppare una Roadmap per l'individuazione e la realizzazione di grandi Infrastrutture di Ricerca di interesse pan-europeo, corrispondenti alle necessità di lungo termine della ricerca e delle comunità scientifiche in tutte le discipline. Le prime due edizioni della Roadmap ESFRI sono state realizzate nel 2006 e nel 2008. L'ultimo aggiornamento della Roadmap ESFRI 2010, contiene l'inserimento di alcune infrastrutture prioritarie nei soli settori Energia, Biotecnologie, Agroalimentare e Pesca, ed una analisi delle effettive fasi di implementazione che ha portato all'esclusione dalla Roadmap 2010 di alcune infrastrutture precedentemente inserite. ESFRI ha, inoltre, sviluppato documenti di analisi di impatto delle infrastrutture a livello regionale e di territorio e studi sul potenziale di innovazione e di trasferimento tecnologico del parco di infrastrutture europee.

Nel corso del 2011, è proseguita l'azione di coordinamento con i delegati italiani in ESFRI, in stretta sinergia con le delegazioni nel Comitato di Programma

"Capacities-Infrastructures" del VII PQ e nel Comitato ERIC<sup>12</sup> (European Research Infrastructure Consortium).

In relazione alla Roadmap ESFRI il MIUR ha coordinato e gestito incontri con le delegazioni di Stati membri candidati ad ospitare siti di infrastrutture di ricerca di interesse pan-europeo, ed ha condotto trattative connesse ai progetti ESFRI di interesse italiano. Oltre al prosieguo dei lavori per l'implementazione della Roadmap Italiana delle Infrastrutture di Ricerca di Interesse Pan-europeo, il Governo partecipa al Comitato per l'adozione dell'ERIC e segue la valutazione delle proposte italiane di ERIC, sia per progetti facenti parte della Roadmap ESFRI coordinati dall'Italia, sia per altri consorzi europei di interesse italiano, contribuendo alla preparazione degli Statuti per le infrastrutture SHARE e LIFEWATCH.

## 5.4 Politiche per lo spazio

Nel corso del 2011, relativamente al settore aerospaziale, l'Italia ha continuato a seguire in ambito europeo le questioni già in essere nel 2010, ovvero le tematiche della governance dell'Agenzia Spaziale Europea (ESA), il tema del "giusto ritorno geografico" per gli Stati membri rispetto alla linea politica di competitività aperta su cui punta l'UE, i rapporti della stessa ESA con il sistema della ricerca europea nel settore aerospaziale, ed infine la questione del lanciatore VEGA, la cui fase di lancio è prevista nel 2012.

Nel corso del 2011 si è dibattuto in sede di Consiglio Competitività il Programma GMES ed i servizi che possono derivarne in tema di sicurezza europea. Sempre in ambito GMES sul tema del "data policy" l'Italia ha sostenuto la necessità di un approccio più equilibrato che tenga conto degli interessi di tutti gli stakeholders, ivi comprese le imprese del mercato a valle dei dati dell'osservazione spaziale.

Per quanto riguarda il programma Space Situational Awareness (SSA), l'Italia segue con grande interesse il programma preparatorio dell'ESA e l'iniziativa della Commissione di inserire le attività di SSA tra quelle che saranno oggetto di finanziamento nel futuro programma di ricerca UE Horizon 2020, al fine di giungere al pieno utilizzo delle strutture esistenti, ovvero alla implementazione di nuove strutture e capacità.

L'Italia ha inoltre ospitato a novembre 2011 a Lucca, la Terza Conferenza Internazionale sull'Esplorazione Spaziale/Prima Piattaforma Internazionale ad Alto Livello sull'Esplorazione, alla quale hanno partecipato i rappresentanti dei principali Paesi impegnati nel settore spazio. In tale contesto è stata sottoscritta una Dichiarazione finale che riconosce l'utilità di creare un dialogo strutturato intergovernativo capace di individuare una strategia di cooperazione e coordinamento di alto livello in particolari settori, quali l'accesso allo spazio, l'innovazione e le tecnologie spaziali, l'utilizzazione delle attuali e future infrastrutture Low Earth Orbit (LEO) e la futura presenza umana e robotica oltre tali orbite basse. Il Governo auspica, pertanto, che tali intendimenti possano essere perseguiti e realizzati, riconoscendo l'importanza della cooperazione internazionale per la realizzazione delle attività proprie delle tematiche in

<sup>12</sup> Riceve e coordina le proposte di adozione del Regolamento del Consiglio (EC) N. 723/2009 del 25 Giugno 2009, che istituisce un quadro giuridico comunitario per la formazione dell'ERIC, sottoposte alla Commissione Europea da costituendi consorzi di infrastrutture.

oggetto, stante l'onerosità di tali attività, ormai impossibili da realizzare per singoli Stati.

## 6. POLITICA PER L'ENERGIA

La politica energetica europea del 2011 ha riguardato temi di grande rilievo quali l'efficienza energetica, la diversificazione degli approvvigionamenti energetici in congiuntura con la realizzazione di nuove infrastrutture, la sicurezza della produzione da fonte nucleare sul territorio dell'Unione europea, il coordinamento nei rapporti internazionali con Paesi terzi, il funzionamento e la trasparenza del mercato. Il Governo ha partecipato e contribuito ai lavori dei diversi consessi attivi a livello europeo.

Il tema dell'**efficienza energetica e lo sviluppo energetico sostenibile** è stato oggetto di dibattito in occasione di quasi tutti i Consigli dei Ministri dell'energia svoltisi durante l'anno 2011. Il Consiglio dei Ministri dell'Energia del 28 febbraio 2011 ha ribadito il ruolo fondamentale dell'efficienza energetica nell'ambito della Strategia Europa 2020. I numerosi dibattiti sulla materia svoltisi durante la Presidenza polacca hanno permesso di rilevare una larga convergenza degli Stati membri sul tema degli investimenti in efficienza energetica per la crescita economica europea e per la riduzione della dipendenza energetica dai Paesi terzi. Edilizia, trasporti e industria sono i settori fondamentali su cui si concentrano le iniziative.

Per quanto riguarda il raggiungimento degli obiettivi europei di risparmio energetico per il 2020, il Governo italiano ha sottolineato l'importanza di rispettare anche in questa occasione il principio di sussidiarietà, e sostenere una valutazione ponderata dei risultati raggiunti rispetto alla specificità del singolo Stato Membro. Si è fatto presente che elementi quali la conformazione geografica ed orografica, la densità di popolazione, l'attuale congiuntura economica poco favorevole, potrebbero rendere per l'Italia più difficoltoso il raggiungimento di obiettivi vincolanti fissati; su tale posizione si sono espresse anche la maggioranza delle altre delegazioni.

Particolare rilevanza, nel corso dei Consigli Energia tenutisi durante l'anno, è stata attribuita alla **tabella di marcia per l'Energia verso il 2050**. Nella riunione informale dei Ministri dell'Energia di maggio 2011, il Commissario competente, evidenziando le difficoltà inerenti una previsione degli scenari al 2050, ha illustrato un'ipotesi di lavoro basata su uno scenario intermedio al 2030, che tiene in considerazione la riduzione di emissioni di CO<sub>2</sub> e il maggior utilizzo delle fonti energetiche rinnovabili. Nel dibattito conseguente il Governo italiano ha posto l'accento sulla competitività e sulla sostenibilità degli scenari che saranno contenuti nella "roadmap", sottolineando l'imprescindibile complementarietà dei due aspetti.

Per quanto riguarda la **realizzazione di infrastrutture energetiche e diversificazione degli approvvigionamenti**, a seguito della Comunicazione della Commissione Europea "Priorità per le infrastrutture energetiche per il 2020 ed oltre: Piano per una rete energetica europea integrata", il Consiglio dei Ministri dell'Energia ha adottato le proprie conclusioni nella seduta del 28 febbraio 2011. In tale occasione sono stati ribaditi il ruolo primario degli operatori del mercato nello sviluppo e nel finanziamento di progetti infrastrutturali nonché l'importanza dell'attività programmatica che può essere svolta dagli organismi di coordinamento europeo degli operatori delle reti elettriche e gas (ENTSO-E e ENTSO-G) attraverso i loro piani decennali di sviluppo delle reti. Il Consiglio Energia ha confermato la scelta delle aree prioritarie di intervento e dei corridoi prioritari per lo sviluppo delle reti, così come individuati dalla Commissione; invitandola a definire con maggior dettaglio criteri e procedure per la selezione dei