

La direttiva Comunitaria 2003/30/CE prevede il raggiungimento di un tasso di sostituzione dei carburanti di origine fossile con biocarburanti pari a circa il 2 % al 2005 e crescente fino al 5,75% al 2010.

In termini teorici e con riferimento al consumo nazionale di gasolio e benzine (pari a circa 40 milioni di tonnellate), significherebbe consumare 800.000 di biocarburanti al 2005 e circa 2 milioni al 2010.

Molti importanti paesi europei hanno adottato una legislatura che impone obiettivi vincolanti sull'uso dei biocarburanti al 2005 ed al 2010, sia nei mezzi di trasporto pubblici che privati, che includono agevolazioni fiscali di parziale o totale deduzione delle accise, spesso senza alcun contingentamento.

In tutti i principali paesi europei sono vigenti misure di agevolazioni fiscali per il GPL per autotrasporto, molto più significative di quelle oggi in atto in Italia.

Obiettivi e risultati attesi

Obiettivi generali e specifici del progetto

Il progetto si propone di:

- ✓ promuovere e favorire l'utilizzo di biocarburanti, anche ai fini di meglio adeguare gli obiettivi nazionali a quelli indicati dall'Unione Europea, attraverso la creazione di una filiera integrata che contempli una produzione agricola dedicata sia con criteri di "set aside" che di sfruttamento di terreni incolti, valorizzando opportunamente tali coltivazioni; ciò consentirebbe di migliorare l'economicità della produzione di biocarburanti;
- ✓ migliorare l'attuale livello di fiscalità per il GPL per autotrazione, avvicinando l'aliquota di accisa, oggi pari a 285 euro a tonnellata a quella media europea (170 €/t) e ai minimi indicati dalla direttiva europea (125 €/t) sulla fiscalità energetica 2003/96/CE; ciò consentirebbe di cambiare la tendenza dei consumi di questo prodotto che sono in continua contrazione da diversi anni;
- ✓ promuovere, attraverso un'attività di coordinamento delle iniziative prese o da intraprendere a livello di amministrazioni locali (comuni), l'utilizzo dei carburanti ambientalmente compatibili, segnatamente nei centri urbani.

Descrizione di eventuali progetti già finanziati di cui il progetto costituisce una possibile evoluzione

Come sopra riportato, la diffusione dei bio-carburanti e del GPL per autotrazione viene incentivata tramite una riduzione parziale o totale (biodiesel) delle accise. I volumi di bio-carburanti fiscalmente agevolati sono contingentati, mentre questa limitazione non esiste per il GPL.

Sinergie possibili (integrabilità, riuso, complementarità) con altre iniziative e/o progetti nazionali e internazionali

L'impiego di entrambi i carburanti che si intende ulteriormente promuovere è completamente integrato ed integrabile nel sistema nazionale di trasporto e di distribuzione. I biocarburanti, infatti, sono già oggi miscelati al gasolio (biodiesel) ed alla benzina (bioetanolo) nella misura del 5% se distribuiti in rete e fino al 30% nell'extra-rete; il GPL gode di una rete di distribuzione pari a circa il 15% di quella di benzina e gasolio.

Dal punto di vista ambientale, l'iniziativa è pienamente integrata nel contesto delle misure a protezione dell'ambiente sia a livello locale che globale.

Il progetto, infine, risulta in linea con le politiche di orientamento della domanda e di contenimento dei consumi dei prodotti petroliferi.

Risultati verso l'utenza finale (cittadini) in termini di:

- ✓ attuazione di normative esistenti

- ✓ fornitura di nuovi servizi
- ✓ miglioramento della qualità del servizio

Il progetto intende migliorare la normativa vigente. Si intende, principalmente, fornire al cittadino la possibilità più diffusa possibile di impiegare carburanti che, salvaguardando le esigenze di mobilità, siano al contempo rispettosi della salute e dell'ambiente. A tal fine si ritiene anche importante che vengano svolte azioni di sensibilizzazione e di regolazione a livello comunale, che siano il più possibile omogenee sul territorio nazionale ed in linea con gli orientamenti comunitari.

Risultati verso altri fornitori di servizi (altre PA centrali e locali, enti, industrie) in termini di:

- ✓ attuazione di normative esistenti
- ✓ miglioramento della qualità del servizio
- ✓ supporto allo sviluppo del mercato ICT

I comuni e le popolazioni locali sono i primi beneficiari del progetto, mentre le aziende possono beneficiare di maggiori aperture dei mercati e, conseguentemente, di potenziali opportunità di sviluppo.

Descrizione del progetto

- ✓ architettura tecnico-organizzativa
- ✓ servizi erogati
- ✓ componenti infrastrutturali rese disponibili a fornitori terzi

Lo sviluppo del progetto prevede misure atte ad incentivare, nell'ambito del Programma Agricolo Comunitario, la produzione agricola di materie prime atte alla fabbricazione di biocarburanti, sulla base della preventiva identificazione delle aree rurali più idonee; si intende inoltre promuovere accordi di programma fra gli operatori agricoli nel settore e quelli industriali, in modo da consentire la completa integrazione della filiera produttiva.

In merito alla maggiore diffusione del GPL per autotrazione, si intende portare avanti, seppur nel rispetto dei vincoli di bilancio, una politica di riduzione del carico fiscale, che avvicini l'aliquota di accisa, oggi pari a 285 euro a tonnellata a quella media europea (170 €/t) e ai minimi indicati dalla direttiva europea (125 €/t) sulla fiscalità energetica 2003/96/CE.

Infine, il progetto contempla un accordo nazionale con le amministrazioni locali che preveda azioni di sensibilizzazione verso il cittadino e di regolazione a livello comunale, il più possibile omogenee sul territorio nazionale ed in linea con gli orientamenti comunitari.

Tempi

I tempi di realizzazione del progetto sono di trentasei mesi solari.

Costi

I costi stimati per la realizzazione del progetto sono di 100 milioni di euro, non includendo gli oneri per l'ulteriore defiscalizzazione del GPL per autotrazione (circa 100 milioni di euro l'anno).

Nome del progetto: *Progettazione e realizzazione di un distretto con produzione decentrata e distribuita di energia elettrica*

Motivazioni del progetto

- ✓ Esigenze da cui scaturisce la proposta di progetto

In un prospettiva di medio periodo, il sistema elettrico nazionale e il mercato interno dell'energia sarà caratterizzato da un crescente contributo dato da fonti energetiche distribuite sul territorio (biomasse, rifiuti, energie alternative ai combustibili convenzionali). Tale evoluzione richiede, oltre a meccanismi di incentivi a favore di progetti di produzione di energia distribuita, anche la ricerca di modalità innovative per il servizio di dispacciamento di tale energia e di gestione delle reti di distribuzione locali, ai fini del coordinamento e dell'integrazione dei sistemi di energia distribuita tra di loro e nei confronti della rete elettrica nazionale.

Stato dell'arte

- ✓ Descrizione dello stato dell'arte nazionale sui temi affrontati nel progetto

Esistono già norme di promozione e sostegno dell'energia distribuita, delle fonti rinnovabili e della cogenerazione, in attuazione o comunque in coerenza con gli orientamenti comunitari in materia. Le misure possono essere valorizzate dallo sviluppo di nuove dinamiche "distrettuali" di sistema e da modalità specifiche di integrazione nel sistema nazionale.

Obiettivi e risultati attesi

- ✓ Obiettivi generali e specifici del progetto

Promozione di alcuni sistemi territoriali pilota basati, su scala significativa, sulla produzione di energia elettrica e termica con impiego di fonti rinnovabili e di impianti cogenerativi con utilizzo di biomasse e rifiuti urbani e industriali. La produzione di energia dovrà essere parte significativa della copertura del fabbisogno energetico territoriale, elettrico e termico, a sostegno dello sviluppo di distretti produttivi locali; parte della produzione sarà immessa in rete e valorizzata attraverso lo sviluppo di nuove soluzioni tecnologiche per l'organizzazione delle reti energetiche locali, con il coinvolgimento di imprese e amministrazioni locali.

- ✓ Sinergie possibili (integrabilità, riuso, complementarità) con altre iniziative e/o progetti nazionali e internazionali

Il progetto offre interessanti sinergie con le altre iniziative nazionali ed internazionali a sostegno della produzione di energia con fonti rinnovabili e, più in particolare, con i progetti del programma in materia di Ambiente e Infrastrutture, contribuendo anche ad aumentare il grado di sicurezza del sistema elettrico, per effetto della migliore interoperabilità tra sistemi decentrati e sistema nazionale.

- ✓ Risultati verso l'utenza finale (cittadini) in termini di:

- attuazione di normative esistenti
- fornitura di nuovi servizi
- miglioramento della qualità del servizio

Dalla realizzazione del progetto, si attendono miglioramenti per

- ✓ le condizioni della fornitura di energia alla clientela del territorio, sia civile sia industriale, in quanto la configurazione cogenerativa ad alta efficienza consente significativi risparmi di energia primaria
- ✓ la qualità ambientale del territorio, grazie al riutilizzo di rifiuti e biomasse agricole ed alla sostituzione (verosimile) di altri sistemi di generazione termica più inquinanti

- ✓ gli strumenti di sicurezza del sistema elettrico, a seguito del coordinamento tra reti locali e rete nazionale.
- ✓ Risultati verso altri fornitori di servizi (altre PA centrali e locali, enti, industrie) in termini di:
 - attuazione di normative esistenti
 - miglioramento della qualità del servizio
 - supporto allo sviluppo del mercato ICT

Le industrie e le popolazioni locali sono i beneficiari diretti del progetto, cui sono rivolti *in primis* le forniture di energia elettrica e energia termica attivabili con i nuovi impianti di produzione; le amministrazioni locali e le aziende energetiche di distribuzione possono beneficiare dell'integrazione del sistema distrettuale di generazione distribuita nel sistema elettrico locale, a rafforzamento e maggiore capillarità delle infrastrutture esistenti.

Descrizione del progetto

- ✓ architettura tecnico-organizzativa
- ✓ servizi erogati
- ✓ componenti infrastrutturali rese disponibili a fornitori terzi

Lo sviluppo del progetto prevede la possibilità di un finanziamento pubblico in conto capitale per progetti pilota in territori sede di distretti produttivi industriali, sulla base di proposte avanzate da raggruppamenti produttivi e amministrativi locali.

Il monitoraggio e la verifica sulla realizzazione potranno essere affidati al Gestore della rete di trasmissione nazionale SpA, soggetto pubblico concessionario dei servizi di trasmissione e dispacciamento di energia elettrica, o a soggetto pubblico equivalente.

Tempi

- ✓ tempi di realizzazione (in mesi solari)
Il tempo di selezione, sviluppo e realizzazione di ciascun progetto pilota è stimabile in due-tre anni, in relazione ai tempi tecnici di costruzione degli impianti di produzione e delle infrastrutture di rete.

Costi

- ✓ costi stimati per la realizzazione del progetto
Il contributo pubblico previsto, proposto per la legge finanziaria 2006, è di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2006, 2007 e 2008.
Il costo complessivo del progetto, comprensivo degli investimenti privati, dipende dal numero e dalla tipologia di impianti che saranno proposti; è stimabile in almeno 50 milioni di euro all'anno.

Nome del progetto: Programmi di collaborazione e sviluppo delle tecnologie dell'energia

Motivazioni del progetto

- ✓ Esigenze da cui scaturisce la proposta di progetto

Il progetto rientra nell'ambito del più vasto obiettivo strategico pluriennale, relativo alla riduzione dei costi dell'energia a sostegno della competitività del sistema economico nazionale. Esso riguarda lo sviluppo di sistemi e processi energetici innovativi e le collaborazioni tecnologiche internazionali per la sicurezza energetica e per la difesa dell'ambiente nei confronti delle emissioni di gas con effetto serra.

Stato dell'arte

- ✓ Descrizione dello stato dell'arte nazionale sui temi affrontati nel progetto

Il progetto rientra nell'ambito del più vasto obiettivo strategico pluriennale, relativo all'attuazione degli adempimenti previsti dalla legge 23 agosto 2004, n. 239.

Obiettivi e risultati attesi

- ✓ Obiettivi generali e specifici del progetto

L'obiettivo generale consiste nella possibilità di diversificare l'offerta di energia, aumentare l'efficienza e la diversificazione delle fonti.

Esso riguarda, in particolare, lo sviluppo delle tecnologie energetiche, al fine di assicurare al Paese la sicurezza degli approvvigionamenti e delle forniture, la riduzione dei costi energetici, la difesa dell'ambiente, oltre che a favorire le collaborazioni internazionali.

Descrizione del progetto

- ✓ Potenziamento delle attività di ricerca e per lo sviluppo di progetti e programmi tecnologici di interesse energetico e ambientale innovativi finalizzati alla produzione, alla conversione e all'utilizzo efficiente dell'energia, ivi incluso l'impegno nel campo delle fonti di energia rinnovabili di energia, delle tecnologie per l'energia nucleare e per i nuovi combustibili e l'idrogeno. Il Ministero delle attività produttive sottoscrive uno o più accordi di programma con l'Enea e con altri istituti di interesse nazionale, anche coinvolgendo altre amministrazioni e attivando la partecipazione e la collaborazione di imprese italiane ed europee.
- ✓ Al fine di assicurare lo sviluppo di soluzioni tecnologiche innovative e competitive il Ministero delle attività produttive promuove e valorizza la partecipazione delle imprese italiane ai nuovi accordi di collaborazione internazionali multilaterali per lo sviluppo congiunto e la dimostrazione di tecnologie energetiche avanzate, segnatamente progetto Future Gen per l'utilizzo di combustibili fossili emissioni zero, Carbon Sequestration Leadership Forum, International Hydrogen Economy Partnership, Methane to Market, Bioenergy, e Generation IV Nuclear Energy Systems.
- ✓ Allo scopo di promuovere la cooperazione in campo energetico dell'Italia con i paesi del bacino del Mediterraneo, favorendo la partecipazione delle imprese nazionali alla progettazione e realizzazione di infrastrutture energetiche nella regione, anche per mezzo del loro contributo a progetti finanziati dalla Commissione europea, il Ministero delle attività produttive sostiene gli oneri di avvio e di primo funzionamento del Segretariato Energia della Piattaforma di Roma per la Cooperazione Energetica Euromediterranea (REMEP), come deciso nella dichiarazione di intenti sottoscritta durante la Conferenza Ministeriale Euromediterranea dell'Energia, tenuta a Roma il 2 dicembre 2003 e come concordato nello schema di trattato predisposto con l'apporto della stessa Commissione europea e di altri Stati membri dell'Unione europea.
- ✓ Allo scopo di impedire eventuali azioni terroristiche o di limitarne i possibili effetti vengono predisposte e organizzate misure di difesa fisiche, avvalendosi del coordinamento del Ministero delle attività produttive e con il contributo delle altre amministrazioni ministeriali

interessate e anche attraverso l'utilizzo di istituti ed imprese nazionali. Verrà assicurato il coordinamento con analoghe iniziative intraprese da altri Stati membri dell'Unione europea. E' previsto che alcune di tali misure di difesa siano attivabili in caso di catastrofi di origine naturale o accidentale.

Tempi

- ✓ Tempi di realizzazione (in mesi solari)
Il progetto è triennale.

Costi

- ✓ Costi stimati per la realizzazione del progetto
Nel triennio 2006-2008 il costo è pari a 300 milioni di euro.

NOME DEL PROGETTO: AGGIORNAMENTO DEL PIANO DI EMERGENZA E SICUREZZA DEL SISTEMA

ELETTRICO (PESE)

Motivazione del progetto

La necessità di garantire la sicurezza del sistema elettrico italiano, a fronte di eventuali criticità sulla copertura del fabbisogno di energia elettrica, ha portato l'Italia all'adozione da alcuni decenni di un piano di emergenza (Pesse) da attuare nei casi di improvvisa carenza di alimentazione elettrica.

Le modalità di applicazione del piano sono state disciplinate da una deliberazione del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica del 6 novembre 1979 e lo stesso è stato gestito fino alla liberalizzazione del mercato dall'ex monopolista ENEL.

I profondi mutamenti organizzativi e societari del settore elettrico nazionale, introdotti dal processo di liberalizzazione, e la crescita costante della domanda di energia elettrica interna hanno richiesto l'aggiornamento del Piano di emergenza, sia per quanto riguarda gli strumenti di difesa del sistema e le iniziative da attuare sia per quanto riguarda i soggetti (gestori di rete e amministrazioni) competenti ad intervenire. Le dinamiche di crescita della domanda elettrica degli ultimi anni, l'incremento dell'interscambio tra Paesi confinanti e gli episodi di crisi, quali il black out verificatosi in Italia a settembre 2003, hanno messo in luce, pur in un contesto di mercato integrato a livello europeo, la necessità di migliorare i piani di sicurezza ed emergenza interni, come strumento integrativo delle metodologie condivise tra Gestori di rete, a garanzia dell'equilibrio tra il fabbisogno elettrico e la potenza disponibile.

Stato dell'arte

A partire dal 2004 è stata istituita una Unità di coordinamento per la sicurezza del sistema elettrico presso la Direzione generale per l'energia e le risorse minerarie che ha visto il coinvolgimento di tutte le amministrazioni centrali interessate alla tematica della sicurezza del sistema elettrico e delle aziende distribuzione, congiuntamente al Gestore della rete di trasmissione nazionale

Nel luglio 2005 è stata approvata una formulazione aggiornata del Piano di Emergenza per la Sicurezza del Sistema Elettrico.

La stessa Direzione Generale sta inoltre coordinando un' "Unità di coordinamento per la sicurezza del sistema elettrico", finalizzata, tra le altre cose, ad integrare e aggiornare il PESSE con il contributo di tutte le Amministrazioni coinvolte nella gestione delle emergenze e delle problematiche legate alla sicurezza pubblica.

Obiettivi e risultati attesi

Entro il 2006 sarà approvato da parte del Ministero delle attività produttive un nuovo strumento di disciplina dell'applicazione del PESSE, integrativo della deliberazione del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica del 6 novembre 1979, che consenta di recepire gli indirizzi scaturiti dall'attività dell'Unità di coordinamento, con lo specifico obiettivo di introdurre misure e azioni che possano migliorare il coordinamento tra le amministrazioni pubbliche sia centrali, che locali nella fase di applicazione del Piano.

Risultati verso l'utenza finale

Dalla realizzazione del progetto si attendono migliori garanzie per la qualità del servizio reso ai cittadini, attraverso strumenti potenziati di comunicazione ed informazione preventiva sugli eventi e sui comportamenti da tenere in caso di emergenza del sistema.

Più in generale, il progetto consente di mettere a patrimonio comune – alle amministrazioni, alle aziende elettriche e alle istituzioni preposte alla sicurezza ed alla protezione civile – dell'emergenza nel sistema energetico, evento certamente non desiderabile ma sempre possibile.

Tempi

Il progetto si completerà nel corso del 2006

Costi

Non ci sono oneri per la finanza pubblica

Nome del progetto: Definizione del Piano nazionale di assegnazione dei permessi ad emettere gas con effetto serra (in collaborazione con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio - DG PLA).

Motivazione del progetto

La direttiva 2003/87/CE (direttiva "emission trading") prevede la costituzione di un mercato europeo dei permessi di emissione di gas a effetto serra (quote, una quota corrisponde ad una tonnellata di CO₂).

Parte integrante di tale mercato saranno le quote di emissione assegnate alle singole aziende dai Piani nazionali di assegnazione (PNA) che ciascuno Stato membro deve predisporre ed inviare alla Commissione UE per l'approvazione; il PNA stabilisce le regole di rilascio delle quote e deve obbligatoriamente contenere l'elenco degli impianti assegnatari di quote nonché il loro ammontare. Il processo di definizione del PNA italiano sta procedendo, nonostante qualche ritardo nel recepimento della direttiva nell'ordinamento nazionale, in quanto le imprese interessate dalla direttiva (in Italia oltre 1.300 dei settori termoelettrico, siderurgico, cartario, cementiero, vetrario laterizio e della raffinazione) sono obbligate a dichiarare le proprie emissioni dall'1 gennaio 2005.

Sulla base delle emissioni effettive del 2005 e delle quote ad essa assegnate, l'impresa si rivolgerà al mercato delle quote: per vendere, nel caso il numero di quote ad essa assegnate sia maggiore delle sue emissioni effettive, per comprare nel caso contrario.

Stato dell'arte

Descrizione dello stato dell'arte nazionale sui temi affrontati dal progetto.

Una prima versione del PNA italiano è stata inviata alla Commissione Europea nel luglio 2004. Una successiva integrazione, contenente l'elenco degli impianti, è stata inviata nel febbraio 2005. Attualmente, sulla base dei rilievi formulati nei mesi scorsi dalla Commissione europea, è in corso la definitiva messa a punto del PNA italiano.

Nel frattempo si è garantito il rilascio dell'autorizzazione ad emettere gas ad effetto serra a tutte le imprese rientranti nel campo di applicazione della direttiva, secondo quanto previsto dall'articolo 1 della medesima.

Successivamente, si dovrà provvedere all'assegnazione formale delle quote di emissione alle imprese; tale compito sarà svolto dall'autorità nazionale competente (individuata provvisoriamente dal d. l. 273/2004 nel Ministero dell'ambiente).

Infine si dovrà provvedere a costituire un "Registro nazionale delle quote di emissione" (articolo 19 della direttiva), in cui saranno iscritti tutti i soggetti che detengono quote di emissione (imprese o singoli) e tutte le imprese che emettono gas ad effetto serra ai sensi della direttiva.

Descrizione dello stato dell'arte internazionale sui temi affrontati dal progetto

Risultano approvati dalla Commissione Europea i Piani Nazionali di Assegnazione di tutti i Paesi dell'Unione Europea, fatta eccezione per l'Italia e la Grecia.

Obiettivi e risultati attesi.

- ✓ Obiettivo 1: definizione della versione finale del PNA.
- ✓ Obiettivo 2: assegnazione delle quote di emissione alle imprese.
- ✓ Obiettivo 3: costituzione del registro previsto dall'articolo 19 della direttiva.
- ✓ Obiettivo 4: diminuzione delle emissioni di gas a effetto serra per unità di prodotto.
- ✓ Risultato 1: attuazione della normativa sull'autorizzazione degli impianti che emettono gas ad effetto serra (articolo 1 della direttiva 2003/87/CE - destinatari: Industrie energetiche e industrie manifatturiere interessate dalla direttiva).
- ✓ Risultato 2: attuazione della normativa sull'assegnazione e lo scambio delle quote di emissione di CO₂ (articolo 9 della direttiva 2003/87/CE - destinatari: Industrie energetiche e industrie manifatturiere interessate dalla direttiva).
- ✓ Risultato 3: attuazione della normativa sui registri (articolo 19 della direttiva 2003/87/CE - destinatari: cittadini, Industrie).

Descrizione del progetto

Il progetto è articolato nella definizione di schede da inviare alle aziende per richiedere le informazioni utili alla successiva assegnazione delle quote ("richiesta dati"); nella costituzione di un database contenente tutte le informazioni provenienti dalle imprese ("database"); nella elaborazione di alcuni modelli per il calcolo delle quote da attribuire a ciascun impianto o sezione d'impianto

(“Modello”); nella elaborazione di uno scenario di produzione di energia termoelettrica (“scenario termoelettrico”).

Tempi

Si prevede di concludere i lavori relativi all’obiettivo 1 entro l’anno solare in corso. I lavori relativi all’obiettivo 2 dovrebbero concludersi entro febbraio 2006. I lavori relativi all’obiettivo 3 dovrebbero concludersi entro aprile 2006.

Costi

Non sono previsti al momento costi specifici a carico MAP.

Proposta di scheda di progetto

RIORDINO DELLE DISPOSIZIONI VIGENTI IN MATERIA DI INTERVENTI DI SOSTEGNO PUBBLICO AGLI INVESTIMENTI (CODICE DEGLI INCENTIVI) in attuazione della delega disposta dall'articolo 5 della legge 29 luglio 2003, n. 229 .

Motivazioni del progetto

Nel 2004 il Ministro ha approvato lo schema di decreto legislativo, contenente la bozza di Codice degli Incentivi, che è stato predisposto per il riordino delle disposizioni vigenti in materia di interventi di sostegno pubblico agli investimenti. Nello stesso anno la bozza di Codice è stata sottoposta all'esame delle Associazioni di categoria delle imprese ed informalmente alle Regioni. Alla luce delle osservazioni da queste formulate, il testo è stato rivisto.

Stato dell'arte

Resta da procedere all'emanazione del Codice secondo le procedure stabilite dalla legge (concerto dei Ministri interessati per il tramite della Presidenza del Consiglio, acquisizione del parere della Conferenza unificata Stato-Regioni e parere delle Commissioni parlamentari competenti).

Successivamente saranno avviati i lavori per la individuazione degli Strumenti Integrati di Agevolazione (SIA) che completeranno il riordino mediante il raggruppamento (previa semplificazione e razionalizzazione) degli incentivi vigenti per ciascun inquadramento comunitario in un "unico testo" di normazione secondaria.

Obiettivi e risultati attesi

Riordino, semplificazione e standardizzazione della miriade di strumenti di incentivazione degli investimenti delle imprese. Possibile coordinamento con gli strumenti di competenza delle Regioni.

Descrizione del progetto

Completamento della definizione del Codice e della sua emanazione. A tal fine è necessario che venga disposta per legge la proroga dei termini per l'emanazione del Codice (scaduti a settembre 2005). Detta proroga è stata inserita nel D.L. "Piano di azione per lo sviluppo economico" (A.C. 5736) approvato dalla Camera il 5 luglio u.s., ma che non ha ancora iniziato l'iter al Senato.

Tempi

Entro il 2006.

Costi

Nessun costo.

Scheda di progetto

RILANCIO DELLE POLITICHE DEL TURISMO ATTRAVERSO AZIONI FINALIZZATE DA ATTUARSI IN SEDE NAZIONALE ED INTERNAZIONALE

Motivazioni del progetto

Il turismo si avvia ad essere la principale industria a livello mondiale e l'Italia, indipendentemente dalla sua quinta posizione nelle graduatorie internazionali, è caratterizzata da elementi decisamente particolari o tipici, dall'hotellerie, ai beni culturali, all'ambiente, alle tradizioni, all'enogastronomia e quant'altro rientri nell'interesse turistico.

Da qualche anno si sta verificando, in Italia, una flessione degli arrivi e delle presenze, nonché una perdita di competitività, soprattutto sui mercati tradizionali, a tutto vantaggio di paesi concorrenti, in particolare quelli limitrofi. Le difficoltà di competere riguardano soprattutto il turismo *maturo*, lo sfavorevole rapporto qualità/prezzo, la scarsa integrazione fra imprese ed una stagionalità estremamente ristretta, soprattutto nel Sud e in alcuni segmenti.

Stato dell'arte

A partire dal 2001, è sembrato opportuno procedere verso una politica del turismo a livello "centrale", nonostante l'entrata in vigore della riforma del Titolo V della Costituzione, che ha conferito competenza esclusiva in materia alle Amministrazioni Regionali.

L'attività intrapresa si ispira alla considerazione che la presenza di un intervento a livello centrale può rappresentare, pur nel rispetto dei ruoli istituzionali, un qualificato punto di riferimento per l'intero settore. Si è proceduto pertanto nel senso di formulare indirizzi di portata strategica, avendo quale obiettivo soprattutto lo sviluppo del "sistema Italia".

In tal senso va l'emanazione della legge 14 maggio 2005, n. 80. Essa prevede l'istituzione del Comitato nazionale per il turismo, che rappresenta una vera cabina di regia del turismo italiano. Il Comitato raduna attorno a uno stesso tavolo strategico ben sette Ministri, con il Ministro delle attività produttive quale Presidente, nonché sette rappresentanti regionali, con il Presidente della Conferenza dei Presidenti delle Regioni, quale Vice Presidente del Comitato, i Presidenti dell'ANCI e dell'UPI ed i rappresentanti delle categorie imprenditoriali.

La legge prevede inoltre la trasformazione dell'Ente di promozione del turismo italiano, l'ENIT, in Agenzia nazionale del turismo, organo che opererà secondo gli indirizzi del Comitato suddetto (lo schema di DPR istitutivo è al momento in fase di elaborazione).

Obiettivi e risultati attesi

Si prevedono 3 linee progettuali di intervento mirato, fra loro collegabili, che si descrivono in estrema sintesi di seguito.

- 1) **La prima linea** mira all'attivazione di un processo diretto al *rilancio e alla riqualificazione integrata delle destinazioni turistiche con particolare enfasi sulla destagionalizzazione dei flussi turistici*, da realizzare in particolare per le aree costiere, quelle di turismo maturo e il Mezzogiorno. Si vuol favorire l'arrivo, con continuità nel corso dell'anno e per diverse località vocate, di turisti italiani e stranieri di target medio e medio-alto.
- 2) **La seconda linea** riguarda 45 progetti di sviluppo dei sistemi turistici locali interregionali e sovraregionali, che sono stati già avviati, mentre altri sono previsti a valere sulle risorse messe a disposizione per il futuro.
- 3) **La terza linea** intende affrontare alcune carenze strutturali dal lato dell'offerta turistica, le sue disomogeneità qualitative, la mancanza di coordinamento tra le iniziative sia nella progettazione e previsione degli interventi, sia nel supporto tecnologico e formativo, e porre le condizioni per un processo integrato di sviluppo.
In particolare si mira a realizzare una integrazione dell'offerta in termini di tecniche e tecnologie gestionali, e il rafforzamento della logistica e dei servizi, con un miglioramento delle professionalità. L'approccio, che prevede anche interventi di armonizzazione regolamentare e normativa, richiede la collaborazione delle Regioni, le Autonomie locali e gli operatori, a livello sia imprenditoriale che sindacale, le Università, i centri di ricerca di eccellenza e i poli tecnologici.

Descrizione del progetto

Si compone di una lunga lista di progetti, che per ragioni di spazio, non si allega.

Tempi

Entro il 2008.

Costi

120 milioni per ciascun anno del triennio.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Indice delle schede

1. Asse Berlino – Verona – Bologna – Milano – Roma – Napoli
– Reggio Calabria – Palermo (Corridoio I)
2. Asse Lisbona – Lione – Torino – Milano – Trieste – Lubiana
– Budapest verso Kiev (Corridoio V)
3. Le Autostrade del Mare (PP21)
4. Asse Genova – Rotterdam (Corridoio dei “due mari”)
5. Programma Sesame
6. Progetto Sicurezza stradale e trasporto intelligente
7. Il programma europeo di navigazione satellitare - Galileo

Asse Berlino – Verona – Bologna – Milano – Roma – Napoli – Reggio Calabria – Palermo (CORRIDOIO I)**Localizzazione:**

Regioni: Trentino Alto Adige, Veneto, Emilia Romagna, Toscana, Lazio, Campania, Basilicata, Calabria, Sicilia

Descrizione:

Si tratta del prolungamento verso Palermo del progetto prioritario Berlino-Monaco-Verona, finalizzato a realizzare una linea ad alta velocità Napoli-Battipaglia-Reggio Calabria in connessione con le linee Messina-Palermo e Catania-Palermo, includendo il progetto del ponte sullo Stretto di Messina. Il Corridoio Berlino-Palermo, grazie all'azione del Governo, è stato inserito quale Progetto prioritario n. 1 tra i 30 progetti TEN-T individuate nel Master Plan delle Reti. Il Corridoio plurimodale tra Italia-Austria e Germania è interessato da un flusso di oltre 30 milioni di tonnellate attraverso il Brennero con una ripartizione del traffico dell'80% su strada e del 20% su ferrovia. Come si è detto con l'accordo siglato il 30 aprile 2004 si è dato un forte impulso alla realizzazione dell'opera il cui studio di fattibilità era stato co-finanziato dalla Commissione europea e affidato al GEIE BBT (Brenner-Basen Tunnel)..

Costo:

41.027,0 Meuro

Enti coinvolti:

Gruppo Ferrovie dello Stato, Società Stretto di Messina

Data fine lavori:

I lavori di realizzazione inizieranno nel 2006 e si prevede che termineranno nel 2015

Progetto di Corridoio I Berlino Palermo

Motivazioni del progetto

Il Corridoio n° I Berlino Palermo costituisce un progetto prioritario delle Reti Transeuropee dei Trasporti (TEN-T) considerate di rilevante importanza dalla Commissione europea per lo sviluppo del mercato interno e la coesione del territorio.

La base giuridica per le Reti TEN-T è contenuta nel Trattato di Maastricht del 1994 in cui si è stabilito l'impegno della Commissione europea a dare sostegno ai grandi progetti prioritari d'interesse comunitario.

Il Corridoio n° I è stato inizialmente dichiarato prioritario nel Rapporto del Gruppo Christophersen del 1994 e successivamente indicato come tale dal Consiglio europeo di Essen e confermato dal Consiglio europeo di Cardiff del 1998. Inoltre, è stato dichiarato prioritario nel rapporto del Gruppo Van Miert (incaricato della revisione delle Linee Guida delle Reti TEN-T e dell'aggiornamento dei progetti prioritari Annex II Decisione UE 1692/96) presentato alla Commissione nel giugno 2003.

Tale Rapporto, durante il semestre di presidenza italiana della Unione Europea, è stato recepito dalla Commissione a seguito di accordo politico nell'ambito del Consiglio dei Ministri dei Trasporti UE finalizzato a definire le nuove linee guida per le Reti TEN-T approvate con Codecisione del Parlamento e del Consiglio il 21 aprile 2004 n°884/2004.

Con tale accordo, sono stati individuati i 30 progetti prioritari, tra i quali è stato confermato come progetto prioritario l'asse ferroviario Berlino -Palermo già indicato nei 14 progetti prioritari nel vertice dei Ministri UE di Essen del 1994 già menzionati.

I 30 progetti prioritari costituiscono un vero e proprio Master Plan europeo recependo la proposta italiana formulata dal Ministro Lunardi in occasione del Consiglio dei Ministri del luglio 2001 in cui propose per l'appunto di procedere all'elaborazione di un Master Plan delle infrastrutture nella prospettiva di un'Europa allargata.

La strategia innovativa proposta dall'Italia nel Gruppo Van Miert ed in seguito a partire dal 2 ottobre del 2003 sviluppata nel Gruppo trasporti del Consiglio Europeo ai fini della "revisione delle TEN-T", si è orientata verso un duplice obiettivo:

- inserire il corridoio Berlino -Palermo tra i 30 progetti prioritari indicati in annex II della Decisione 884/2004 per lo sviluppo delle Reti TEN-T;
- estendere il progetto prioritario dell'asse ferroviario Berlino- Monaco-Verona (così definito nel vertice di Essen) verso Napoli fino a Palermo attraverso il progetto del Ponte di Messina integrando quindi la Regione Sicilia e le Regioni del Mezzogiorno nelle Reti TEN-T.

L'azione politica italiana svolta a livello comunitario è stata confermata dal Governo tramite il documento di programmazione economica DPEF che ha recepito nel PIS 2004, Programma Infrastrutture Strategiche finalizzate al rilancio dell'economia nazionale in una prospettiva comunitaria, il Corridoio Berlino-Palermo.

Descrizione del Corridoio Berlino-Palermo

Il Corridoio plurimodale ferroviario ed autostradale interessa tre Stati, la Germania (Berlino-Monaco-Confini Austria circa 950 Km) l'Austria (confine Germania -Innsbruck-inbocco tunnel Brennero 130 Km) tunnel di base Brennero 57 km, in Italia (Brennero-Verona 200 Km, Verona-Napoli 628 Km, Napoli-Reggio Calabria-Palermo compreso il ponte di Messina 660 Km).

Nel complesso si tratta di un Corridoio Nord-Sud di oltre 2500Km nel quale si concentra gran parte del traffico merci e passeggeri nazionale e di interscambio commerciale con l'Europa comunitaria.

I recenti dati forniti dall'ICE confermano che nell'Europa a 25 la Germania è il primo partner commerciale dell'Italia.

In termini di interscambio commerciale (import-export) le quantità merceologiche scambiate tra Italia e Germania nel 2004 sono state pari a 40 milioni circa di tonnellate (a fronte di 37,8 nel 2003). In valore i dati del bilancio commerciale sono più interessanti: si passa da 70 miliardi di euro del 1995 a circa 89 miliardi del 2004. Il relativo saldo è passato da + 3,8 miliardi in nostro favore del 1995 a -12,5 miliardi in favore della Germania nel 2004.

Sotto il profilo trasportistico, l'interscambio commerciale delle merci si concentra sull'asse del Brennero con flusso di traffico di circa il 70% dell'intero traffico di import-export tra Italia e Germania.

La rete ferroviaria assorbe il 25% del traffico ossia circa 11 milioni di tonnellate, mentre quella stradale circa 29 milioni.

In termini di traffico sul Corridoio del Brennero in valori medi mensili si rileva che:

- il traffico stradale risulta pari a 160.000 Tir/mese
- il traffico ferroviario circa 2000 treni/mese

Ciò evidenzia il forte squilibrio del traffico e il relativo impatto ambientale del trasporto merci su strada attraverso le Alpi.

Per superare tale squilibrio sono state avviate importanti azioni di potenziamento dei servizi di trasporto ferroviario combinato e delle relative infrastrutture in modo da rendere competitivo la ferrovia rispetto al tutto strada. In questa prospettiva i risultati ottenuti dalle reti dei tre paesi e delle compagnie private è stato determinante in termini di rispetto degli orari e qualità di servizi.

Gli accordi comunitari tra Germania Austria e Italia

Sembra opportuno sottolineare che Italia, Austria e Germania hanno collaborato da tempo sia in sede comunitaria che attraverso accordi trilaterali di cui l'ultimo è la Dichiarazione di Berlino che risale al 5 luglio 2002 e nel cui ambito si è deciso di istituire il Gruppo di Lavoro Infrastrutture per il Tunnel del Brennero ed il Gruppo di Lavoro per lo sviluppo del trasporto merci combinato sull'asse del Brennero. I seguiti di tale iniziativa si sono concretizzati con la Dichiarazione congiunta dei Ministri dei Trasporti di Italia ed Austria il 28 novembre 2002 e la definizione del piano di Azione del Brennero 2005 per il miglioramento dei servizi del trasporto combinato.

I primi accordi tra i tre governi avvenuti negli anni 90 sono stati tutti finalizzati allo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie sulla direttrice storica Monaco-Verona (425 Km) ed in particolare alla realizzazione del nuovo tunnel di base del Brennero. Con il Trattato di Maastricht del 1994 si sono