



Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca

DIREZIONE GENERALE PER L'INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLA RICERCA

Relazione

ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234

Oggetto dell'atto:

Proposta di REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO relativo all'impresa comune Clean Sky 2

- **Codice della proposta:** COM(2013) 505 del 10/07/2013
- **Codice interistituzionale:** 2013/0244(NLE)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca (MIUR)

Premessa: finalità e contesto

- **quadro normativo:**
 - La base giuridica della proposta è l'articolo 187 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.
 - Si applicano le norme in materia di partecipazione e divulgazione di Orizzonte 2020.
 - Quadro Finanziario Pluriennale 2014-2020.
 - La proposta consiste in un regolamento del Consiglio che istituisce l'impresa comune Clean Sky 2 che sostituisce l'esistente impresa comune Clean Sky che era stata istituita con regolamento (CE) n. 71/2008 del Consiglio, del 20 dicembre 2007.
- **finalità generali:**
 - L'iniziativa punta a migliorare la competitività e l'impatto ambientale delle tecnologie aeronautiche in linea con gli obiettivi della strategia Europa 2020, del Libro bianco sulla politica dei trasporti e della sfida dei trasporti intelligenti, ecosostenibili e integrati di Orizzonte 2020.
 - In particolare Clean Sky 2 mira a integrare, dimostrare e convalidare tecnologie in grado di:
 - a. aumentare l'efficienza energetica degli aeromobili, riducendo le emissioni di CO2 del 20-30% rispetto agli aeromobili più moderni che entrino in funzione a



Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca

DIREZIONE GENERALE PER L'INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLA RICERCA

decorrere dal 2014;

b. ridurre le emissioni di NOx e sonore degli aeromobili del 20-30% rispetto agli aeromobili più moderni che entrino in funzione a decorrere dal 2014

• *elementi qualificanti ed innovativi*

- Il settore europeo dell'aviazione, che è oggi all'avanguardia mondiale in termini di produzione, occupazione ed esportazioni, genera un fatturato annuo superiore a 100 miliardi di euro e occupa circa 750 000 addetti. Allo stesso tempo, il trasporto aereo è responsabile di circa il 7% di tutte le emissioni prodotte dal settore dei trasporti e di circa il 2% delle emissioni di CO2 a livello mondiale.
- In assenza di misure il previsto aumento del traffico aereo si tradurrà in un significativo incremento delle emissioni ed è pertanto urgente ridurre drasticamente l'impatto ambientale se si vuole che l'Europa rispetti gli obiettivi dei pacchetti sull'energia e il clima.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

Rispetto del principio di attribuzione (Art. 4 del Trattato sul funzionamento dell'UE)

- la proposta rispetta il principio di attribuzione perché il settore della ricerca è oggetto di una ripartizione particolare delle competenze tra l'UE e gli Stati membri, come stabilito dall'articolo 4 del trattato sul funzionamento dell'UE.
- la base giuridica è correttamente individuata nell'art. 187 del TFUE secondo il quale *"L'Unione può creare imprese comuni o qualsiasi altra struttura necessaria alla migliore esecuzione dei programmi di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione dell'Unione"*.

Rispetto del principio di sussidiarietà

- La proposta rispetta il principio di sussidiarietà in quanto l'azione dell'Unione Europea si esplica negli ambiti di seguito indicati:
 - Gli obiettivi della proposta non possono essere realizzati adeguatamente mediante programmi nazionali poiché l'ampiezza della sfida supera le capacità di qualsiasi Stato membro di agire da solo.
 - Esistono differenze significative tra i programmi nazionali. La loro frammentazione e le



Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca

DIREZIONE GENERALE PER L'INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLA RICERCA

sovrapposizioni occasionali impongono di intervenire in modo più efficace a livello di Unione europea.

- La messa in comune e il coordinamento degli sforzi di ricerca e sviluppo a livello dell'UE offrono maggiori possibilità di successo, data la natura transnazionale delle infrastrutture e delle tecnologie da sviluppare e la necessità di disporre di un volume sufficiente di risorse.
- La partecipazione dell'Unione europea contribuirà a razionalizzare i programmi di ricerca e a garantire l'interoperabilità dei sistemi elaborati, non soltanto grazie alla ricerca pre-normativa comune volta a sostenere l'elaborazione di norme, ma anche grazie alla normalizzazione de facto che risulterà dalla stretta cooperazione in materia di ricerca e dai progetti di dimostrazione transnazionali. Tale normalizzazione aprirà un mercato più vasto e stimolerà la concorrenza.
- Il campo di applicazione della proposta dovrebbe incoraggiare i singoli Stati a perseguire iniziative complementari a livello nazionale, al fine di rafforzare lo Spazio europeo della ricerca. E in effetti la presente iniziativa intende fare leva su tali programmi regionali e nazionali per ottimizzare gli effetti combinati degli interventi.

Risultati di principio di proporzionalità

- La proposta rispetta il principio di proporzionalità in quanto del presente regolamento non vanno oltre quanto è necessario per raggiungere i suoi obiettivi.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

Valutazione di principio di proporzionalità

- La presente proposta si basa sui risultati dell'Impresa comune Clean Sky che, nel periodo 2008-2013, è riuscita ad attrarre un'ampia e diversificata partecipazione di tutte le parti interessate, tra cui un gran numero di PMI. Nel programma di Clean Sky, 12 leader (11 grandi industrie e un istituto di ricerca), 74 membri associati e oltre 450 partner collaborano in una serie di ambiti tecnologici per affrontare gli obiettivi ambientali e dimostrare e convalidare le innovazioni tecnologiche in un programma definito di comune accordo.
- Clean Sky 2 garantisce ottime sinergie con il programma di ricerca attuale e può avvalersi di tecnologie e dimostratori messi a punto nell'ambito di Clean Sky, garantendo così una transizione senza intoppi.
- Essa presenta le maggiori possibilità di integrare e convalidare in tempo utile le nuove



Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca

DIREZIONE GENERALE PER L'INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLA RICERCA

tecnologie a un livello più elevato del sistema e dovrebbe, pertanto, contribuire in modo significativo ad affrontare le problematiche ambientali e sociali.

- In termini di impatto economico, la struttura di Clean Sky 2 dovrebbe generare benefici maggiori rispetto alle altre opzioni che erano state prese in considerazione. Inoltre, un'analisi costi-benefici ha dimostrato che essa sarebbe quantomeno a costo zero se non addirittura leggermente beneficiaria rispetto a un'attuazione nell'ambito del programma quadro, da parte della Commissione o di agenzie esecutive con ripartizione equa dei costi amministrativi tra membri privati e pubblici.
- Il progetto è di particolare urgenza perché, nonostante la sua attuale leadership, l'industria aeronautica europea deve sempre più fare i conti con una concorrenza internazionale (impersonata da concorrenti tradizionali ed emergenti) agguerrita e sostenuta da sovvenzioni pubbliche.
- La competitività futura del settore, e di conseguenza il suo contributo alla società in termini di fornitura di servizi, efficienza economica e creazione di posti di lavoro, dipenderà dalle prestazioni ambientali e dall'efficienza d'uso dei carburanti consentite dalle tecnologie utilizzate. Per mantenere la sua leadership a livello mondiale, l'industria aeronautica dell'UE deve sviluppare tecnologie innovative di efficienza energetica e proporre prodotti competitivi e di alta qualità grazie a un programma paneuropeo di R&S che coinvolga tutti i soggetti della catena di approvvigionamento e delle conoscenze.

CONTRIBUTI E DISPOSIZIONI ALL'INTERNAZIONALIZZAZIONE

- Le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale, in quanto l'interesse dell'industria nazionale, affiancata da istituzioni governative, centri di ricerca ed università è molto forte nei riguardi dei seguenti settori:
 - integrazione di sistema per velivoli ad ala fissa e rotante (es. AleniaAermacchi, AgustaWestland, Piaggio Aero, etc);
 - sviluppo di sistemi di bordo, equipaggiamenti e di comunicazione (es. SELEX-ES),
 - sviluppo di sistemi e sottosistemi propulsivi (es. Avio).
- Vi sarà inoltre un elevato coinvolgimento di PMI attraverso Call specifiche, nonché di centri di ricerca (es. CIRA) e università in linea con quanto già fatto nella prima fase dell'iniziativa attualmente in corso.
- Nell'attuale iniziativa Clean Sky, i partecipanti italiani hanno potuto beneficiare di una quota dei finanziamenti comunitari pari al 13,5% circa del totale, in linea con la quota di contributo nazionale (13,5%) al bilancio UE e nettamente superiore al ritorno medio che si ha per il settore aeronautico nel Programma quadro (8-9%).



Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca

DIREZIONE GENERALE PER L'INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLA RICERCA

Programmi nazionali (a vent'anni) - MIUR - Accordo-quadro UE-Italia

- La presidenza lituana intende mettere l'esame del Regolamento all'ordine del giorno del Consiglio competitività di fine settembre, con l'obiettivo di arrivare all'adozione del programma entro il 2013.
- La delegazione italiana ha partecipato, con rappresentanti nominati dal MIUR, a vari incontri preparatori ed ha già espresso numerosi pareri basati sui documenti tecnici e programmatici prodotti dalla Piattaforma Tecnologica Nazionale per l'Aviazione ACARE-Italia.
- elementi di criticità:
 - necessità di mantenere il finanziamento EC non al di sotto del 50% del costo complessivo per favorire il coinvolgimento sia delle grandi imprese sia di PMI
 - semplificazione partecipazione PMI

C. Valutazione d'impatto

Importo dell'iniziativa

- L'importo massimo dei contributi dell'UE (compresi quelli EFTA) è di 1,8 miliardi di euro a prezzi correnti, comprendenti 1,76 miliardi per il finanziamento delle attività di ricerca, sviluppo e innovazione e 40 milioni per i costi amministrativi.
- Non sono necessarie risorse finanziarie nazionali;
- copertura finanziaria: totalmente a carico del bilancio UE; La parte di investimenti non coperta dal finanziamento pubblico UE sarà coperta da investimenti privati.

Relazioni con il quadro normativo nazionale

- La presente iniziativa non richiede alcun adeguamento della normativa nazionale.

Relazioni con le competenze regionali e delle autonomie locali

- La norma non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).

Relazioni con le competenze delle Regioni e delle autonomie locali



Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca

DIREZIONE GENERALE PER L'INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLA RICERCA

- Non sono prevedibili effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione.

Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

- La presente proposta è in linea con le priorità nazionali espresse dalla Piattaforma ACARE-Italia e dovrebbe garantire un rientro finanziario nazionale non inferiore a quello ottenuto in CLEAN SKY, fatto sì che si favorisca la proposizione di attività di R&ST a livello nazionale nel settore aeronautico con la partecipazione di PMI, Università e Centri di ricerca (rif. Cluster Tecnologico Aerospazio e/o H2020 IT) in linea ed a supporto delle sopracitate priorità strategiche.
- Inoltre, va evidenziato che questa nuova proposta, conterrà attività dedicate allo sviluppo ed alla dimostrazione di tecnologie per velivoli ad ala fissa di piccola dimensione (e.g. da 4 a 19 posti) che possano servire un nuovo segmento del trasporto aereo complementare a quello attuale (trasporto regionale di breve-medio raggio, aero-taxi, etc.). Tale parte della nuova proposta vede un'importante partecipazione di Stati Membri dell'Est europeo (Polonia, Repubblica Ceca, Romania). L'Italia sta giocando un ruolo nella definizione delle attività di questo nuovo filone e potrà trarne un beneficio con la partecipazione di vari "players" (e.g. PMI produttrici di piccoli velivoli o appartenenti alla "supply chain" delle aziende nazionali ed europee) sia in virtù delle proprie competenze e della capacità di produzione di velivoli in tale segmento, sia come partner preferenziale degli Stati Membri dell'Est Europeo. Va inoltre evidenziato che lo sviluppo di tale segmento del trasporto aereo è in linea con la strategia nazionale di recupero e valorizzazione degli aeroporti minori ed aerodromi nonché con vari progetti nell'ambito del Cluster Tecnologico Aerospazio.

Altro

- Si ritiene opportuno creare a livello nazionale, ad esempio nell'ambito di H2020 Italia e del Cluster Tecnologico Nazionale per l'Aerospazio, uno strumento di PPP con regole amministrative simili a quello europeo, ciò al fine di creare una significativa massa critica sulle tematiche individuate nella proposta della CE (e.g. Aeronautica, Sistema del Trasporto Aereo, etc.) ovviamente finanziando attività complementari e caratterizzanti l'industria nazionale.
- Si allega il documento di sintesi della valutazione d'impatto redatto dalla Commissione di europea a completamento della proposta di Regolamento del Consiglio.

Per il Direttore Generale Dott. Mario Ali

Dott.ssa Maria Uccellatore

Il Dirigente
Dott.ssa Maria Uccellatore