

**TTS**  
**ITALIA**

Associazione Italiana  
della Telematica  
per i Trasporti e la Sicurezza

# Finanziamenti per la digitalizzazione dei trasporti

Risultati del Gruppo di Lavoro coordinato da:



# **Finanziamenti per la digitalizzazione dei trasporti**

**21 Ottobre 2021**

*Il documento è stato realizzato nell'ambito del Gruppo di Lavoro di TTS Italia "Finanziamenti per la digitalizzazione dei trasporti" coordinato dall'ing. Fabio Nussio dell'area finanziamenti di Roma Servizi per la Mobilità.*

*A tale lavoro hanno partecipato 4icom, 5T, A4Mobility, Aci, AEP, Aesys, Algowatt, Almaviva, Atac, Autoroute, Autostrade per l'Italia, AVR Tech, Berenice International Group, Bloomel, Bridge 129, Città Metropolitana Firenze, Comark, Comune di Genova, Comune di Rimini, Comune di Verona, CNR, DigITALog, Duel, Engine, Engineering, Enotravel, Esri, FIT Consulting, Geotab, Here, Hexagon, Iveco, IMQ, Macnil, Maior, Memex, Movalia, Municipia, Octo Telematics, OpenMove, PinBike, Pluservice, Project Automation, PTV Sistema, PWC, Safety21, Scania, Selea, Sinelec, Solari Udine, Stelantis, Swarco Mizar, T Bridge, T-Net, Targa Telematics, Tattile, Telecom Italia, Tecnositaf, Thetis IT, TrafficLab, Traffic Technology, Università di Enna Kore, Università di Salerno.*

*TTS Italia desidera ringraziare l'Agenzia di Coesione Territoriale, l'Agenzia per l'Italia Digitale e il Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili per la partecipazione ai lavori.*

## Executive Summary

**Obiettivo del documento** è di fornire Linee Guida per tutti gli associati e per gli Enti della Piattaforma degli Enti Locali di TTS Italia per far comprendere come sfruttare fino in fondo gli stanziamenti europei e nazionali, invertendo il trend che vede l'Italia agli ultimi posti della classifica per utilizzo delle risorse, focalizzando l'attenzione in particolare sui finanziamenti per la smart mobility.

Tale Documento è stato realizzato nell'ambito del Gruppo di Lavoro (GdL) "*Finanziamenti per la digitalizzazione dei trasporti*", coordinato da Roma Servizi per la Mobilità.

**TTS Italia** è l'**Associazione Italiana della Telematica per i Trasporti e la Sicurezza** che rappresenta il settore italiano degli **Intelligent Transport Systems (ITS)** e riunisce i principali stakeholder pubblici e privati del comparto nazionale.

Attualmente **TTS Italia** annovera circa 90 tra aziende private, agenzie della mobilità, aziende di trasporto pubblico, operatori autostradali, Enti Locali, aziende del settore automotive, enti di ricerca e dipartimenti universitari. TTS Italia fa anche parte di un Network internazionale costituito dalle Associazioni Nazionali per gli ITS presenti nelle più importanti Nazioni europee e mondiali.

Gli **ITS**, nati dall'applicazione delle tecnologie informatiche e telematiche al mondo dei trasporti, sono uno strumento fondamentale per la realizzazione della **smart mobility** e l'Associazione è convinta che gli **ITS** possano apportare **benefici** importanti sia per il settore pubblico, attraverso la riduzione delle esternalità, sia per il settore privato, attraverso la creazione di opportunità di business, sia soprattutto per l'utente del sistema dei trasporti che può usufruire di servizi di mobilità più confortevoli, più efficienti e più rispettosi dell'ambiente.

A tale proposito, **TTS Italia** ha fondato nel 2014 la **Piattaforma degli Enti Locali**, a cui hanno aderito alcune tra le principali città e regioni italiane, proprio con l'obiettivo di favorire la conoscenza del settore **ITS** nelle amministrazioni locali e lo scambio delle informazioni tra il settore pubblico e quello privato.

TTS Italia, in collaborazione con **Roma Servizi per la Mobilità** e in particolare l'Area Finanziamenti coordinata dall'Ing. Fabio Nussio, ha quindi analizzato le fonti di finanziamento disponibili, coinvolgendo gli associati e le Pubbliche Amministrazioni aderenti alla Piattaforma degli Enti Locali, con lo scopo di far dialogare domanda e offerta e arrivare a una sorta di *vademecum*, dunque, a beneficio della Pubblica Amministrazione (PA), degli operatori e del mondo accademico per l'utilizzo dei fondi in grado di agevolare e accelerare la diffusione degli ITS e della smart mobility nel nostro Paese, anche in vista dell'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Il percorso del GdL si è diviso in tre fasi:

- In primis, l'analisi delle esperienze pregresse con particolare attenzione alle cause di inutilizzo dei fondi e alle diverse problematiche, puntando anche a far emergere i casi di successo e le criticità pregresse con modalità innovative e con la proposizione di raccomandazioni alle Stazioni Appaltanti per un migliore utilizzo e gestione dei fondi;

- La seconda fase è stata caratterizzata dallo studio e dall'approfondimento delle opportunità di finanziamento disponibili per la smart mobility;
- Infine, nella fase conclusiva, è stata effettuata una disamina delle opportunità di finanziamento future in linea con gli obiettivi della Commissione europea per il periodo 2021-27, tra cui New Green Deal, digitalizzazione e conseguenti politiche nazionali e regionali in linea con tale programmazione. Il tutto propedeutico ai contenuti delle presenti linee guida che potranno ora divenire uno strumento di approccio al mondo dei finanziamenti, di continuo utilizzo per tutti gli innovatori e utilizzatori nel campo degli ITS.

**Indice**

1.	Il GdL "Finanziamenti per la digitalizzazione dei trasporti": uno sguardo d'insieme .....	7
2.	I Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS) .....	9
2.1	Le opportunità degli ITS: breve panoramica .....	11
3.	La prima fase del GdL: le criticità e le opportunità .....	14
3.1	L'avvio .....	14
3.2	Le esperienze del GdL e le best/bad practices .....	14
3.2.1	Esperienze del GdL con i finanziamenti .....	14
3.2.2	Best e bad practice del GdL .....	20
3.3	Le Raccomandazioni del GdL .....	21
4	La seconda fase del GdL: le opportunità interesse .....	24
4.1	I fondi strutturali 2014-20 d'interesse: PON Metro e POR FESR .....	25
4.1.1	Il PON Metro 2014-20 .....	25
4.1.2	Il POR FESR 2014-20 .....	26
4.2	REACT-EU (Recovery Assistance for Cohesion and the Territories of Europe) .....	28
4.3	Il Programma SMARTER ITALY .....	31
4.3.1.	Città intelligenti, Smart Mobility & Logistics .....	31
4.4	L'EIC (European Innovation Council): il programma pilota fino al 2020 .....	33
4.5	La BEI (Banca Europea per gli Investimenti) .....	37
4.6	Altri fondi nazionali per la mobilità sostenibile .....	39
5	La terza Fase del GdL: le nuove opportunità fino al 2027 .....	41
5.1	La strategia UE per la mobilità e l'impatto per il mercato ITS .....	41
5.1.1	Il Piano d'Azione UE per una mobilità intelligente .....	42
5.2	Il nuovo Quadro Finanziario Pluriennale UE .....	45
5.3	Opportunità per l'Italia e gli ITS dal Recovery and Resilience Facility .....	50
5.4	Il programma Horizon Europe e le Mission .....	64
5.4.1	Adozione del Programma .....	64
5.4.2	Caratteristiche del Programma Horizon Europe .....	65
5.4.3	L'avvio della nuova programmazione di Horizon Europe e le prime call .....	70
5.4.4	Le Missioni di Horizon Europe .....	77
5.4.5	I Partenariati .....	80
5.4.6	EIC .....	82
5.4.7	L'European Institute of Innovation and Technology (EIT) .....	87
5.5	Altri principali strumenti della Programmazione Europea 2021-27 .....	93
5.5.1	Il programma CEF (Connecting Europe Facility) .....	93
5.5.2	EU Space Programme .....	98

5.5.3	Digital Europe .....	99
5.5.4	LIFE .....	99
5.5.5	Single Market Programme .....	100
5.5.6	RescEU .....	100
5.5.7	InvestEU .....	101
5.5.8	JST .....	106
5.6	Sviluppo regionale e politica di coesione oltre il 2020: il nuovo quadro in sintesi.....	107
5.6.1	Linee guida generali.....	107
5.6.2	Politica di Coesione: riparto fondi tra POR, PON e singole regioni 2021-2027.....	110
5.6.3	Politica di Coesione: il PON Metro 2021-2027.....	111
5.6.4	Interreg: rimuovere gli ostacoli transfrontalieri e sostenere l'innovazione interregionale ...	113
5.6.5	Utilizzo di strumenti finanziari e comunicazione.....	114
5.6.6	Le tempistiche della programmazione strutturale .....	114
5.7	I programmi Ministeriali Nazionali .....	115
5.7.1	Il MiSE .....	115
5.7.2	Il Ministero per la Transizione Ecologica (MiTE).....	118
5.7.3	MIMS.....	119
6	Conclusioni .....	126
	Allegato 1 – Principali link di riferimento .....	129
	Allegato 2 – Acronimi .....	132
	Allegato 3 - Chi è TTS Italia.....	134
	Allegato 4 – Elenco Associati .....	136

## **1. Il GdL "Finanziamenti per la digitalizzazione dei trasporti": uno sguardo d'insieme**

Capire come sfruttare fino in fondo gli stanziamenti europei e nazionali, invertendo il trend che vede l'Italia agli ultimi posti della classifica per utilizzo delle risorse. È questo l'obiettivo che si è data TTS Italia focalizzando l'attenzione sui finanziamenti per la smart mobility.

Nel secondo semestre 2020 è stato infatti avviato un Gruppo di Lavoro (GdL), in collaborazione con Roma Servizi per la Mobilità, socio ordinario di TTS Italia, per fare una disamina delle fonti di finanziamento ad oggi disponibili, coinvolgendo gli associati e le PA aderenti alla Piattaforma degli Enti Locali, con lo scopo di far dialogare domanda e offerta e arrivare alla definizione di linee guida. Una sorta di *vademecum*, dunque, a beneficio della PA, degli operatori e del mondo accademico per l'utilizzo dei fondi in grado di agevolare e accelerare la diffusione degli ITS e della smart mobility nel nostro Paese.

Il tema diventa ancora più attuale se si guarda alla partita del Recovery Fund (RF), ove TTS Italia ha già iniziato a lavorare affinché gli ITS siano una priorità. Anche aziende e PA devono però arrivare preparate all'appuntamento. Infatti, spesso l'insuccesso di una linea di finanziamento è dovuto alla scarsa conoscenza da parte di chi ne deve usufruire. Con questo lavoro si vogliono coinvolgere domanda e offerta, favorendo il dialogo.

### **Tre fasi per arrivare alle linee guida**

Il percorso del GdL, coordinato da Fabio Nussio, responsabile dell'area finanziamenti dell'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità, si è diviso in tre fasi:

- Analisi delle esperienze pregresse con particolare attenzione alle cause di inutilizzo dei fondi e alle diverse problematiche;
- Studio delle linee di finanziamento attuali;
- Vaglio dell'analisi delle opportunità future e individuazione dei contenuti delle linee guida.

Il GdL è partito ufficialmente a ottobre del 2020 con una riunione per presentare il progetto nel suo complesso, seguito da un incontro in cui si è puntato a far emergere i casi di successo e le criticità pregresse con modalità innovative. Attraverso una survey online in tempo reale, infatti, le aziende e le PA aderenti al gruppo hanno comunicato la propria esperienza, raccontando che cosa non ha funzionato o nel caso contrario, la propria best practice. Un serbatoio di dati che ha fatto da base al lavoro svolto a inizio 2021, poi riscontrato con grandi stazioni appaltanti, anche in questo caso per capire le difficoltà incontrate nell'allocazione dei fondi.

Il lavoro è continuato con l'approfondimento delle opportunità di finanziamento disponibili per la smart mobility: dai residui del programma UE di R&S H2020, del PON Città Metropolitane 2014-2020 (gestito dall'Agenzia per la Coesione Territoriale), dei Programmi Regionali POR FESR 2014-20 dedicati alla Mobilità, il Programma Smarter Italy / Smart Mobility (gestito dall'Agenzia per l'Italia Digitale - AgID), i fondi nazionali del MIMS, MiSE, MiTE, MITD, e i fondi COVID per la mobilità fra cui il fondo REACT UE creato dalla Commissione con i risparmi del periodo 2014-20 per poter reagire rapidamente alla crisi pandemica che ha avvolto l'Europa nel biennio 2020-21.

Infine, si è passati alla terza fase, quella che ha previsto l'individuazione dei finanziamenti futuri in linea con gli obiettivi della Commissione europea per il periodo 2021-27, tra cui New Green Deal e digitalizzazione. Tra i finanziamenti evidenziati: Horizon Europe, la politica dei Corridoi e dei Nodi Urbani Europei (CEF 2021- 27), il PON Città Metropolitane 2021-2027 (di nuovo gestito dall'Agenzia per la Coesione Territoriale), la nuova programmazione dei Fondi Strutturali Regionali (POR FESR), l'evoluzione del Programma Smarter Italy / Smart Mobility (sempregestito da AGID), i fondi Nazionali del MIMS, MiSE, MiTE, MITD e le Partnership pubblico-private. Il GdL si è chiuso con la finalizzazione e presentazione delle presenti Linee guida.

## 2. I Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS)

I **Sistemi di Trasporto Intelligenti – ITS** svolgono un ruolo determinante per un uso più efficiente di infrastrutture, veicoli, piattaforme logistiche e per lo sviluppo sostenibile delle smart cities.

Nonostante la frammentarietà del nostro mercato, l'Italia è tra i leader europei nel settore degli ITS grazie a numerose aziende medio-piccole ad altissimo contenuto innovativo. Solo da qualche anno gli ITS sono stati considerati strategici per la gestione della mobilità a livello Europeo con l'emanazione della **Direttiva europea 2010/40/UE** sul "*Quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto*".

L'Italia ha recepito la Direttiva con l'Art.8 del Decreto-legge del 18 ottobre 2012 n. 179, e con il **Decreto del 1° febbraio 2013** del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili sulla "*Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia*".

La Commissione europea ha, inoltre, pubblicato cinque **Regolamenti Delegati**, che integrano la **Direttiva 2010/40/UE** e che pertanto costituiscono norme comunitarie da rispettare nel momento in cui, come avvenuto, l'Italia ha recepito la Direttiva 2010/40/UE. Tali Regolamenti Delegati riguardano:

- Il servizio di chiamata di emergenza (eCall) (Regolamento n. 305/2013 del 26/11/2012);
- I servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali (Regolamento n. 885/2013 del 15/5/2013);
- I dati e le procedure per la fornitura di informazioni minime universali di traffico gratuite per la sicurezza stradale (Regolamento n. 886/2013 del 15/5/2013);
- I servizi di informazione sul traffico in tempo reale (Regolamento n. 962/2015 del 18/12/2014);
- I servizi di informazione sulla mobilità multimodale (Regolamento n. 1926/2017 del 31/5/2017).

La continuità dell'azione legislativa dimostra la rilevanza strategica del settore ITS per l'UE e per il nostro Paese.

Dopo il recepimento della Direttiva 2010/40/UE, nel 2014 in Italia è stata adottato il **Piano d'Azione ITS Nazionale** che riprende i contenuti della Direttiva UE e definisce, sulla base di 4 settori prioritari della Direttiva stessa, una serie di azioni prioritarie alla base dello sviluppo e degli ITS in Italia.

Gli **interventi prioritari del Piano d'Azione ITS** per il quinquennio 2014-2019 sono nati per promuovere politiche di smart mobility riguardanti ad esempio:

- Le infrastrutture, per assicurare il monitoraggio sull'intera rete stradale, per lo sviluppo dell'infomobilità, per assicurare l'aumento del livello di sicurezza stradale;
- Il servizio di trasporto pubblico, in grave crisi di risorse, dove gli ITS possono contribuire ad aumentare la velocità commerciale, migliorare la gestione e in generale l'efficienza e la qualità del servizio;

- Il trasporto merci, dove occorre predisporre il contesto normativo che favorisca l'uso di sistemi ITS per la gestione delle flotte, per il trasporto multimodale di merci, dove si attende la condivisione dei dati fra piattaforme aperte ed interoperabili, per la gestione della city logistics;
- I nodi di scambio, per i quali è fondamentale assicurare la continuità dei servizi ITS tra i diversi modi;
- I sistemi cooperativi, che permetteranno al veicolo di diventare un sensore in movimento in grado di fornire e ricevere informazioni sulle situazioni locali di traffico e sulla loro evoluzione, attraverso i sistemi veicolo-infrastruttura e veicolo-veicolo.

Gli **ITS** possono peraltro favorire l'integrazione di sistemi di trasporto, per la fornitura di dati sulla rete prioritaria urbana e per lo sviluppo di servizi innovativi di mobilità. Essi, infatti, rappresentano la declinazione dell'applicazione della tecnologia alla mobilità di merci e persone. Nel pieno della rivoluzione digitale attualmente in corso in tutti i settori industriali, anche la mobilità è diventata un campo di applicazione delle nuove tecnologie. In questo senso, la mobilità rappresenta per alcuni versi una sfida particolarmente interessante, data la natura intrinsecamente analogica del fenomeno.

Gli **ITS** sono infatti applicazioni avanzate che, senza essere dotate di intelligenza in senso proprio, mirano a fornire servizi innovativi ai diversi modi di trasporto e alla gestione del traffico e consentono agli utenti di essere meglio informati e di fare un uso più sicuro, maggiormente coordinato e più «intelligente» delle reti di trasporto.

Gli **ITS** integrano le telecomunicazioni, l'elettronica e le tecnologie dell'informazione con l'ingegneria dei trasporti al fine di pianificare, progettare, rendere operativi, sottoporre a manutenzione e gestire i sistemi di trasporto.

Occorre ricordare come gli **ITS** possono rappresentare uno strumento per l'attuazione di politiche di mobilità. In questo senso, gli **ITS** sono un elemento da includere nelle strategie delle città e nei programmi di investimento per raggiungere una città funzionale con una congestione e un impatto ambientale ridotti, una maggiore efficienza energetica e una maggiore sicurezza. Inoltre, gli **ITS** possono fornire accesso a dati che contribuiscono al miglioramento dello sviluppo sostenibile delle città.

In un momento critico come l'attuale, occorre peraltro indirizzare le poche risorse disponibili in settori come quello degli **ITS**, che richiedono investimenti molto ridotti rispetto a quelli infrastrutturali e con un tasso di ritorno molto più rapido, e che potrebbe portare i seguenti benefici:

- Aumento di capacità superiore al 10% a parità di infrastrutture;
- Sviluppo di servizi per la mobilità sostenibile: mobilità elettrica, car pooling, car sharing, bike sharing, mobilità ciclabile;
- Migliore qualità della vita con aumento della sicurezza, minori impatti ambientali e riduzione delle emissioni inquinanti per rendere le nostre città delle reali smart cities.

## 2.1 Le opportunità degli ITS: breve panoramica

Quale è il ruolo che la tecnologia può svolgere concretamente per migliorare la mobilità all'interno delle nostre città, sia in realtà in cui gli **ITS** hanno già un solido substrato nello Scenario di Riferimento, sia ove sono soltanto all'avvio?

La risposta a questa domanda presuppone la definizione di un obiettivo condiviso e misurabile. In termini generali, la ripartizione modale è sicuramente un buon indicatore dello stato di salute della mobilità di una città, dando per acquisiti tutti i ben noti vantaggi in termini di risparmio di risorse consumate e di inquinamento prodotto che la mobilità collettiva vanta nei confronti di quella privata.

**Gli ITS devono, pertanto, servire principalmente a favorire una ripartizione modale dai modi privati di trasporto a quelli collettivi.** Gli aspetti principali su cui l'impiego delle tecnologie può andare a influire sono legati alla accessibilità dei servizi.

Le **informazioni all'utenza** sono uno degli aspetti attraverso cui declinare il concetto di accessibilità: le reti di trasporto sono diventate sempre più complesse, l'intermodalità è un paradigma ormai imprescindibile, le discipline con cui i diversi modi di trasporto sono regolati sono sempre più dinamiche. Un utente ha bisogno di essere guidato lungo il suo spostamento senza interruzione di sorta, deve poter valutare semplicemente le diverse alternative secondo differenti parametri (costi, tempi, comfort, etc.), deve essere tempestivamente avvisato di eventuali anomalie di funzionamento e deve ricevere – specialmente in questi casi – soluzioni di backup efficaci.

Il **monitoraggio delle flotte del Trasporto Pubblico Locale (TPL)** (in tutte le sue componenti) e la disponibilità da parte degli utenti di terminali mobili (smartphone) rendono possibili già oggi diverse soluzioni che vanno in questa direzione; tuttavia, la sfida dei prossimi anni consiste nell'integrare in una soluzione complessiva a livello di città tutti i flussi informativi a disposizione.

Accessibilità significa anche segmentazione della domanda: diversificare i servizi, correlare informazioni provenienti da fonti diverse e fornire informazioni specifiche rispetto alle diverse tipologie di utenti e rispetto ai diversi dispositivi di accesso. Si pensi, ad esempio, alla componente di domanda turistica, oggi sempre più importante e che non può essere archiviata con delle semplici traduzioni delle informazioni diffuse. Un turista è un utente con specifiche necessità, con una conoscenza limitata o nulla delle regole basilari di funzionamento della città, non sempre connesso ad internet durante il suo spostamento. Vanno progettati servizi dedicati per offrirgli un'esperienza di qualità.

Secondo aspetto relativo all'accessibilità e per cui la tecnologia può giocare un ruolo di rilievo è quello legato ai metodi di **pagamento dei servizi di mobilità**. Ogni servizio utilizzato da un utente va infatti acquistato prima e poi pagato. La logica del passato che ancora oggi rappresenta l'esperienza più comune che un utente si trova a vivere, è stata quella di acquistare titoli di viaggio diversi per ogni tratta gestita da soggetti diversi. Le integrazioni più diffuse sono quelle relative alle tradizionali offerte del TPL in cui con un unico biglietto si può viaggiare su tutte (o su un insieme predefinito) le linee del sistema. Oggi, tuttavia le nostre città vedono il proliferare di servizi flessibili e gestiti da terze parti: si pensi per esempio agli operatori di car e bike sharing. In generale l'accesso ad ognuno di questi servizi prevede una specifica registrazione e l'installazione di una App dedicata.

Per rendere questi servizi realmente accessibili, si dovrà fare in modo che in un qualunque momento l'utente possa decidere di acquistarne uno, con un unico componente digitale, magari costituito direttamente dalla propria carta di credito o dal proprio cellulare.

La sfida è rappresentata dall'integrazione dei sistemi di pagamento che in questo caso deve affrontare un problema tecnologico assolutamente non marginale: la gestione integrata di flussi di denaro appartenenti a soggetti diversi, spesso anche in competizione tra di loro, con la possibile applicazione di tecnologie legate al blockchain per affrontare e risolvere tale questione.

Accessibilità significa anche sviluppare servizi innovativi che aggiungano flessibilità alla tipica rigidità del TPL classico. Tali servizi, in primis quelli di sharing, fanno largo uso di piattaforme digitali e vanno ad intercettare segmenti di domanda molto specifici. Per quanto tali servizi siano spesso sviluppati e gestiti da operatori di mercato, è corretto contemplare anche questi processi all'interno del quadro complessivo di quanto offerto dalla PA di una città nell'ambito delle scelte di mobilità: la PA deve infatti coordinarsi con tali gestori, definire in ogni caso le regole e soprattutto le modalità di integrazione tecnologica con le proprie piattaforme IT.

Le politiche di preferenziamento del TPL agli incroci semaforici rappresentano un ulteriore elemento di miglioramento della qualità percepita dei viaggi: in realtà da questo punto di vista, il preferenziamento ottiene anche dei risultati concreti sul fronte della produzione di veicoli chilometro; tuttavia, tale contributo è in genere sempre modesto e non in grado di incidere in maniera sensibile sulle scelte modali mentre l'incremento del comfort di viaggio risulta invece considerevole.

Un altro aspetto di vitale importanza da considerare in una mobilità fortemente promiscua è quello della **sicurezza**. Pensiamo per esempio all'utilizzo delle bici in città. Anche in questo caso le prime misure sono di carattere più strutturale che tecnologico, come le corsie ciclabili. Tuttavia, gli ITS possono entrare in campo con sistemi di sanzionamento finalizzati al controllo della velocità o del passaggio dei semafori agli incroci con il rosso.

I sistemi ITS possono giocare un ruolo nella definizione di **Zone a Traffico Limitato o Low Emissions Zones** attrezzate con varchi di accesso. Inoltre, l'introduzione di sistemi flessibili di tariffazione può permettere di raggiungere risultati importanti, in accordo a best practice nazionali ed europee.

In tema di **logistica urbana delle merci**, occorre tener conto di due aspetti fondamentali:

- 1) La gran parte delle consegne dell'ultimo miglio, stimata intorno all'80%, viene eseguita dal "conto proprio", vale a dire da soggetti che, come i commercianti e gli artigiani, trasportano direttamente i propri prodotti, e che tuttavia movimentano non più del 20% delle merci. Il restante 20% delle consegne, che però interessa l'80% delle merci, viene effettuata dal "conto terzi", vale a dire dall'autotrasporto professionale;
- 2) I veicoli utilizzati in ambito urbano sono per lo più al di sotto delle 3,5 tonnellate, i cosiddetti leggeri. In Italia circolano in tutto oltre 4 milioni di questo tipo di veicoli, immatricolati come autocarri, quasi tutti diesel, dei quali oltre la metà sono tra i più vecchi e inquinanti, appartenendo alla categoria Euro 3 o inferiore. Va però precisato che i veicoli impiegati dagli autotrasportatori in conto terzi sono per lo più di ultima generazione, quasi tutti Euro 5 o 6, e anche molti elettrici.

La situazione del traffico e dell'inquinamento nelle grandi città è resa ancor più drammatica dall'avvento dell'e-commerce, che nelle metropoli italiane comporta la circolazione giornaliera di 20-25 mila veicoli commerciali (in tutto il territorio nazionale si stimano circa 21 milioni di consegne l'anno).

Per fronteggiare tali criticità, è indispensabile iniziare a operare sin da subito per infrastrutturare le reti di trasporto in maniera adeguata alla messa in esercizio dei veicoli connessi e in prospettiva di quelli a guida autonoma.

### **3. La prima fase del GdL: le criticità e le opportunità**

#### **3.1 L'avvio**

Obiettivo del GdL "Finanziamenti per la digitalizzazione dei trasporti" è stato sin da subito quello di favorire la conoscenza e disponibilità dei fondi europei e nazionali sul tema della smart mobility, creare le condizioni per sfruttare al meglio il loro utilizzo, effettuare proposte per risolvere criticità e favorire la conoscenza della disponibilità di ulteriori finanziamenti nel quadro programmatico 2021-27.

Punto di partenza è stata l'interessante disponibilità dei fondi europei e nazionali sul settore della smart mobility e degli ITS in generale, ma al contempo la comune percezione di difficoltà nella spesa e conseguente limitato utilizzo da parte degli Enti Locali. Si è quindi cercato di procedere a un'analisi delle cause del fenomeno e alla formulazione di proposte migliorative.

Nella Fase 1 si è quindi partiti da un'analisi delle esperienze dei partecipanti al GdL e degli associati in generale sui fondi per gli ITS tramite:

- Utilizzo di strumenti innovativi in sessioni interattive online;
- Focus su casi di successo (best practice), discussi e analizzati anche per verificare possibili effetti multiplier;
- Focus su criticità (bad practice) nell'utilizzo dei fondi sia da parte degli Enti Centrali e Locali che del settore industriale ed analisi delle cause.

Risultati attesi erano:

- Individuazione delle più frequenti motivazioni di ritardi e mancata spesa;
- Formulazione di proposte migliorative per tipologia di causa individuata (es. mancanza di competenze tecniche e/o risorse umane, burocrazia, tempi lunghi di gestione dei bandi, mancato rispetto delle tempistiche...);
- Elaborazione di raccomandazione.

#### **3.2 Le esperienze del GdL e le best/bad practices**

##### **3.2.1 Esperienze del GdL con i finanziamenti**

Il GdL è entrato nel merito della Fase 1 analizzando le esperienze maturate sui fondi per gli ITS, utilizzando strumenti interattivi online (Mentimeter - [www.menti.com](http://www.menti.com)) che permettono il confronto diretto in tempo reale con i partecipanti.

Durante un incontro specifico, a dicembre 2020, sono state analizzate le cause dei casi di successo (best practice) e delle criticità (bad practice) nell'utilizzo dei fondi sia da parte degli Enti Centrali e Locali che del settore industriale.

L'obiettivo di tale incontro è stato quello di individuare le più frequenti motivazioni di ritardi e mancata spesa, nonché la conseguente formulazione di proposte migliorative per tipologia di causa individuata (es. mancanza di competenze tecniche e/o risorse umane, burocrazia, tempi lunghi di gestione dei bandi, mancato rispetto tempistiche, etc.).

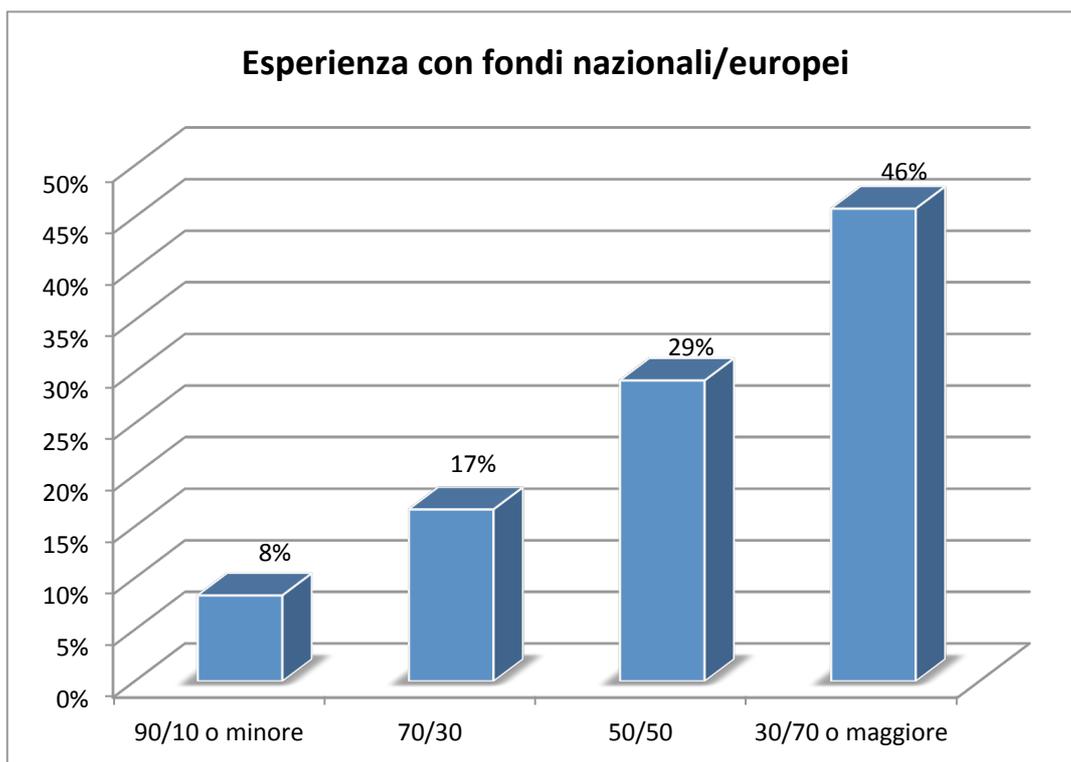
I risultati del sondaggio online sono stati cumulati con quelli pervenuti da parte di chi non ha potuto prendere parte direttamente alla survey online e resi noti in successivo incontro, a febbraio 2021.

Al contempo è stato chiesto di inviare una breve descrizione della best e/o bad practice di cui si aveva esperienza diretta nel campo finanziamenti. I risultati del sondaggio sono riportati di seguito.

La sessione online ha visto 21 partecipanti a cui si sono aggiunte ulteriori 3 risposte pervenute successivamente. Il sondaggio è iniziato con la domanda 1) sulla tipologia Ente/azienda, dove è emerso che il 29% dei partecipanti appartiene alla PA/controllo pubblico, il 62% ad Aziende private e il 9% ad ente di Ricerca/Università.

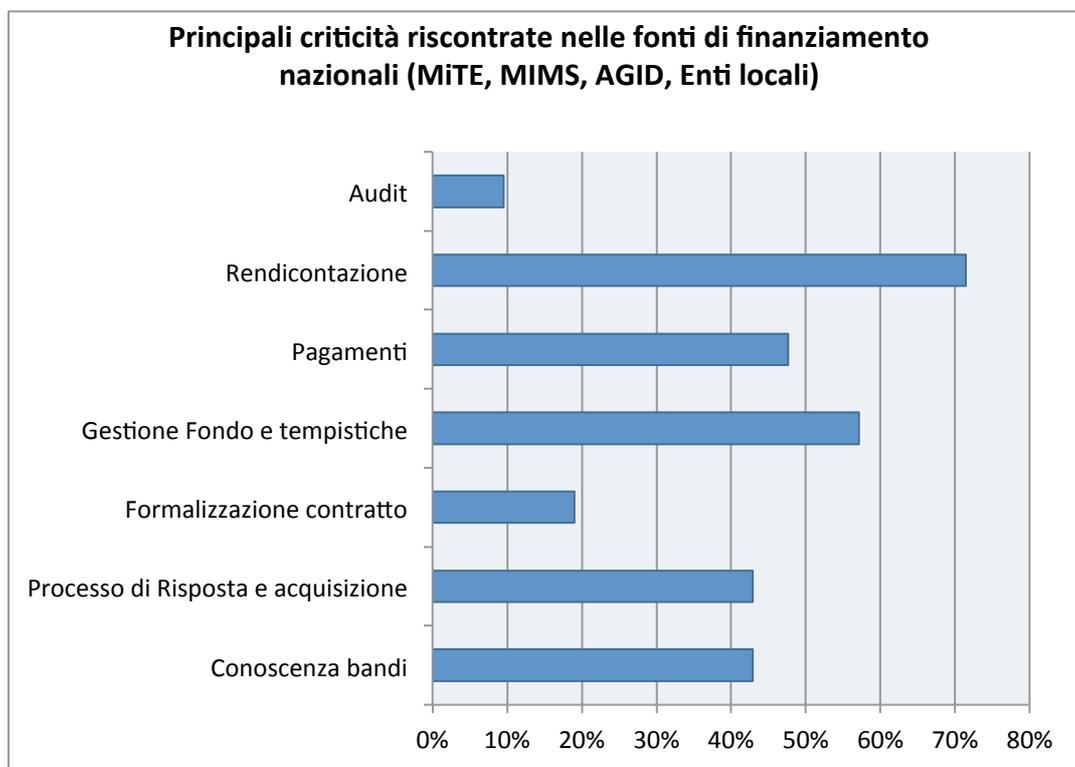
Si è proseguito con la domanda 2) "Hai avuto esperienze con finanziamenti", ove l'87% ha risposto affermativamente ed il 13% negativamente.

Si è poi continuata l'analisi di dettaglio con la domanda "Percentuale di esperienza con fondi nazionali/europei", ove la risposta è riportata in figura seguente:



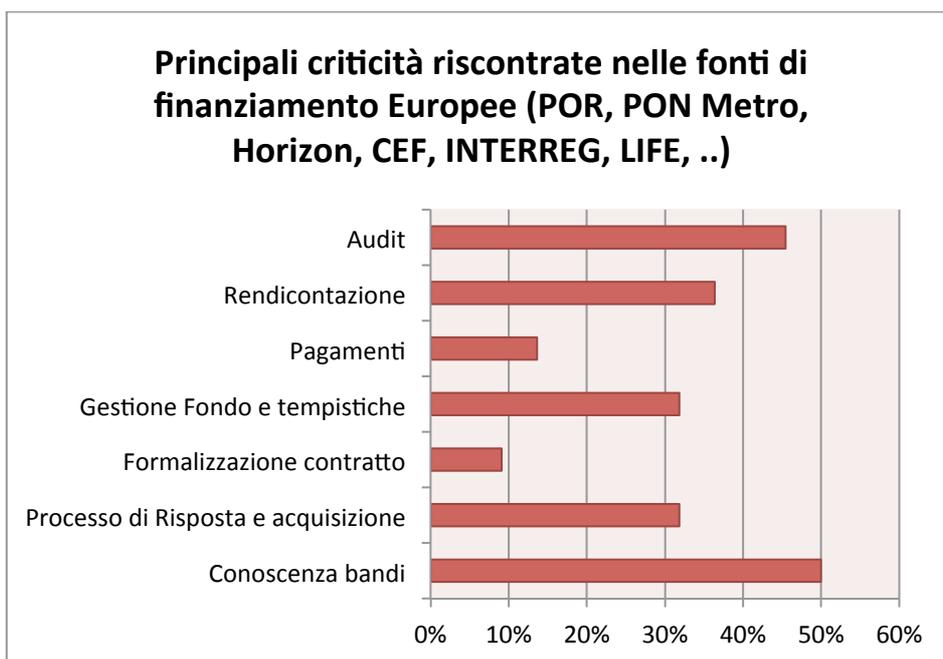
La grande maggioranza dei partecipanti ha quindi manifestato una notevole esperienza con gli strumenti di finanziamento.

La domanda 4) è entrata nelle principali criticità riscontrate nelle fonti di finanziamento nazionali (MIMS, MiTE, AGID, Enti Locali). La risposta, che poteva essere multipla, è schematizzata dalla figura seguente.



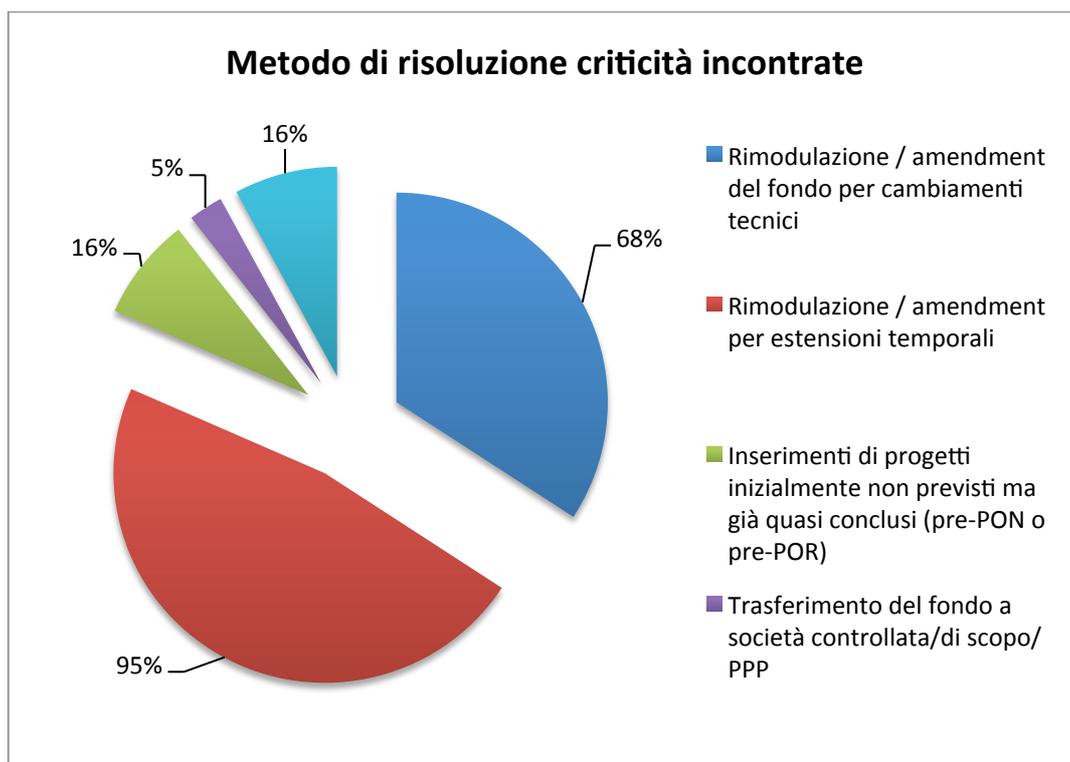
In questo caso le risposte sono state più variegate. Si notano peraltro criticità maggiori nella conoscenza bandi, nel processo di risposta e acquisizione e nei pagamenti, ma soprattutto nella gestione del fondo e delle tempistiche e nelle procedure di rendicontazione.

La domanda 5) ha riguardato le principali criticità riscontrate nelle fonti di finanziamento Europee (POR, PON Metro, Horizon, CEF, INTERREG, LIFE, altri strumenti da specificare).



Anche in questo caso le risposte sono state variegata, ma le criticità riguardano ambiti differenti. Si notano infatti criticità maggiori di nuovo nella conoscenza bandi e nel processo di risposta e acquisizione e nei pagamenti, ma soprattutto nelle procedure di audit mentre gestione del fondo e delle tempistiche nonché procedure di rendicontazione risultano meno critiche.

La domanda 6) ha cercato di comprendere il metodo di risoluzione delle criticità incontrate ed ha riscontrato risultati come segue.



I metodi di risoluzione più frequenti riguardano rimodulazioni/amendment del fondo per cambiamenti tecnici e/o per estensioni temporali. Una quota significativa di risoluzione delle criticità risulta tramite inserimenti di progetti inizialmente non previsti ma già quasi conclusi (cosiddetti pre-PON o pre-POR) per evitare tagli di budget per mancata spesa nel periodo.

La domanda 7) ha cercato di individuare l'esistenza di criticità non risolte. Le risposte si sono suddivise in maniera quasi equa fra le opzioni proposte come segue, dimostrando criticità non risolte un po' in tutti i settori e la necessità di azioni di miglioramento.

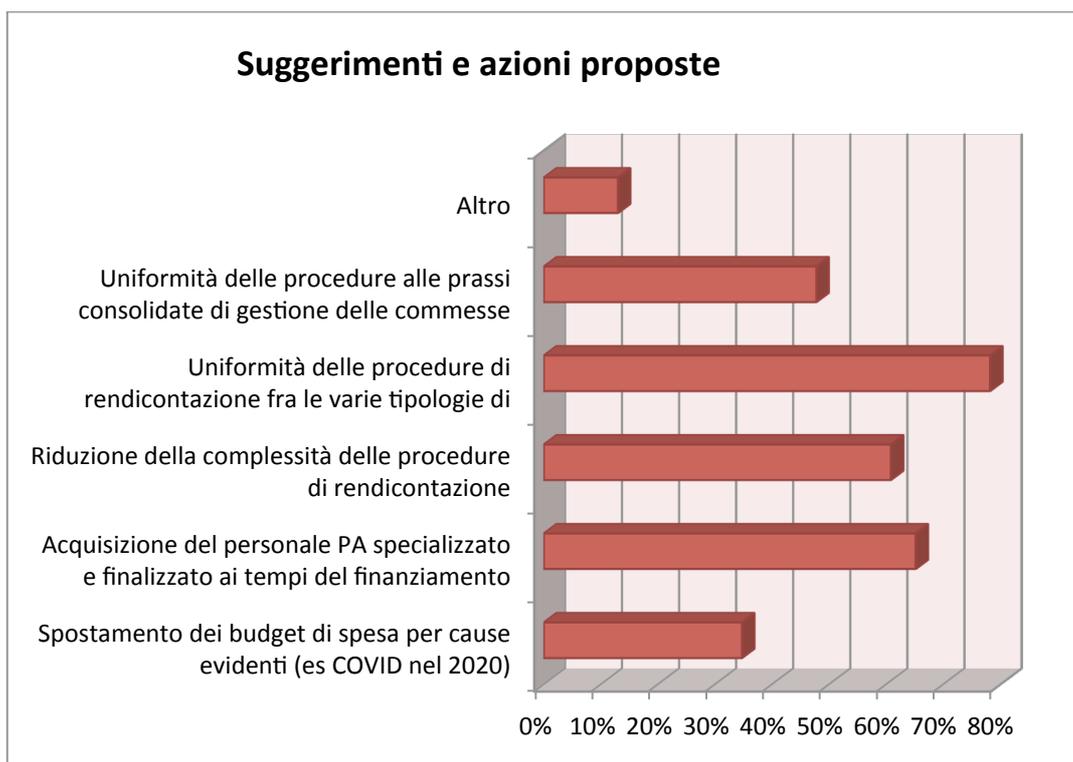


Sono risultate leggermente meno critiche le opzioni di taglio del finanziamento per mancato raggiungimento della spesa e complessità nella gestione delle rendicontazioni ed audit. Più problematiche, invece, la mancanza di preparazione specifica del personale della stazione appaltante nonché le procedure e burocrazia del fondo non aderenti alle prassi consolidate di gestione delle commesse.

La domanda 8) ha richiesto se vi fossero esperienze positive (best practice) da condividere e il 54% ha risposto positivamente.

La domanda 9) ha viceversa richiesto se vi fossero esperienze negative (bad practice) da condividere. Il 52% ha risposto affermativamente.

L'ultima domanda 10) ha richiesto se vi fossero eventuali suggerimenti e azioni proposte, proponendo alcune opzioni a risposta multipla come riportate in figura successiva.



Si evidenzia come la possibilità di spostamento dei budget di spesa per cause evidenti (es. COVID nel 2020) non sia fra le risposte più indicate diversamente da come ci si poteva aspettare. Risultano, invece, maggiormente indicate la possibilità di acquisizione del personale PA specializzato e finalizzato ai tempi del finanziamento, e la richiesta dell'“uniformità delle procedure di rendicontazione stesse fra le varie tipologie di finanziamento.

Nei paragrafi successivi viene riportata una breve descrizione delle più significative risposte alle best/bad practice, per poi provare ad individuare raccomandazioni che tengano conto delle risposte all'ultima domanda, il tutto da proporre agli Enti appaltanti per ridurre tali esperienze negative ed aumentare il corretto utilizzo dei finanziamenti.

### 3.2.2 Best e bad practice del GdL

I partecipanti hanno riportato vari esempi di best e bad practice che hanno vissuto nelle loro esperienze con progetti finanziati. Successivamente, si è cercato di raggruppare quanto pervenuto in alcune macro categorie su cui è più facile proporre raccomandazioni per ridurre o eliminare le bad practice e far diffondere quanto possibile le best practice.

**Per quanto riguarda i finanziamenti nazionali**, i partecipanti del GdL hanno riscontrato **criticità** che per ordine d'importanza sono:

1. **Aleatorietà dei tempi e delle modalità di approvazione/evasione** di tutte le fasi in mano all'erogatore del fondo, comunque molto lunghi e molto più lunghi rispetto a quanto previsto dalle tempistiche di progetto;
2. **Modalità di rendicontazione e approvazione**, con regole poco chiare e addirittura cambiate in corso d'opera;
3. **"Finestre" di rendicontazione ristrette e distanziate fra loro** (semestrali) che comportano un allungamento dei tempi di progetto;
4. **Piattaforme informatiche di presentazione delle proposte e rendicontazione inadeguate** a reggere i carichi, farraginose, lente ed a volte anche difformi dalle relative guide di utilizzo.

La **burocrazia dei progetti di finanziamento nazionali risulta molto più complessa di quella europea**, i tempi (del progetto, del finanziamento, della chiusura) non risultano certi e si dilatano così a lungo che spesso si arriva all'audit parecchi anni dopo l'assegnazione del progetto. Sovente accade che in azienda non ci sia più nessuno in grado di ricostruire la ragione delle scelte o delle azioni intraprese e si è costretti a fare uno sforzo immotivato per produrre documentazione, con un costo burocratico enorme. Ne risulta una graduale decrescita della percezione dell'efficacia dello strumento da parte delle aziende.

**Per quanto riguarda i finanziamenti europei**, la difficoltà maggiore è nell'accesso ai finanziamenti in termini di capacità di lobbying, associazione in consorzi e redazione di proposte efficaci, accattivanti e quindi vincenti. Inoltre, la normativa nazionale/regionale tende a complicare la gestione dei finanziamenti europei gestiti a livello locale (es. PON e POR).

**Con riferimento a esperienze positive in ambito nazionale**, è interessante la modalità del credito d'imposta per attività di Ricerca e Sviluppo, con un rapporto estremamente favorevole fra l'entità del finanziamento ottenuto e l'overhead necessario in termini amministrativi, burocratici e di rendicontazione per ottenerlo. Trattandosi inoltre di un sistema a "silenzio/assenso", consente tempi assolutamente certi in termini di acquisizione del finanziamento.

**In ambito europeo**, la situazione dei progetti di ricerca e sviluppo EU risulta di gestione abbastanza semplice ed a tempi di gestione e pagamento certi, che appare migliore di quella nazionale.

### 3.3 Le Raccomandazioni del GdL

Le risposte al questionario e le bad/best practice propongono una chiara indicazione dei temi d'azione per un migliore utilizzo delle fonti di finanziamento.

Risulta necessario che le **Stazioni Appaltanti utilizzino un approccio inclusivo e trasversale rispetto ai fondi europei e nazionali**, evidenziando la complementarità tra fondi e il collegamento a obiettivi strategici comuni, possibilmente attraverso la gestione integrata e complementare dei progetti finanziati finalizzati all'effettivo raggiungimento degli obiettivi strategici e valutarne l'impatto ed il valore pubblico prodotto dalle amministrazioni.

Per quanto riguarda misure di sostegno rivolte alle imprese, occorre prevedere un **maggiore coordinamento tra i vari titolari di Programmi Operativi per evitare iper-proliferazione di bandi e sovrapposizioni** (ad esempio tra POR e PON).

Va meglio caratterizzato il ruolo degli Enti Locali e territoriali quali i Comuni, nella realizzazione di interventi finanziati da fondi europei nel territorio, attribuendo dunque a tali enti gli strumenti, le competenze ed il ruolo di governance necessari per la gestione dei progetti finanziati.

Vengano adottate **procedure semplificate ed omogenee per facilitare l'accesso ai finanziamenti e incrementare il tasso di successo delle proposte di qualità** e in particolare:

- Sia favorita una stabilità delle misure atte ad accrescere la capacità di rispondere e la qualità delle proposte candidate;
- Siano adottati criteri di assegnazione delle risorse che premiano la qualità delle proposte progettuali;
- Siano prestabiliti e garantiti i tempi di valutazione delle proposte e di assegnazione dei fondi ("time to grant" certo);
- Siano promossi dalle varie Autorità di Gestione (PON e POR) bandi e procedure omogenei sia nella formulazione che nelle regole attuative, evitando incertezze interpretative;
- Sia introdotto personale qualificato in tutte le Stazioni Appaltanti, sia dal punto di vista tecnico che procedurale.

Azioni correttive su tali punti di attenzione potrebbero quindi essere, soprattutto a livello nazionale, l'adozione di processi, metodologie e tempistiche già in uso all'UE per la gestione locale e più chiaramente:

1. Introduzione estesa del metodo del "work programme", solitamente applicato a livello europeo e che permette una programmazione delle scadenze, dei plafond disponibili, dell'oggetto dei bandi, delle milestones;
2. Uniformità e chiarezza delle procedure di partecipazione e rendicontazione;
3. Dimensionamento, formazione e competenza dei valutatori sia in fase di selezione che di rendicontazione adeguata alla complessità del progetto, entità dei finanziamenti e numerosità delle proposte/progetti;
4. Tempi certi di selezione e rendicontazione con, per quest'ultima, introduzione di meccanismi automatici di controllo esuccessivo silenzio/assenso, eventualmente integrati da controlli a campione successivi;
5. Rendicontazione "a sportello" e non a finestre predefinite; in alternativa, prevedere finestre con frequenza più elevata, almeno trimestrale;
6. Piattaforme telematiche di gara e rendicontazione affidabili, intuitive, reattive;
7. Selezione di personale adeguato con le necessarie conoscenze e competenze in tema di Europrogettazione e di Portfolio, Program e Project management da parte di tutte le PA e dagli enti committenti della filiera

dei fondi finanziati, dal Ministero alla Società in-house, sulla base delle specifiche competenze ed esperienze professionali;

8. È indispensabile che per i soggetti coinvolti a diverso titolo nella gestione dei fondi europei siano previsti percorsi di aggiornamento e formazione continua e specializzante nello specifico settore dei finanziamenti.

#### **4 La seconda fase del GdL: le opportunità interesse**

Nella seconda fase del GdL si è passati all'approfondimento delle opportunità di finanziamento che risultavano già disponibili per la smart mobility al momento dello svolgimento dei lavori, ovvero: residui del programma UE di R&S H2020, PON Città Metropolitane 2014-2020 (gestito dall'Agenzia per la Coesione Territoriale), Programmi Regionali POR FESR 2014-20 dedicati alla Mobilità, Smarter Italy / Smart Mobility (gestito da Agenzia per l'Italia Digitale), fondi nazionali del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), Ministero Sviluppo Economico (MiSE), Ministero della Transizione Ecologica (MiTE), Ministero Innovazione Tecnologica e Transizione Digitale (MITD), e i fondi COVID per la mobilità fra cui il fondo UE creato dalla Commissione con i risparmi del periodo 2014-20 per poter reagire rapidamente alla crisi pandemica che ha avvolto l'Europa nel biennio 2020-2021.

Tali analisi sono state integrate con il coinvolgimento diretto delle principali Stazioni Appaltanti tramite interlocuzioni volte a fornire un'ulteriore sensibilizzazione degli Enti Centrali e Locali sulle tematiche ITS e i loro positivi impatti sul territorio, tra cui:

- Piattaforma Enti Locali TTS Italia;
- Agenzia di Coesione Territoriale (ACT);
- Agenzia per l'Italia Digitale (AGID);
- MIMS.

Di seguito sono esplicitate le fonti di finanziamento disponibili per gli ITS nella parte europea, essenzialmente dovuti a residui della programmazione 2014-2020.

Il tempo dei bandi e dei progetti della programmazione 2014-2020 non è ancora finito. Nel 2021 avremo una situazione intermedia, tipica degli inizi di ogni periodo di programmazione: i precedenti programmi stanno andando ad esaurimento, mentre si attende l'avvio graduale dei nuovi.

Sono a tutt'oggi ancora aperti vari bandi sui programmi a gestione diretta, direttamente consultabili sul portale ufficiale della Commissione europea, anche se ormai con la conclusione del Bando Green Deal da 1 miliardo di euro scaduto a gennaio 2021, la maggior parte di essi si è conclusa.

Il 27 gennaio la Commissione ha infatti ricevuto 1550 proposte per il bando H2020 Green Deal di cui sopra, a dimostrazione di una risposta importante da parte della comunità di ricerca in Europa per trovare soluzioni che affronteranno la crisi climatica, ripristineranno e preserveranno i nostri ecosistemi e proteggeranno le nostre società, guidandole verso una ripresa sostenibile.

I progetti finanziati, valutati da esperti indipendenti, dovranno fornire soluzioni chiare e tangibili in otto aree corrispondenti alle priorità del Green Deal - esplicitate nel seguito del documento, e in due aree orizzontali (rafforzare la conoscenza e responsabilizzare i cittadini). Una specifica area di invito del Green Deal ha riguardato la mobilità sostenibile e intelligente.

Il Green Deal europeo è la tabella di marcia della Commissione europea per rendere l'Europa il primo continente climaticamente neutro entro il 2050, con un'economia sostenibile che non lascia indietro nessuno. Per raggiungere questo obiettivo, previsto al 2050, sarà necessaria un'azione da parte di tutti i settori dell'economia, investendo in tecnologie rispettose dell'ambiente, sostenendo l'industria per innovare, introducendo forme di trasporto pubblico e privato più pulite, più economiche e più sane, decarbonizzando il settore energetico.

#### **4.1 I fondi strutturali 2014-20 d'interesse: PON Metro e POR FESR**

**Riguardo ai Fondi Strutturali**, i Regolamenti europei prevedono che le spese siano ammissibili "se sono state sostenute da un beneficiario e pagate tra la data di presentazione del programma alla Commissione o il 1° gennaio 2014, se anteriore, e il 31 dicembre 2023". Vale dunque la cosiddetta regola "n+3": sono finanziabili attività su progetti fino al terzo anno successivo al termine del periodo di programmazione. Ovviamente, perché questo possa avvenire, i bandi devono essere lanciati – e i progetti valutati, avviati ed eseguiti – con sufficiente anticipo.

Gli Organismi Intermedi (ACT, Città Metropolitane e Regioni) sono nella piena attuazione dei vari Programmi e molti Bandi sono attivi.

##### **4.1.1 Il PON Metro 2014-20**

Il **Programma Operativo Nazionale (PON) "Città Metropolitane 2014 – 2020"** è stato adottato dalla Commissione europea con Decisione C (2015) 4998 del 14 luglio 2015 e può contare su una **dotazione finanziaria pari a 858,9 milioni di euro**, di cui 650,2 a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) e relativa quota di cofinanziamento nazionale, e 208,7 sul FSE e relativa quota di cofinanziamento nazionale. Degli 858,9 milioni di euro, 588,1 milioni di euro rappresentano il contributo dei Fondi Strutturali e d'Investimento europei.

Il Programma, a titolarità dell'Agenzia per la Coesione Territoriale, supporta le priorità dell'Agenda urbana nazionale e, nel quadro delle strategie di sviluppo urbano sostenibile delineate nell'Accordo di Partenariato per la programmazione 2014-2020, si pone in linea con gli obiettivi e le strategie proposte per l'Agenda urbana europea che individua nelle aree urbane i territori chiave per cogliere le sfide di crescita intelligente, inclusiva e sostenibile poste dalla Strategia Europa 2020.

Le città metropolitane interessate sono 14: Torino, Genova, Milano, Bologna, Venezia, Firenze, Roma, Bari, Napoli, Reggio Calabria, Cagliari, Catania, Messina e Palermo. Le città capoluogo sono individuate quali Autorità Urbane (AU), ai sensi dell'art.7 del Regolamento (UE) 1301/2013 e assumono il ruolo di Organismo Intermedio (OI) sulla base di un apposito atto di delega da parte dell'Agenzia per la Coesione Territoriale, a cui è assegnato il ruolo di Autorità di Gestione (AdG) del PON.

Il PON Città Metropolitane 2014-2020 mira ad incidere rapidamente su alcuni nodi tuttora irrisolti che ostacolano lo sviluppo nelle maggiori aree urbane del paese, interpretando due driver di sviluppo progettuale dei tre costitutivi dell'Agenda urbana nazionale definita dall'Accordo di Partenariato:

- Applicazione del paradigma "Smart city" per il ridisegno e la modernizzazione dei servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori delle città (Obiettivi tematici 2 e 4);
- Promozione di pratiche e progetti di inclusione sociale per i segmenti di popolazione ed i quartieri che presentano maggiori condizioni di disagio (interpretazione territoriale dell'Obiettivo tematico 9).

Il Programma non interviene direttamente in merito al terzo driver dell'Agenda Urbana, dedicato al "rafforzamento della capacità delle città di attrarre segmenti di filiere produttive globali e favorire la crescita di servizi avanzati", già presente in parte della programmazione regionale.

Nella stessa ottica, il Programma non interviene su altri Obiettivi tematici e risultati attesi individuati nell'Accordo di partenariato, non previsti nell'ambito dell'Agenda urbana nazionale 2014-2020. Di conseguenza il PON METRO non sostiene investimenti nei campi di azione tipici dell'OT3 "Competitività delle imprese", dell'OT5 "Clima e rischi ambientali" e dell'OT6 "Tutela dell'ambiente", che sono oggetto dell'Agenda urbana dei Programmi Operativi Regionali.

Il Programma interviene con intensità finanziarie differenti nelle tre categorie di regioni, privilegiando il più ampio deficit e fabbisogno di intervento nelle regioni meno sviluppate. Gli Assi d'interesse per il settore sono:

- Asse 1 – Agenda digitale metropolitana – 151.98 milioni di euro;
- Asse 2 – Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana – 318.29 milioni di euro.

Su <http://www.ponmetro.it/home/ecosistema/viaggio-nei-cantieri-pon-metro/elenco-progetti/> è possibile trovare lo stato di attuazione di ciascun progetto e verificare potenziali interessi sui siti di ciascuna città beneficiaria.

#### **4.1.2 Il POR FESR 2014-20**

Il FESR mira a consolidare la coesione economica e sociale dell'Unione europea correggendo gli squilibri fra le regioni. Il FESR concentra gli investimenti su diverse aree prioritarie chiave in un approccio noto come «concentrazione tematica» su innovazione e ricerca, agenda digitale, sostegno alle PMI ed economia a basse emissioni di carbonio.

Le risorse FESR stanziare a favore di tali priorità dipendono dalla categoria di regione, ove nelle regioni più sviluppate almeno l'80% dei fondi deve concentrarsi su almeno due priorità (in transizione il 60%, in ritardo di sviluppo il 50%).

Ad esempio, la Regione Lazio, con il Programma Operativo cofinanziato dal FESR (POR) descrive la strategia e definisce gli strumenti per contribuire alla realizzazione della Strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva e per il conseguimento della coesione economica, sociale e territoriale.

La scelta degli obiettivi tematici e delle priorità di investimento per il FESR nel periodo 2014-2020 è stata articolata come segue:

---

- Asse 1 - Ricerca e innovazione (180.000.000 euro);
- Asse 2 - Lazio Digitale (154.270.000 euro);
- Asse 3 - Competitività (276.400.000 euro);
- Asse 4 - Sostenibilità energetica e mobilità (176.000.000 euro);
- Asse 5 - Prevenzione del rischio idrogeologico (90.000.000 euro);
- Assistenza Tecnica (36.395.194 euro).

La dotazione finanziaria totale del POR FESR Lazio 2014-2020 ammonta a 913.065.194 euro.

Per trovare i bandi diretti a valere sul POR regionale, occorre verificare Regione per Regione in quanto ciascuna attiva proprie procedure. Ad esempio, la Regione Lazio, previa iscrizione, invia una newsletter periodica con link sui bandi aperti da [www.lazioinnova.it](http://www.lazioinnova.it) che è l'Ente regionale incaricato dell'attuazione del POR FESR 2014-20 oppure su <http://lazioeuropa.it/bandi/?Fondo=1>.

Ogni Regione ha comunque un proprio portale su cui sono riportati i vari bandi e le modalità di partecipazione ad essi. Di seguito, i principali siti regionali:

- Valle D'Aosta: [https://www.regione.vda.it/energia/PO\\_FESR\\_2014-2020/default\\_i.aspx](https://www.regione.vda.it/energia/PO_FESR_2014-2020/default_i.aspx)
- Piemonte: <https://www.regione.piemonte.it/web/temi/fondi-progetti-europei/fondo-europeo-sviluppo-regionale-fesr/bandi-por-fesr-2014-2020-finanziamenti-domande;>
- Lombardia: <https://www.fesr.regione.lombardia.it/wps/portal/PROUE/FESR/Bandi;>
- Veneto: <https://www.regione.veneto.it/web/programmi-comunitari/bandi3;>
- Provincia Autonoma di Bolzano: <http://www.provincia.bz.it/politica-diritto-relazioni-estere/europa/finanziamenti-ue/bandi-e-inviti.asp;>
- Provincia Autonoma di Trento: <https://fesr.provincia.tn.it/Programma-Operativo-FESR-2014-2020;>
- Friuli-Venezia Giulia: [https://www.regione.fvg.it/rafvfg/cms/RAFVG/fondi-europei-fvg-internazionale/por-fesr/bandi-aperti2014-2020/;](https://www.regione.fvg.it/rafvfg/cms/RAFVG/fondi-europei-fvg-internazionale/por-fesr/bandi-aperti2014-2020/)
- Liguria: <https://www.regione.liguria.it/homepage/fondieuropei/por-fesr-2014-2020/i-bandi-del-por-fesr-2014-2020.html;>
- Emilia-Romagna: <https://fesr.regione.emilia-romagna.it/opportunita/bandi;>
- Toscana: <https://www.regione.toscana.it/por-fesr-2014-2020-bandi-di-gara;>
- Marche: <https://www.regione.marche.it/Entra-in-Regione/Fondi-Europei/bandi-fesr;>
- Umbria: <https://www.regione.umbria.it/programmazione-fesr;>
- Campania: <http://porfesr.regione.campania.it/it/opportunita-e-bandi/opportunita-di-finanziamento;>

- Sardegna: <https://www.sardegnaprogrammazione.it/index.php?xsl=1402&s=35&v=9&c=14038&es=6603&na=1&n=10&catrif=14035&tipodoc=1,3;>
- Abruzzo: [https://www.regione.abruzzo.it/content/bandi-por-fesr-2014-2020;](https://www.regione.abruzzo.it/content/bandi-por-fesr-2014-2020)
- Molise: [https://moliseineuropa.regione.molise.it/avvisi;](https://moliseineuropa.regione.molise.it/avvisi)
- Puglia: [https://por.regione.puglia.it/bandi-e-avvisi;](https://por.regione.puglia.it/bandi-e-avvisi)
- Basilicata: [http://europa.basilicata.it/fesr/category/avvisi-e-bandi/bandi/;](http://europa.basilicata.it/fesr/category/avvisi-e-bandi/bandi/)
- Calabria: [https://calabriaeuropa.regione.calabria.it/website/bandi/;](https://calabriaeuropa.regione.calabria.it/website/bandi/)
- Sicilia: [https://www.euroinfosicilia.it/.](https://www.euroinfosicilia.it/)

Inoltre, può essere utile consultare pubblicazioni divulgative realizzate dall’Agenzia per la Coesione Territoriale. Ad esempio, su <https://www.agenziacoesione.gov.it/comunicazione/pubblicazioni/cohesion-magazine/> sono rappresentati i risultati della politica di coesione in maniera unitaria dai vari territori.

#### 4.2 REACT-EU (Recovery Assistance for Cohesion and the Territories of Europe)

Il 2020 è stato per l’Europa e per la Commissione europea un anno davvero particolare. Si sono infatti avuti due eventi concomitanti di primaria importanza: le elezioni Europee con cambio della Commissione europea, dal 2020 a guida Van Der Leyen, e la crisi pandemica da COVID-19.

L’anno di cambio della guida della Commissione coincide con l’anno del termine del quadro finanziario, in questo caso quello 2014-2020, con dedica alla stabilizzazione del successivo quadro finanziario e cioè quello 2021-2027 approvato dal Consiglio d’Europa e dal Parlamento europeo a dicembre 2020. Per questo normalmente l’anno di termine del quadro finanziario non presenta nuove opportunità che si dispiegano a partire dall’anno successivo.

A seguito della pandemia di Coronavirus, la Commissione Europea ha lanciato però un piano di ripresa completo e ambizioso e la politica di coesione ha svolto un ruolo chiave nel garantire una ripresa equilibrata e promuovere la convergenza fra le regioni europee. Il regolamento del nuovo fondo REACT-UE (Recovery Assistance for Cohesion and the Territories of Europe) è stato adottato il 23 dicembre 2020.

Lo strumento REACT-EU è del tutto nuovo: si tratta di un completamento ai programmi 2014-2020 e in aggiunta agli stanziamenti per la coesione 2021-2027, portando la dotazione totale dei Fondi strutturali e di investimento superiore ai livelli attuali.

Si proseguono ed estendono le misure di risposta e riparazione alle crisi conseguenti al Coronavirus, costituendo un ponte verso il piano di recupero a lungo termine. Pertanto, queste risorse aggiuntive saranno utilizzate per progetti che promuovono le capacità di riparazione delle crisi causate dal coronavirus, nonché per investimenti in operazioni che contribuiscono a preparare una ripresa verde, digitale e resiliente dell’economia.

Il successo dell'attuazione di REACT-EU dipenderà da 3 elementi costitutivi: la sua forza (dotazione finanziaria), velocità (utilizzando i programmi esistenti fino al 2023) e piena flessibilità delle regole di attuazione.

Queste risorse aggiuntive saranno distribuite agli Stati Membri nel 2021 e nel 2022 dal FESR, dal FSE, dal FEAD - Fondo Europeo di Aiuto agli inDigenti e dall' IOG - Iniziativa Occupazione Giovanile. Possono essere finanziate anche misure di assistenza tecnica.

Al fine di fornire un rapido sostegno alle regioni, sono ammissibili le spese sostenute dal 1 ° febbraio 2020. La data finale di ammissibilità per questa spesa è fissata al 31 dicembre 2023, in linea con il quadro legislativo 2014-2020.

Al fine di creare le giuste condizioni per la ripresa, sarà anche possibile sostenere gli investimenti che contribuiscano alla transizione verso un'economia digitale e verde, nonché in infrastrutture che forniscano servizi di base ai cittadini o misure economiche nelle regioni più dipendenti dai settori più colpiti dalla crisi (es. turismo, cultura, servizi di ospitalità, ecc.).

Per fornire la massima assistenza possibile agli Stati Membri, le condizioni di attuazione di queste risorse aggiuntive sono molto generose e flessibili. Per questo finanziamento non è richiesto alcun cofinanziamento nazionale. Non c'è condizionalità ex-ante o concentrazione tematica.

Le **risorse europee assegnate all'Italia dal programma supplementare REACT-EU** per la politica di coesione sono destinate a essere gestite a livello centrale nell'ambito del Recovery plan. Si tratta di **13,5 miliardi di euro** in tutto (sui 47,5 miliardi di euro dell'intero programma a livello UE), ripartiti nel quadro di programmazione definito con la proposta inviata alla Commissione Europea lo scorso 9 aprile 2021, dal Ministro per il Sud e la Coesione territoriale.

Risorse da investire nella fase finale del ciclo programmazione della politica di coesione 2014-2020, per contribuire a superare gli effetti della crisi pandemica e rilanciare l'economia in un'ottica verde, digitale e di resilienza sociale e occupazionale. Risorse supplementari da investire entro il 31 dicembre 2023, e che vanno a potenziare le dotazioni dei Programmi operativi 2014-2020 con l'obiettivo di sostenere la ripresa dal Covid in attesa dell'operatività della nuova generazione di POR e PON 2021-2027.

**REACT-EU assume quindi anche la valenza di strumento ponte tra vecchia e nuova programmazione** della Politica di Coesione, previsto da Next Generation EU (NGEU) per assicurare continuità al sostegno alle imprese, già duramente colpite dalle conseguenze dell'emergenza sanitaria.

Il primo via libera della Commissione è arrivato il 6 agosto e ha autorizzato la riprogrammazione del **PON IC (Imprese)**, che potrà contare su **risorse aggiuntive per circa 1,8 miliardi di euro**, di cui 1,565 miliardi per l'annualità 2021, immediatamente disponibili, e 250 milioni per l'annualità 2022, da programarsi successivamente. Tali risorse sono destinate all'istituzione del nuovo **Asse VI "Promuovere il superamento degli effetti della crisi nel contesto della pandemia di COVID-19 e delle sue conseguenze sociali e preparare una ripresa verde, digitale e resiliente dell'economia"**, che finanzia sia interventi a sostegno delle imprese, che misure in materia di energia.

Il 10 agosto la UE ha dato il via libera a **1,1 miliardi di euro di finanziamenti FSE** a favore del **Programma Operativo Nazionale Ricerca e Innovazione**, che aiuteranno a rafforzare la resilienza e la capacità del

---

sistema sanitario, migliorare l'accesso all'istruzione terziaria e migliorare il capitale umano. Le misure concrete includono corsi di formazione specialistica per medici, sostegno per borse di studio a studenti provenienti da famiglie a basso reddito, riduzione delle tasse universitarie e fornitura di corsi di formazione specializzati nei settori dell'innovazione e della transizione verde e digitale.

Sempre il 10 agosto la Commissione Europea ha deliberato un importo aggiuntivo di **322 milioni di euro** di fondi FESR per il **Programma Operativo Nazionale Infrastrutture e Reti**, che favoriranno la sostenibilità ambientale riducendo le perdite nella rete di distribuzione idrica del Mezzogiorno.

Il 9 agosto, pubblicata poi il 12 agosto, è arrivata una nuova decisione a favore dell'Italia con lo sblocco di oltre **1 miliardo di euro per il Programma Operativo Nazionale FESR-FSE per le Città Metropolitane**. Queste risorse mirano a rafforzare la transizione verde e digitale, oltre alla resilienza delle città metropolitane.

Infatti, la Decisione C(2021) 6028 della Commissione europea del 9 agosto 2021 (Testo reperibile su [http://www.ponmetro.it/wp-content/uploads/2016/11/1\\_IT\\_ACT\\_part1\\_v3-2.pdf](http://www.ponmetro.it/wp-content/uploads/2016/11/1_IT_ACT_part1_v3-2.pdf)) ha approvato le modifiche al Programma Operativo Città Metropolitane 2014-2020. Con tale Decisione, il PON Metro ha ottenuto risorse addizionali pari a 1.120.070.283,00 euro provenienti dalla quota italiana del REACT-EU. La Decisione della Commissione Europea riconosce, di fatto, la validità dell'impianto programmatico messo in campo dall'Autorità di Gestione e dai 14 Organismi Intermedi, con la collaborazione del Dipartimento per le Politiche di Coesione, che prevede l'investimento delle risorse addizionali mediante due nuovi assi tematici (assi 6 e 7) e un nuovo asse di assistenza tecnica (asse 8).

Nello specifico, l'asse 6 (Ripresa verde, digitale e resiliente), finanziato dal FESR, raggiunge una dotazione di **920 milioni di euro per realizzare interventi in diversi ambiti in grado di incidere sui processi di ripresa e trasformazione delle città**. Fra questi: servizi digitali, miglioramento della qualità dell'ambiente, adattamento ai cambiamenti climatici, risparmio ed efficientamento energetico, miglioramento della fruibilità degli spazi urbani, ripristino di aree urbane degradate, forestazione urbana, interventi di economia circolare, mobilità sostenibile, mobilità lenta (ciclabile e pedonale), infrastrutture sociali, valorizzazione dell'economia urbana e rilancio del potenziale turistico delle città.

L'asse 7 (Ripresa sociale, economica e occupazionale), invece, vede una dotazione di 80 milioni di euro provenienti dal Fondo Sociale Europeo e diretti a interventi di inclusione e rafforzamento sociale e occupazionale dei tessuti urbani, anche per consentire un incremento di quei servizi e di quelle iniziative di sostegno ai segmenti più fragili delle comunità, così fortemente colpiti e ampliati dagli effetti della pandemia.

Grazie alle risorse supplementari rese disponibili con REACT-Eu, dunque, il PON Metro registra una **dotazione complessiva di oltre 1,99 miliardi di euro**, di cui circa il 54% destinati alle città del Sud.

Infine, il 27 agosto 2021, **90 milioni di euro** destinati a finanziare interventi per l'integrazione delle persone in condizioni di povertà e di marginalità estrema e dei senza fissa dimora, all'interno del Programma operativo nazionale Inclusione sociale.

**I programmi regionali, dunque, restano esclusi dalla distribuzione di questo pacchetto integrativo europeo**. Ed è probabile l'introduzione di qualche novità rilevante nella definizione della programmazione 2021-2027 a parziale compensazione.

### 4.3 Il Programma SMARTER ITALY

**Smarter Italy** è il Programma promosso dal **MiSE**, dal Ministero dell'Università e della Ricerca (**MUR**) e dal **MITD** che ha l'obiettivo di migliorare la vita delle comunità e dei cittadini attraverso la sperimentazione nei territori di soluzioni tecnologiche emergenti in diversi ambiti: **mobilità, ambiente, benessere della persona e beni culturali**.

Il Programma, con una **dotazione finanziaria di 90 milioni di euro**, viene attuato da **AgID** e coinvolge 23 Comuni di cui 11 città definite "Smart Cities" e 12 comuni definiti "Borghi del futuro" con popolazione compresa tra i 3.000 e 60.000 abitanti.

Il Programma si basa sullo strumento degli "appalti innovativi" con i quali, a differenza degli appalti tradizionali, lo Stato non acquista prodotti o servizi standardizzati già disponibili sul mercato, ma stimola operatori e imprese a creare soluzioni basate su tecnologie emergenti per rispondere concretamente ai fabbisogni di servizi espressi dalle realtà territoriali. Una sfida complessa che porterà benefici ai cittadini, spingerà il contesto imprenditoriale ad innovarsi e genererà un impatto rilevante sull'efficienza della PA.

La scelta, quindi, della procedura del bando o dei bandi da adottare dipende da quanto emerso dalla consultazione di mercato promossa da AgID, anche in collaborazione con TTS Italia, tra giugno e settembre 2020 in relazione al grado di maturità delle soluzioni esistenti e alla connessa esigenza di intraprendere un percorso di ricerca e sviluppo.

Le Aree di intervento attualmente identificate dal Programma sono:

- Smart Mobility per il miglioramento sostanziale dei servizi per la mobilità di persone e merci nelle aree urbane;
- Valorizzazione dei beni culturali (Cultural Heritage), per la valorizzazione economica e turistica delle aree di rilevanza storica e artistica;
- Benessere sociale e delle persone (Wellbeing) per il miglioramento dello stato psico-fisico dei cittadini;
- Protezione dell'ambiente per il miglioramento della situazione ambientale in tutti i suoi aspetti.

Le città "smart city" selezionate dal Programma sono: Torino, Milano, Genova, Prato, Modena, Roma, l'Aquila, Matera, Bari, Catania e Cagliari; mentre i "borghi del futuro" selezionati sono: Alghero, Bardonecchia, Campobasso, Carbonia, Cetraro, Concorezzo, Ginosa, Grottammare, Otranto, Pantelleria, Pietrelcina e Sestri Levante.

#### 4.3.1. Città intelligenti, Smart Mobility & Logistics

La prima azione del programma Smarter Italy riguarda lo sviluppo di soluzioni che migliorino la **mobilità e la logistica** delle città italiane. In particolare, le tematiche oggetto del bando o dei bandi di gara saranno relative alle seguenti sfide:

- **Sfida n. 1 - Soluzione innovativa predittivo/adattativa per la Smart Mobility**, dove viene richiesto di sviluppare soluzioni relative a piattaforme in grado di migliorare la mobilità urbana proponendo:

- Strumenti di simulazione di supporto alla pianificazione di interventi atti a preservare o migliorare aspetti quantitativi o qualitativi della mobilità urbana e a consentire la programmazione del trasporto pubblico integrato;
- Funzionalità di monitoraggio, proattivi e predittivi di tipo near-real-time per l'ottimizzazione dinamica del traffico veicolare e di elementi infrastrutturali ad esso collegati.

Tale sfida riguarderà i Comuni di L'Aquila, Bari, Cagliari, Catania, Genova, Matera, Modena, Milano, Prato, Roma, Torino e dei "Borghi del Futuro".

- **Sfida n. 2 - Soluzioni innovative per il miglioramento della mobilità delle merci**, per lo sviluppo di soluzioni che riducano l'impatto della mobilità delle merci sul traffico urbano in modo da:

- Garantire quantità e tempi di consegna con ordini di grandezza compatibili alle esigenze di mercato;
- Essere sostenibili dal punto di vista economico ed ambientale, preservando la qualità della vita e dei trasporti delle persone.

La sperimentazione delle soluzioni selezionate potrà avvenire sul territorio dei Comuni di L'Aquila, Bari, Cagliari, Genova, Milano, Matera, Prato, Roma, Torino.

- **Sfida n. 3 - Soluzioni innovative per il miglioramento della mobilità sostenibile nelle aree a domanda debole**, dove viene richiesto di sviluppare soluzioni per le aree a domanda debole in modo da soddisfare i requisiti di:

- Sostenibilità economica sia per l'amministrazione pubblica che per l'utenza;
- Basso impatto ambientale.

La sperimentazione delle soluzioni selezionate potrà avvenire sul territorio dei Comuni di L'Aquila, Genova, Modena, Prato, Torino.

- **Sfida n. 4 - Soluzioni innovative per il miglioramento della mobilità nei centri storici e nei borghi**, per lo sviluppo di soluzioni innovative e sostenibili utili a migliorare la mobilità delle persone e delle merci in centri storici e in contesti urbani sviluppatasi senza l'applicazione di un piano regolatore omogeneo, e/o in contesti territoriali con orografia disomogenea. L'obiettivo è di raggiungere livelli di soddisfazione della domanda non inferiori a quelli medi delle zone urbane non così caratterizzate, garantendo:

- La salvaguardia del patrimonio artistico, architettonico e paesaggistico;
- Un basso impatto ambientale;
- La sostenibilità economica sia per la PA che per l'utenza.

La sperimentazione delle soluzioni selezionate potrà avvenire sul territorio dei Comuni di L'Aquila, Cagliari, Catania, Genova, Matera, Modena, Prato.

Il valore complessivo del bando sulla tematica Città Intelligenti, Smart Mobility & Logistics è stimato in **20 milioni di euro**.

#### 4.4 L'EIC (European Innovation Council): il programma pilota fino al 2020

L'EIC (European Innovation Council) è uno strumento integrato creato dall'UE e dedicato principalmente all'innovazione "dirompente", volta alla creazione di prodotti, processi e modelli di business capaci di generare nuovi mercati che si può applicare molto bene alle tematiche ITS.

L'EIC supporta gli innovatori europei nella transizione delle loro idee dal laboratorio al mercato. Grazie al suo "denaro intelligente", l'EIC sta colmando il divario critico di investimenti nell'innovazione nella fase iniziale e rende più facile l'innovazione che crea mercato in Europa.

È concepito come un mix di contributi e di misure di ingegneria finanziaria, eminentemente in funzione delle esigenze delle start-up e delle PMI radicalmente innovative e delle loro prospettive di crescita.

Come provano i primi magri risultati dell'azione pilota in corso, l'EIC costituirà una sfida maggiore per il nostro sistema paese, caratterizzato da un gran numero di PMI cosiddette "tradizionali" o focalizzate su processi di innovazione di tipo incrementale. Ma potrà anche rappresentare una nuova significativa opportunità per il numero crescente di aziende fortemente innovative affamate di risorse che le aiutino a svilupparsi e ad affermarsi sul mercato, purché siano pronte ad affrontare una competizione che si preannuncia quanto mai agguerrita.

Il pilota di EIC inserito nell'ultimo periodo di H2020 dal 2018 al 2020 ha supportato innovatori, imprenditori, piccole aziende e scienziati di alto livello con idee brillanti e l'ambizione di espandersi a livello internazionale. Riunisce le parti di H2020 che offrono finanziamenti, consulenza e opportunità di networking per l'avanguardia dell'innovazione ed ha anticipato quanto avverrà in Horizon Europe. Dettagli sono reperibili su <https://ec.europa.eu/research/eic/index.cfm>

I risultati ottenuti fino al 2020 sono sintetizzati nel rapporto "Deep Tech Europe" che si concentra sui risultati e sugli impatti dei suoi programmi legacy (SME Instrument e FET), e rivela i pro e i contro degli schemi di finanziamento EIC Accelerator e EIC Pathfinder. Alcuni **numeri chiave del portafoglio EIC nel 2020**:

- **5 miliardi di euro sugli investimenti di follow-up**: la quantità di investimenti privati raccolti dalle società che hanno ricevuto finanziamenti EIC è un indicatore importante del loro potenziale di convalida del mercato. Fino a maggio 2020, le società in portafoglio di EIC Accelerator avevano attratto oltre 5,3 miliardi di euro di finanziamenti privati (azioni, debito, M&A, IPO);
- **Il numero dei dipendenti è raddoppiato in 2 anni**: in media, le aziende sostenute da EIC hanno raddoppiato il loro numero di dipendenti negli ultimi due anni. Considerando i dati disponibili, circa il 66% delle aziende ha visto crescere le dimensioni dei propri team. L'incremento medio è stato del 108% su 2,2 anni (24 dipendenti per azienda);

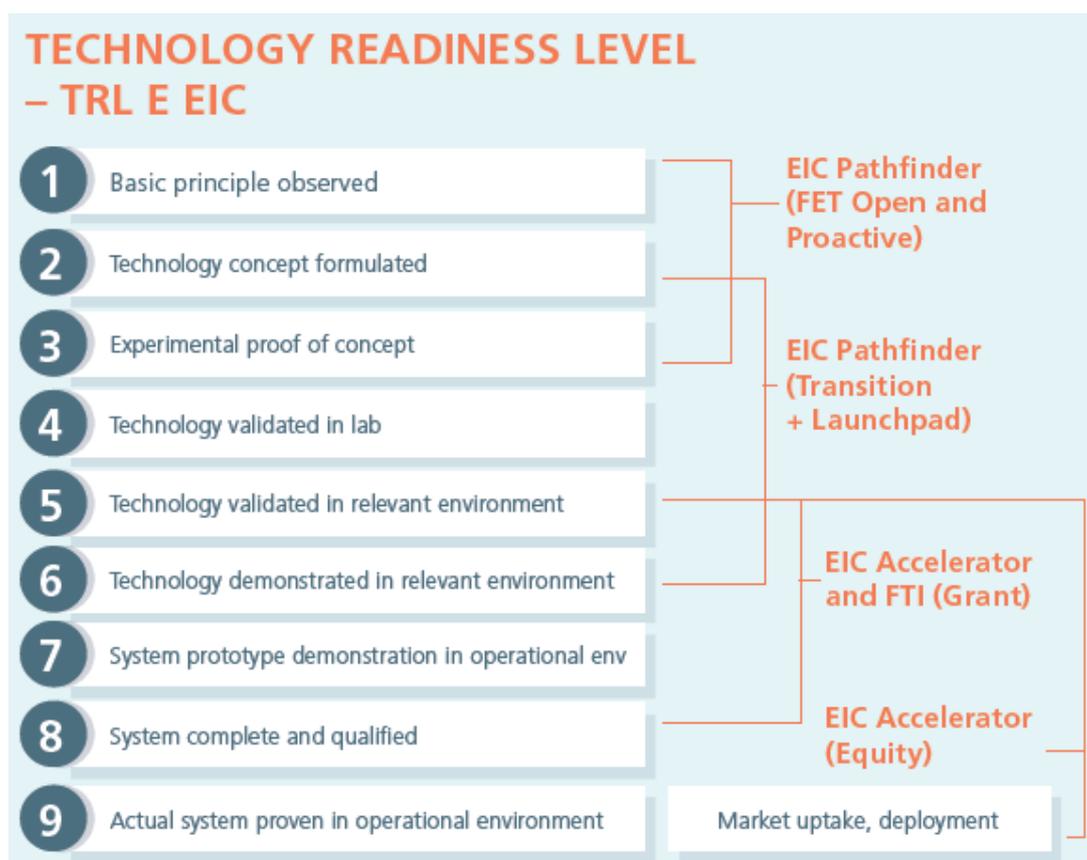
- **Il 34% delle aziende selezionate è guidato da donne:** da maggio 2020, l'EIC garantisce che il pool dei migliori candidati che superano tutte le soglie di qualità e vengono invitati ai colloqui sarà composto da almeno il 25% di aziende guidate da donne CEO (o posizioni equivalenti). Questa misura ha già prodotto risultati molto concreti. Su 64 aziende selezionate a maggio, il 34% è guidato da donne;
- **3702 pubblicazioni scientifiche:** le pubblicazioni scientifiche sono uno dei primi risultati del lavoro nel mondo della ricerca. Il portfolio EIC Pathfinder (2014-2019) ha prodotto un gran numero di pubblicazioni. Delle 3702 pubblicazioni, 2662 sono apparse su riviste sottoposte a revisione paritaria;
- **46 domande di brevetto:** i brevetti forniscono ancora un altro modo per misurare le prestazioni dell'innovazione. Finora, il portafoglio EIC Pathfinder ha prodotto 46 domande di brevetto e 14 sono già state premiate entro fine 2020. Il 76% delle innovazioni Pathfinder riguarda mercati nuovi o emergenti;
- **Più che un semplice finanziamento:** il sostegno del Consiglio europeo per l'innovazione va ben oltre i finanziamenti e offre agli innovatori l'accesso ai migliori servizi di accelerazione aziendale su misura. Collaborando con l'EIC, aziende, committenti, investitori e altri partner possono accedere a oltre 5700 aziende con marchio di qualità e più di 430 team di ricerca orientati all'innovazione da tutta Europa.

Il rapporto 2020 "Deep Tech Europe" offre approfondimenti di prima mano sulle tendenze di crescita e sui profili dei beneficiari finanziati dal Consiglio europeo per l'innovazione ed è reperibile su: [https://eic.ec.europa.eu/system/files/2021-05/Deep%20Tech%20Europe%20Report\\_0.pdf](https://eic.ec.europa.eu/system/files/2021-05/Deep%20Tech%20Europe%20Report_0.pdf)

In particolare, l'EIC Accelerator Pilot si è basato sulla fase II dello strumento per le PMI (EX SME Instrument) e ha fornito sostegno di sola sovvenzione e sotto forma di finanziamento misto (che combina sovvenzione e equity).

Lo schema ha supportato le PMI innovative ad alto rischio e ad alto potenziale disposte a sviluppare e commercializzare nuovi prodotti, servizi e modelli di business che potrebbero guidare la crescita economica e modellare nuovi mercati o interrompere quelli esistenti in Europa e nel mondo.

Il pilota avanzato EIC ha supportato idee afferenti ogni settore tecnologico e di mercato, incluse nuove combinazioni di tecnologie e business model e tutti gli stadi di sviluppo (TRL), dalla verifica di fattibilità allo sviluppo di una idea, fino alla fase di scaling up in accordo alla figura seguente:



I candidati al finanziamento devono essere stabiliti in uno Stato Membro dell'UE o in un paese associato a Horizon 2020. Il pilota EIC Accelerator ha avuto un budget totale di oltre 1,3 miliardi di euro per il periodo 2019-2020.

EIC Accelerator Pilot è stato progettato per le PMI con idee radicalmente nuove sostenute da un piano aziendale. Si rivolge solo a singole PMI (no consorzi), comprese le giovani imprese e le start-up, di qualsiasi settore: non esistono argomenti specifici.

EIC Accelerator Pilot ha aiutato a sviluppare ulteriormente il concetto di business della PMI richiedente un prodotto, servizio o processo pronto per il mercato in linea con la strategia di crescita dell'azienda. È previsto un livello di prontezza tecnologica (TRL) di 6-8 ed i progetti potevano ricevere tra 0,5 e 2,5 milioni di euro sotto forma di sovvenzioni. Il completamento dei progetti doveva aversi dai 12 ai 24 mesi.

Le call sono focalizzate ciascuna su temi specifici. Ad esempio, la call che si è chiusa il 19 maggio 2020 ha previsto il tema del Green Deal, chiedendo di concentrarsi in particolare su quelle innovazioni che alimentano la transizione verso la sostenibilità, la competitività e la leadership dell'UE nelle tecnologie pulite. L'ultima call H2020 di EIC Accelerator è scaduta il 7 ottobre 2020, ma l'EIC Accelerator riprenderà con Horizon Europe.

Di seguito è riportato il budget degli anni 2018-2020 ed alcuni risultati dello strumento negli anni scorsi, che ha visto circa 5.700 PMI ricevere il finanziamento nell'intero programma pilota, con il contratto entro 6 mesi dalla scadenza call.

Informazioni sul pilot di H2020 sono disponibili su: <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/h2020-section/european-innovation-council-eic-pilot>.

Budget indicativo	2018	2019	2020
Budget annuale complessivo	479,74 milioni di euro	689,26 milioni di euro	819,04 milioni di euro
Fase 1	10%	6%	-
Fase 2 / Acceleratore - Sovenzioni / Patrimonio netto	87%	91%	60%
Acceleratore - Argomento Green Deal	-	-	37%
Fase 3	1%	1%	1%
Coaching e mentoring	1%	1%	1%
Valutazione	1%	1%	1%

SO FAR, THE EIC PILOT HAS ACHIEVED



**Over €5.3 billion** follow up investments and **43 companies** valued over €100 million



**Over 5,700** SMEs/start-ups supported since 2014



**90%** of innovations addressing Sustainable Development Goals, in particular in: Green Deal, Digital, and Health



IN 2020



**36 start-ups and SMEs** with innovative solutions to COVID funded within 3 months of the COVID outbreak



**64 "Green Deal"** start-ups funded under the EIC Accelerator, worth in total € 307.5 million

#### 4.5 La BEI (Banca Europea per gli Investimenti)

La BEI - Banca Europea per gli Investimenti - è la banca dell'Unione europea (UE) che rappresenta gli interessi dei suoi Stati Membri. Lavora a stretto contatto con le altre istituzioni dell'UE per attuare la politica europea.

Fornisce finanziamenti e consulenza per progetti di investimento sostenibili che contribuiscano a promuovere obiettivi politici dell'UE secondo tre logiche:

- Lending: la stragrande maggioranza dei finanziamenti è attraverso prestiti, ma offre anche garanzie, microfinanza, partecipazione, ecc.;
- Blending: il sostegno BEI aiuta a sbloccare finanziamenti da altre fonti, in particolare dal bilancio dell'UE. Questo viene miscelato insieme per formare il pacchetto di finanziamento completo;
- Consulenza: la mancanza di finanziamenti è spesso solo un ostacolo agli investimenti. Ha capacità di gestione amministrativa e progetto che facilita la realizzazione di investimenti.

**Lo strumento FEIS** (Fondo Europeo per gli Investimenti Strategici) è stato finanziato dal bilancio europeo con 16 miliardi di euro e dalla BEI con 5 miliardi. Questo capitale di base è usato per mobilitare investimenti privati fino a raggiungere i 315 miliardi. L'obiettivo, dunque, è stato di usare fondi pubblici molto ridotti per smuovere notevoli quantità di capitale privato, da investire in grandi progetti strategici in tutta Europa.

Il Fondo funziona da garanzia per gli investitori in progetti ad alto rischio, andando quindi a intervenire soprattutto nelle economie europee più in difficoltà. I singoli governi dell'Unione avranno anche la possibilità di finanziare il Fondo se lo riterranno necessario, aumentando così la cifra mobilitata.

Il Fondo è una soluzione di compromesso tra le richieste degli Stati più in difficoltà e la resistenza di quanti, chiedono che il budget totale dell'Ue non aumenti. Il Piano ha anche lo scopo di non incidere sul rating a tripla A della BEI, come auspicato dalla Germania.

Il Fondo è dedicato ai progetti finanziariamente più rischiosi, che la BEI finora non ha voluto sovvenzionare, e da negoziare con gli Stati Membri. Il Fondo è amministrato dalla BEI e dalla Commissione europea, con una task-force che valuta i progetti da sponsorizzare.

#### **L'EIAH (European Investment Advisory Hub) in Italia**

Istituito dalla Commissione europea e dal gruppo BEI, l'EIAH (European Investment Advisory Hub) è lo sportello per finanziare gli investimenti strategici anche tramite FEIS quali:

- Infrastrutture di trasporto (aeroporti, porti regionali, ecc.);
  - Efficienza energetica di alberghi e resort;
  - Rilancio di siti dismessi;
  - Accordi di finanziamento delle piccole e medie imprese;
  - Istituzione di "Piattaforme d'investimento".
-

Gli incentivi possono essere concessi in forma di prestiti, equity e quasi equity, venture capital, garanzie, anche in complementarità con contributi a valere sui fondi Strutturali.

The European Investment Advisory Hub provides targeted support to identify, prepare and develop investment projects across the European Union.

Are you a project promoter, public authority or private company? Do you need advice on how to get an investment project started? Find out how the Hub can help by watching this video.

[About the Hub](#)

**Find the support your project needs**

- In your country**  
Find out the type of support available where your project is located.
- By project stage**  
What phases compose the project cycle? How to know at what stage your project is? Discover it here.
- Targeted support**  
Use our wizard to find the tailored help your project needs. The Hub's support is just a few steps away.

Ad esempio, nel 2019 la banca dell'UE ha firmato nuovi accordi per un totale di 10,5 miliardi di euro per 81 nuovi progetti di trasporto all'interno dell'Unione europea.

Oltre agli investimenti in infrastrutture di trasporto più tradizionali - come ferrovie, strade, aeroporti e porti - per sviluppare la rete transeuropea di trasporto (TEN-T) e investimenti in progetti di trasporto sostenibili tradizionali come le linee della metropolitana e del tram, la BEI ha firmato anche progetti per flotte di autobus che utilizzino carburanti elettrici e/o alternativi.

Le attività BEI sono ora integrate nella nuova programmazione e descritte nel capitolo successivo.

### **La BEI ed iniziative per la mobilità durante la pandemia**

A seguito dell'impatto economico della pandemia COVID-19, il premio europeo Startup (EUSP) e la BEI hanno lanciato un'iniziativa congiunta per sostenere la mobilità sostenibile europea delle PMI.

L'EUSP è un premio e un programma di accelerazione dell'UE, sostenuto dal Parlamento europeo e dalla Commissione europea, destinato alle startup europee della mobilità. Le 10 migliori startup, in base ai criteri di sostenibilità, hanno beneficiato di misure per espandersi sul mercato europeo.

Per la prima volta quest'anno, a causa della crisi socioeconomica COVID-19, il "programma di accelerazione" è stato trasformato in un "programma di reinvestimenti". Le migliori PMI dell'EUSP di quest'anno hanno avuto l'opportunità di presentare i loro progetti innovativi direttamente alla BEI, con l'obiettivo di fornire loro le risorse necessarie per aumentare le dimensioni.

#### 4.6 Altri fondi nazionali per la mobilità sostenibile

Di seguito è riportata una rassegna dei contributi ancora disponibili nel I semestre 2021 sui **finanziamenti a disposizione per la mobilità sostenibile** dai programmi nazionali apre un ampio ventaglio di bandi, così come la platea dei beneficiari, dai privati alle imprese passando per le PA.

Il più recente e noto tra i contributi per la mobilità sostenibile è al momento il **buono viaggio o bonus taxi**: destinato alle persone con disabilità o difficoltà motoria e ai nuclei familiari più colpiti dalla crisi, il buono copre le spese per il trasporto attraverso il servizio di taxi o noleggio con conducente. Previsto dal decreto Rilancio e rafforzato dal Decreto Agosto, il termine di fruizione del buono viaggio è rimasto disponibile fino al 30 giugno 2021.

Per aiutare i cittadini a rinnovare i propri mezzi privati con veicoli a basso impatto ambientale, la **Regione Lombardia** ha aperto un bando che incentiva la radiazione di veicoli per il trasporto persone di categoria M1 alimentati esclusivamente a benzina di classe emissiva fino ad Euro 2/II incluso o diesel fino ad Euro 5/V incluso e di veicoli di categoria L di classe emissiva fino a Euro 2 compreso.

I cittadini residenti in Regione possono quindi accedere a un contributo a fondo perduto per l'acquisto di un'autovettura M1 (di nuova immatricolazione o immatricolata successivamente al 1° gennaio 2020 e intestata ad un venditore/concessionario) o di veicolo L di nuova immatricolazione.

Le domande potevano essere presentate dal 1° marzo e fino ad esaurimento della dotazione finanziaria (pari a 36 milioni di euro) e comunque entro fine anno.

La **Regione Lazio** ha puntato sul Progetto School ride per evitare assembramenti nei mezzi di trasporto pubblici e mette a disposizione voucher taxi gratuiti per docenti e personale ATA degli istituti scolastici pubblici di Roma.

L'importo del voucher è pari a 12,50 euro/a corsa, per un massimo di due corse al giorno da e verso l'istituto scolastico in cui lavora il beneficiario. Per accedere al beneficio il docente o il personale ATA dovrà collegarsi tramite Spid alla WebApp schoolridelazio.astralspa.it. In seguito, potrà richiedere il servizio taxi specificando di voler utilizzare il voucher. A fine corsa mostrerà sul suo smartphone il QR code del voucher, precedentemente attivato sulla WebApp, all'operatore Taxi che scalerà l'importo di 12,50 euro dalla corsa effettuata.

Per incentivare la mobilità sostenibile, la **Valle d'Aosta** punta su contributi a fondo perduto per l'acquisto di alcune categorie di veicoli, e in particolare:

- Veicoli, nuovi di fabbrica o usati, a bassa emissione: veicoli che producono emissioni di CO2 non superiori a 70 grammi per chilometro;

- Veicoli a pedalata assistita: biciclette a pedalata assistita (epac – electric pedal assisted cycle);
- Dispositivi per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica (hoverboard, segway, monopattini, monowheel);
- Stazioni di ricarica domestica.

Il bando è rivolto a soggetti privati, Enti Locali ed enti pubblici non economici dipendenti dalla Regione e agli enti strumentali. Le domande di accesso ai contributi potevano essere presentate entro il 31 ottobre 2021.

I bandi per la mobilità sostenibile nelle **PA** ha visto in pista il MiTE con contributi per gli scuolabus. I Comuni con meno di 50mila abitanti potevano richiedere al Ministero entro il 15 aprile 2021 un contributo per il trasporto scolastico con mezzi ibridi ed elettrici. Il bando può contare su un budget di 20 milioni di euro per coprire una serie di spese quali:

- Spese tecniche risultanti dal livello di progettazione, nel limite massimo di 65mila euro;
- Spese per l'acquisto di nuovi mezzi di trasporto ibridi o elettrici nel limite massimo di 1,1 milioni;
- Spese per l'acquisto e la collocazione di colonnine per la ricarica di veicoli elettrici nel limite massimo di 10mila euro;
- Spese per l'acquisto e la collocazione di pensiline per le fermate del servizio di trasporto scolastico nel limite massimo di 50mila euro;
- Spese per realizzare app per smartphone e tablet per l'organizzazione e/o il controllo del servizio di trasporto scolastico, entro il tetto massimo 10mila euro;
- Spese per attività di promozione del servizio di trasporto scolastico sostenibile (5mila euro massimo);
- Spese per attività di monitoraggio dei benefici ambientali conseguibili con il servizio di trasporto scolastico sostenibile, nel limite massimo di 10mila euro.

5 milioni dalla **Regione Lombardia** erano poi previsti per aumentare la mobilità sostenibile attraverso la realizzazione di infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici, favorendo l'utilizzo di veicoli a emissioni nulle allo scarico, per la riduzione delle emissioni di gas climalteranti e degli inquinanti locali quali PM10 e NOx derivanti dalla circolazione dei veicoli privati e dalle flotte delle amministrazioni pubbliche.

Il bando, rivolto ai soggetti pubblici e le PA, prevede un finanziamento a fondo perduto fino al 100% delle spese. I tempi per la presentazione delle domande non sono ancora noti e saranno indicati prossimamente dalla Regione.

Un bando della **Regione Umbria** intende cofinanziare i Comuni per interventi sulle infrastrutture viarie per la mobilità ciclistica. Sono previsti nel dettaglio interventi per realizzare piste ciclabili e ciclopedonali, ponti e sottopassi ciclabili, dotazioni infrastrutturali utili alla sicurezza del traffico ciclistico negli incroci con il traffico motorizzato e interventi per la modifica del regime di tratti di strade comunali ad uso esclusivo del traffico ciclistico e ciclopedonale. Le domande possono essere inviate entro il 31 dicembre del 2020, 2021 e 2022.

I siti precedentemente riportati danno in ogni caso la panoramica aggiornata delle opportunità e quindi vanno controllati prima di predisporre qualsiasi domanda. Si suggerisce di iscriversi alle newsletter che ciascuna regione normalmente emette con cadenza al massimo mensile e che riporta le opportunità in essere.

## 5 La terza Fase del GdL: le nuove opportunità fino al 2027

La terza fase del GdL ha previsto l'individuazione dei finanziamenti futuri in linea con gli obiettivi della Commissione europea per il periodo 2021-2027, tra cui NewGreen Deal e digitalizzazione.

Tra queste, Horizon Europe, la politica dei Corridoi e dei Nodi Urbani Europei (CEF 2021-2027), il PON Città Metropolitane 2021-2027 (di nuovo gestito dall'Agenzia per la Coesione Territoriale), la nuova programmazione dei POR FESR, l'evoluzione Smarter Italy / Smart Mobility (sempregestito da AgID), i fondi Nazionali del MIMS, MiSE, MiTE, MITD e le Partnership pubblico-private.

L'adozione del Quadro Europeo complessivo e del programma di lavoro europeo per il 2021 è avvenuta il 20 ottobre 2020 dalla CE ed approvata dal Consiglio d'Europa l'11 dicembre del 2020.

Il programma ha confermato gli obiettivi della Commissione Van Der Leyen per guidare la duplice transizione, verde e digitale:

- **Green Deal Europe:** un pacchetto di misure che interesserà settori strategici ad ampio raggio, per tagliare le emissioni fino al 55% entro il 2030 e raggiungere la neutralità climatica entro il 2050;
- **Un'Europa pronta per l'era digitale:** per il "decennio digitale" dell'Europa, la Commissione presenterà una tabella di marcia con obiettivi digitali per il 2030 in ambiti quali la connettività, le competenze e i servizi pubblici digitali, diritto alla riservatezza, libera circolazione dei dati e cybersicurezza.

### 5.1 La strategia UE per la mobilità e l'impatto per il mercato ITS

In tale quadro strategico si è innestato il nuovo piano europeo per una mobilità verde, intelligente e a prezzi accessibili, approvato il 9 dicembre 2020, e denominato "**Strategia per una mobilità intelligente e sostenibile**" comprensiva di piano d'azione con 82 iniziative per i prossimi quattro anni.

Risultato sarà una riduzione del 90% delle emissioni entro il 2050 in linea con Green Deal europeo, ottenuta grazie a un sistema di trasporti intelligente, competitivo, sicuro, accessibile e a prezzi abbordabili.

La Commissione si impegna, inoltre, a rafforzare il mercato unico e completare la rete TEN-T entro il 2030, a fornire maggiori investimenti, sia pubblici che privati, a modernizzare le flotte e aumentare la sicurezza per azzerare le vittime entro il 2050.

Il settore contribuisce per circa il 5% al PIL dell'UE e dà lavoro a oltre 10 milioni di persone in Europa, ma i trasporti presentano costi quali, rumore, incidenti stradali e congestione del traffico ed emissioni nocive, che rappresentano circa un quarto delle emissioni totali dell'UE.

L'obiettivo della Strategia è quello di rendere tutti i modi di trasporto più sostenibili, con alternative verdi ampiamente disponibili e i giusti incentivi per guidare la transizione.

**L'Europa deve sfruttare a pieno i vantaggi derivanti dalle soluzioni digitali e gli ITS.** Questa frase rappresenta il cuore della strategia europea per la mobilità del futuro (prossimo).

### *5.1.1 Il Piano d'Azione UE per una mobilità intelligente*

La Commissione europea ha, infatti, presentato lo scorso 9 dicembre il piano d'azione per una mobilità intelligente e sostenibile basato su tre principi fondamentali: **sostenibilità, digitalizzazione dei processi e resilienza del sistema. 82 iniziative raggruppate in 10 azioni principali** (flagship), ognuna declinata in iniziative concrete da mettere in atto entro il 2022 per arrivare agli obiettivi di medio e lungo termine descritti dal piano, in linea con lo scopo finale del Green Deal: una **riduzione del 90% delle emissioni entro il 2050**, ottenuta grazie a un sistema di trasporti intelligente, competitivo, sicuro, accessibile e a prezzi abbordabili.



In questo piano la tecnologia e il digitale sono l'elemento di raccordo tra la sostenibilità e la resilienza del sistema, una componente fondamentale alla base della nuova configurazione dei trasporti in Europa che prevede entro il 2030 almeno 30 milioni di automobili a emissioni zero sulle strade, 100 città a impatto climatico zero, il raddoppio del traffico ferroviario ad alta velocità, viaggi collettivi programmati per percorsi inferiori a 500 km neutri in termini di emissioni di carbonio, la diffusione su larga scala delle mobilità automatizzata e navi a zero emissioni.

Entro il 2035, invece, è previsto l'uso di aerei a zero emissioni. Infine, entro il 2050 quasi tutti i veicoli (anche pesanti) saranno a zero emissioni, il traffico merci su rotaia dovrà raddoppiare e la rete TEN-T sarà pienamente operativa per trasporti sostenibili e intelligenti con connettività ad alta velocità.

**Una strategia ampia delineata in 111 punti** con una consapevolezza di base: la crisi dovuta all'emergenza sanitaria per il Covid 19 deve essere usata da acceleratore per la decarbonizzazione e la modernizzazione del

sistema dei trasporti europeo. La Commissione europea metterà in atto misure adatte a tradurre il piano in realtà, ma anche gli operatori sono chiamati a fare la propria parte per guidare la transizione sui due pilastri del piano.

### Smart mobility

Un capitolo con due "flagship": **mobilità connessa e multimodale; innovazione e intelligenza artificiale per una mobilità più smart**. Centrale l'uso degli ITS: la Commissione vuole mettere in atto azioni che possano indirizzare la ricerca verso il CCAM (connected, cooperative and automated mobility) attraverso partnership previste con Horizon Europe o con altri strumenti per colmare gap non solo tecnologici, ma anche normativi in vista dell'uso sempre più massiccio di veicoli automatizzati.

Un aiuto in questo senso è la costituzione di un'agenzia (o altra istituzione) a supporto dello sviluppo e dell'uso degli ITS e della mobilità connessa in Europa prevista nel documento.

Un passo importante è la dematerializzazione dei documenti di viaggio che dovranno essere anche multimodali (sia per passeggeri che per merci) in tutta Europa. Infine, previste azioni per evitare crisi di capacità nel traffic management e revisione delle STI (Specifiche tecniche di interoperabilità) per le tecnologie più importanti come il 5G e l'ERTMS per il trasporto ferroviario.

Innovazione è la parola d'ordine del secondo pilastro: qui l'Europa punta a creare una zona di comfort per la sperimentazione di nuove tecnologie e le start up: droni, hyperloop, aerei ad idrogeno, aerei personali elettrici, veicoli innovativi per il trasporto in acqua che potranno trovare diverse fonti di finanziamento nei fondi europei (CEF, fondi di Coesione, fondi regionali ecc). 5G e intelligenza artificiale sono le tecnologie su cui puntare, mentre lo scambio dei dati viene visto come un problema da risolvere attraverso la costituzione di un European Common Mobility Data Space, ovvero un ambiente sicuro, in particolare per gli operatori, dove condividere le informazioni e i dati.

L'obiettivo temporale è il 2030: entro questa data i viaggi di persone e merci in Europa dovranno essere multimodali e paperless, mentre la mobilità automatizzata dovrà essere applicata su larga scala.

### Sostenibilità e resilienza

**Tutte le modalità di trasporto devono tendere verso l'obiettivo delle zero emissioni:** per veicoli, navi e aerei al via alla possibilità di usare combustibili rinnovabili e a basse emissioni con relative infrastrutture di ricarica.

Anche gli aeroporti e i porti devono investire nel green per rendere sostenibili i propri sistemi. Un intero capitolo è dedicato alla sostenibilità della logistica.

Più merci via mare e rotaia, veicoli a basse emissioni e sistemi multimodali. Puntano sul traffico ferroviario ad alta velocità le azioni previste per la mobilità delle persone. Previsto anche l'ampliamento dell'uso della bicicletta in ambito urbano che dovrebbe raddoppiare nei prossimi 10 anni.

La Commissione dice chiaramente che il settore dei trasporti interessa tutti i cittadini dell'Ue e che "nessuno rimarrà indietro" in questa grande azione di progresso che dovrà rafforzare la resilienza del sistema, messo a dura prova dell'emergenza Covid-19.

Per questo obiettivo si punta su tre azioni principali: **rafforzare il mercato unico**, ad esempio intensificando gli sforzi e gli investimenti per completare la rete TEN-T entro il 2030 e aiutare il settore a ricostruire meglio attraverso maggiori investimenti, sia pubblici che privati, nella modernizzazione delle flotte in tutti i modi di trasporto. **Rendere la mobilità equa e giusta per tutti**, accessibile e a prezzi contenuti in tutte le regioni e per tutti i passeggeri, compresi quelli a mobilità ridotta, e rendendo il settore più attraente per i lavoratori. Infine, **aumentare la sicurezza dei trasporti in tutte le modalità**, anche avvicinando il numero di vittime a zero entro il 2050.

### Il cronoprogramma europeo per la smart mobility

Il documento europeo è accompagnato da un cronoprogramma che illustra l'attività della Commissione nei prossimi due anni orientato a porre le basi per la realizzazione degli obiettivi. **Le tappe del percorso verso un futuro intelligente e sostenibile entro il 2030 sono:**

- Almeno 30 milioni di automobili a emissioni zero sulle strade europee;
- 100 città europee saranno a impatto climatico zero;
- Traffico ferroviario ad alta velocità raddoppiato nell'UE;
- Viaggi collettivi programmati per percorsi inferiori a 500 km neutri in termini di emissioni di carbonio;
- Mobilità automatizzata diffusa su larga scala;
- Navi a zero emissioni.

Per realizzare tali obiettivi, la strategia individua iniziative in settori chiave d'azione ("iniziative faro"), ciascuna con misure concrete, in cui a giocare un ruolo chiave fra cui le infrastrutture di ricarica, il trasporto merci, l'innovazione e digitalizzazione, la mobilità multimodale, connessa e automatizzata, l'uso dei dati e dell'intelligenza artificiale (IA) per una mobilità più intelligente.

### La strategia europea: le azioni in arrivo entro il 2022 per la smart mobility

Nel 2021 verrà rivista la Direttiva 40/2010 sugli ITS, compresa un'iniziativa sulla bigliettazione multimodale e sul quadro giuridico dell'UE relativo all'omologazione dei veicoli connessi e automatizzati. Verranno, inoltre, proposte misure inerenti i documenti elettronici per l'equipaggio interno e le navi; sviluppate (o rinnovate) partnership di ricerca sulla mobilità connessa, cooperativa e automatizzata, Shift2Rail, Sesar, partnership per l'idrogeno pulito, reti e servizi intelligenti, AI, dati e robotica e tecnologie digitali.

In programma per il 2021 anche lo sviluppo di uno spazio dati europeo comune sulla mobilità e l'istituzione di un meccanismo di coordinamento più forte per i punti di accesso nazionali (NAP - National Access Point) stabiliti dalla

direttiva ITS, una roadmap sull'intelligenza artificiale nella mobilità, la revisione dell'attuale legislazione UE sull'omologazione per facilitare i servizi basati sui dati delle automobili.

Tra il 2021 e il 2022 è in programma la revisione del **Regolamento delegato 2015/962 sui servizi di informazione sul traffico in tempo reale** per estendere la copertura geografica e le serie di dati. La revisione del **Regolamento delegato 2017/1926 sui servizi di informazione sui viaggi multimodali** per includere l'accessibilità obbligatoria dei nuovi set di dati dinamici e lo sviluppo ulteriore del quadro normativo per droni e velivoli senza pilota, incluso U-Space, adottando la strategia drone 2.0.

Nel 2022 verrà valutata la necessità di un'azione normativa sui diritti e i doveri dei fornitori di servizi digitali multimodali ed emessa una raccomandazione per garantire che i contratti di servizio pubblico non ostacolino la condivisione dei dati e sostengano lo sviluppo di servizi di biglietteria multimodale, insieme a un'iniziativa sull'emissione di biglietti, compresa l'emissione di biglietti ferroviari.

In programma anche:

- Un'agenzia o altro ente per supportare operazioni di trasporto su strada sicure, intelligenti e sostenibili;
- L'adozione di norme tecniche ferroviarie e il pacchetto di specifiche sull'ERTMS/controllo-comando e segnalamento (CCS), lo sviluppo di piani di spiegamento obbligatori per il funzionamento automatico dei treni e la gestione automatizzata del traffico;
- L'istituzione di un gruppo di alto livello (New Mobility Tech Group) come primo passo verso lo sviluppo di un approccio coerente dell'UE e una serie di raccomandazioni per facilitare la sperimentazione di tecnologie e soluzioni di mobilità emergenti nell'UE.

## 5.2 Il nuovo Quadro Finanziario Pluriennale UE

Il nuovo Quadro Finanziario Pluriennale (QFP) dell'UE per il periodo 2021-2027 è stato approvato dal Consiglio d'Europa e dal Parlamento europeo a dicembre 2020 dopo una lunga gestazione, considerando che la proposta della Commissione europea risale a maggio 2018 e che ha attraversato un'elezione per il Parlamento europeo, due Commissioni UE, l'uscita di uno Stato Membro dall'Unione (la "Brexit"), e una pandemia che ha stravolto l'Europa e non solo.

Per aiutare a riparare i danni economici e sociali causati dalla pandemia da Coronavirus, la Commissione europea, il Parlamento europeo e i leader dell'UE hanno concordato un piano di ripresa che aprirà la via d'uscita dalla crisi e getterà le basi per un'Europa moderna e più sostenibile.

Il bilancio a lungo termine dell'UE, insieme a NGEU, lo strumento temporaneo progettato per stimolare la ripresa, rappresenterà il più grande pacchetto di stimoli mai finanziato dal bilancio dell'UE. **Un totale di 1,8 trilioni di euro aiuterà a ricostruire un'Europa post-COVID-19.** Sarà un'Europa più verde, più digitale e più resiliente.

Il nuovo bilancio a lungo termine aumenterà i meccanismi di flessibilità per garantire che abbia la capacità di far fronte a esigenze impreviste. È un bilancio adatto non solo alle realtà odierne ma anche alle incertezze di domani. L'ultima fase dell'adozione del prossimo bilancio a lungo termine dell'UE è stata raggiunta il 17 dicembre 2020.

---

Complessivamente il **bilancio pluriennale per il periodo 2021-2027 ammonta a 1.074,30 miliardi di euro** e per sfruttare appieno il potenziale del bilancio dell'Unione Europea e mobilitare gli investimenti, concentrando il sostegno finanziario nei primi anni di crisi, che saranno cruciali per la ripresa, è stato quindi attivato anche uno strumento europeo di emergenza per la ripresa NGEU del valore di 750 miliardi di euro.

L'Unione europea ha definito, quindi, nuovi strumenti, garantendo anche il potenziamento dei programmi chiave, per dirigere rapidamente gli investimenti laddove siano più necessari, rafforzare il mercato unico, intensificare la cooperazione in settori quali la salute e la gestione delle crisi dotandosi, al tempo stesso, di un bilancio a lungo termine che le consenta di dare impulso alla transizione verde e digitale e di costruire un'economia più equa e resiliente. Più del 50% dell'importo sosterrà la modernizzazione, ad esempio attraverso:

- Ricerca e innovazione, tramite Horizon Europe;
- Clima equo e transizioni digitali, tramite il Fondo per una transizione giusta e il programma Europa digitale;
- Vaccino: preparazione, recupero e resilienza, tramite il meccanismo di recupero e resilienza, rescEU e un nuovo programma sanitario, EU4Health.

Inoltre, il pacchetto presta attenzione a modernizzare le politiche tradizionali come la coesione e la politica agricola comune, per massimizzare il loro contributo alle priorità dell'Unione, combattere il cambiamento climatico, con il 30% dei fondi UE, la quota più alta mai vista sul bilancio europeo, la tutela della biodiversità e parità di genere.

All'interno del quadro complessivo è importante notare le dotazioni in euro di alcuni programmi d'interesse:

- EU4Health: 5,1 miliardi di euro;
- Erasmus Plus: 23,4 miliardi di euro;
- Horizon Europe: 84,9 miliardi di euro;
- InvestEU: 9,4 miliardi di euro;
- Il Fondo per la gestione integrata delle frontiere e la migrazione: 6,5 miliardi di euro;
- L'Agenzia Frontex (European Border and Coast Guard): 5,6 miliardi di euro;
- Europa Creativa: 2,2 miliardi di euro;
- Il programma Diritti e valori: 1,4 miliardi di euro;
- Gli aiuti umanitari: 10,3 miliardi di euro;
- Lo strumento di vicinato, sviluppo e cooperazione internazionale (NDICI): 71,8 miliardi di euro.

**QFP 2021-2027**

	<i>MFF</i>	<i>NextGenerationEU</i>	<i>TOTALE</i>
1. Mercato unico, innovazione e digitale	132,8 miliardi di euro	10,6 miliardi di euro	143,4 miliardi di euro
2. Coesione, resilienza e valori	377,8 miliardi di euro	721,9 miliardi di euro	1 099,7 miliardi di euro
3. Risorse naturali e ambiente	356,4 miliardi di euro	17,5 miliardi di euro	373,9 miliardi di euro
4. Migrazione e gestione delle frontiere	22,7 miliardi di euro	-	22,7 miliardi di euro
5. Sicurezza e difesa	13,2 miliardi di euro	-	13,2 miliardi di euro
6. Vicinato e mondo	98,4 miliardi di euro	-	98,4 miliardi di euro
7. Pubblica amministrazione europea	73,1 miliardi di euro	-	73,1 miliardi di euro
<b>TOTALE MFF</b>	<b>1074,3 miliardi di euro</b>	<b>750 miliardi di euro</b>	<b>1824,3 miliardi di euro</b>

**Tutti gli importi in miliardi di euro, a prezzi costanti 2018. Fonte: Commissione europea**

Un budget di **330,2 miliardi di euro** va alla **Politica di Coesione, che perseguirà cinque obiettivi tematici, in sostituzione degli 11 della precedente programmazione:**

- A Smarter Europe;
- A Greener, carbon free Europe;
- A more Connected Europe;
- A more Social Europe;
- A Europe closer to citizens.

La maggior parte delle risorse del FESR e del FC, pari rispettivamente a 200,4 miliardi e 42,6 miliardi a prezzi 2018, andrà ai primi due obiettivi.

Nel bilancio UE 2021-2027 l'FSE lascia il posto al FSE Plus, che accorpa l'attuale FSE, l'Iniziativa per l'Occupazione Giovanile (IOG), il Fondo di aiuti europei agli indigenti (FEAD), e il Programma per l'occupazione e l'innovazione sociale (EaSI). La dotazione finanziaria complessiva del FSE+ per gli anni 2021-2027 ammonta a 88 miliardi di

euroa prezzi 2018, quindi nel complesso si tratta di un budget inferiore alla somma dei fondi dell'attuale ciclo di programmazione, pari a circa 100 miliardi di euro.

Per quanto riguarda la **Politica agricola comune e la Politica Comune della pesca**, la dotazione complessiva ammonta a circa **350 miliardi di euro** a prezzi 2018, che includono però anche i fondi per agenzie decentrate e altre azioni. Più nel dettaglio, l'accordo prevede:

- Per il Fondo Europeo Agricolo di GAranzia (FEAGA): 258,5 miliardi di euro a prezzi correnti, interamente a carico del QFP;
- Per il Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Rurale (FEASR): 77 miliardi e 850 milioni di euro dal bilancio UE, cui si aggiungono 7,5 miliardi di euro da NGEU, per un totale di 85,3 miliardi di euro;
- Per il Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca (FEAMP): 5,4 miliardi di euro a prezzi 2018, corrispondenti a 6,1 miliardi di euro a prezzi correnti.

**NGEU** è poi uno strumento di recupero temporaneo da 750 miliardi di euro per aiutare a riparare i danni economici e sociali immediati causati dalla pandemia di coronavirus. Dopo COVID-19, l'Europa sarà più verde, più digitale, più resiliente e più adatta alle sfide attuali e future.

L'obiettivo è mitigare l'impatto economico e sociale della pandemia di coronavirus e rendere le economie e le società europee più sostenibili, resilienti e meglio preparate per le sfide e le opportunità delle transizioni verdi e digitali. Gli Stati membri stanno lavorando ai propri piani di recupero e resilienza per accedere ai fondi nell'ambito del meccanismo di recupero e resilienza.

Di seguito è riportata la tabella finale con i dettagli di tutti i fondi 2021-27 per le prime tre voci del quadro pluriennale – Multiannual Financial Framework (MFF).

Ulteriori dettagli sono disponibili su [https://www.consilium.europa.eu/media/47567/mff-2021-2027\\_rev.pdf](https://www.consilium.europa.eu/media/47567/mff-2021-2027_rev.pdf)

Ripartizione dei fondi delle prime tre voci dell'MFF



Council of the European Union



<b>MULTIANNUAL FINANCIAL FRAMEWORK 2021-2027 AND NEXT GENERATION EU (COMMITMENTS, in 2018 prices)</b>			
	<b>MFF 2021-2027</b>	<b>Next Generation EU</b>	<b>TOTAL</b>
<b>1. Single Market, Innovation and Digital</b>	<b>132.781</b>	<b>10.600</b>	<b>143.381</b>
1. Research and Innovation	83.159	5.000	88.159
Horizon Europe	76.400	5.000	81.400
<i>Of which reallocation from the margin</i>	<i>500</i>		<i>500</i>
Euratom Research and Training Programme	1.757	-	1.757
International Thermonuclear Experimental Reactor (ITER)	5.000	-	5.000
Other	2	-	2
2. European Strategic Investments	29.387	5.600	34.987
InvestEU Fund	2.800	5.600	8.400
Connecting Europe Facility - Transport	11.384	-	11.384
Connecting Europe Facility - Energy	5.180	-	5.180
Connecting Europe Facility - Digital	1.832	-	1.832
Digital Europe Programme	6.781	-	6.781
Other	146	-	146
Decentralised agencies	1.263	-	1.263
3. Single Market	5.860	-	5.860
Single Market Programme (incl. COSME)	3.735	-	3.735
EU Anti-Fraud Programme	161	-	161
Cooperation in the field of taxation (FISCALIS)	239	-	239
Cooperation in the field of customs (CUSTOMS)	843	-	843
Other	72	-	72
Decentralised agencies	811	-	811
4. Space	13.443	-	13.443
European Space Programme	13.202	-	13.202
Decentralised agencies	241	-	241
Margin	952	-	952
<i>Of which reallocation to programmes</i>	<i>500</i>		<i>500</i>
<b>2. Cohesion, Resilience and Values</b>	<b>377.768</b>	<b>721.900</b>	<b>1.099.668</b>
5. Regional Development and Cohesion	243.087	47.500	290.587
European Regional Development Fund	200.380	-	200.380
Cohesion Fund	42.558	-	42.558
<i>Of which contribution to the CEF - Transport</i>	<i>10.000</i>		<i>10.000</i>
REACT EU		47.500	47.500
Support to the Turkish-Cypriot Community	171	-	171
6. Recovery and Resilience	18.595	674.400	692.995
Recovery and Resilience Facility	-	672.500	672.500
<i>Of which grants</i>	<i>-</i>	<i>312.500</i>	<i>312.500</i>
<i>Of which loans</i>	<i>-</i>	<i>360.000</i>	<i>360.000</i>
Technical Support Instrument	787	-	787

<b>MULTIANNUAL FINANCIAL FRAMEWORK 2021-2027 AND NEXT GENERATION EU (COMMITMENTS, in 2018 prices)</b>			
	<b>MFF 2021-2027</b>	<b>Next Generation EU</b>	<b>TOTAL</b>
Protection of the Euro Against Counterfeiting	5	-	5
Financing and repayment - Next Generation EU	12.914	-	12.914
Union Civil Protection Mechanism (rescEU)	1.106	1.900	3.006
EU4Health	2.170	-	2.170
<i>Of which reallocation from the margin</i>	<i>500</i>		<i>500</i>
Decentralised agencies	1.558	-	
Other	75	-	75
<b>7. Investing in People, Social Cohesion and Values</b>	<b>115.825</b>	<b>-</b>	<b>115.825</b>
European Social Fund+	87.995	-	87.995
<i>Of which employment and social innovation</i>	<i>676</i>	<i>-</i>	<i>676</i>
Erasmus+	21.708	-	21.708
<i>Of which reallocation from the margin</i>	<i>500</i>		<i>500</i>
European Solidarity Corps	895	-	895
Creative Europe	1.642	-	1.642
Justice, Rights and Values	841	-	841
Other	1.196	-	1.196
Decentralised agencies	1.547	-	1.547
Margin	261	-	261
<i>Of which reallocation to programmes</i>	<i>1.000</i>		<i>1.000</i>
<b>3. Natural Resources and Environment</b>	<b>356.374</b>	<b>17.500</b>	<b>373.874</b>
<b>8. Agriculture and Maritime Policy</b>	<b>342.876</b>	<b>7.500</b>	<b>350.376</b>
European Agricultural Guarantee Fund (EAGF)	258.594	-	258.594
European Agricultural Fund for Rural Development (EAFRD)	77.850	7.500	85.350
European Maritime and Fisheries Fund	5.430	-	5.430
Other	890	-	890
Decentralised agencies	112	-	112
<b>9. Environment and Climate Action</b>	<b>12.838</b>	<b>10.000</b>	<b>22.838</b>
Programme for Environment and Climate Action (LIFE)	4.812	-	4.812
Just Transition Fund	7.500	10.000	17.500
Other	218	-	218
Decentralised agencies	308	-	308
Margin	660	-	660

Fonte: [https://www.consilium.europa.eu/media/47567/mff-2021-2027\\_rev.pdf](https://www.consilium.europa.eu/media/47567/mff-2021-2027_rev.pdf)

### 5.3 Opportunità per l'Italia e gli ITS dal Recovery and Resilience Facility

In questo quadro, l'Italia, come è noto, beneficerà di importanti risorse finanziarie attraverso strumenti a gestione concorrente, tra i quali ovviamente i fondi strutturali attuati con i Programmi Operativi, nonché dispositivi finanziari innovativi come il Just Transition Fund (JTF), e il Recovery and Resilience Facility (RRF) nell'ambito del quale si prevede l'adozione di uno specifico PNRR.

Lo strumento per il recupero e la resilienza è il fulcro di NGEU con 672,5 miliardi di euro di prestiti e sovvenzioni disponibili per sostenere le riforme e gli investimenti intrapresi dai paesi dell'UE, di cui 209 per l'Italia.

Il NGEU è un massiccio piano di investimenti tutto orientato alla ripresa, alla ricostruzione ed allo sviluppo che unisce misure temporanee a strumenti di più ampio respiro la cui programmazione e concreta attuazione è principalmente concentrata in pochissimi anni. Ecco perché il tema della capacità amministrativa diventa ancora più strategico, finalizzando il percorso di trasformazione digitale e di modernizzazione della PA che peraltro dovrà essere previsto nel RF perché gli altri strumenti sono ora dedicati alla crescita ed alla transizione verde e resiliente.

L'efficientamento della PA secondo la raccomandazione del GdL e in linea con i suggerimenti espressi dalla Commissione Europea, dovrà massimizzare l'efficacia degli interventi tramite un'imponente e difficile opera di razionalizzazione della spesa, necessaria a fornire quell'efficace risposta nazionale alla crisi economica che il nostro Paese sta vivendo a causa della pandemia in atto.

A quanto descritto vanno aggiunti i residui della programmazione attuale (il ciclo di programmazione 2014-2020 che si concluderà come termine di ammissibilità delle spese a dicembre 2023), sia riferita ai Programmi Operativi che a quelli complementari, coperti con risorse nazionali aggiuntive, la quota di cofinanziamento nazionale che sarà assegnata per il periodo 2021-2027 e le risorse aggiuntive del Fondo di Sviluppo e Coesione destinate a finalità analoghe a quelle dei fondi strutturali.

### **Il PNRR e le opportunità per gli ITS: 1quadro generale europeo**

Come precedentemente analizzato, il programma Next Generation EU (NGEU), istituito dal regolamento (UE) 2020/2094, rappresenta lo strumento dell'Unione europea per la ripresa. Esso integra il Quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027 da 1.085,3 miliardi di euro stabilito dal regolamento (UE, Euratom) 2020/2093.

Nell'ambito di NGEU, la Commissione europea è autorizzata a contrarre prestiti sui mercati dei capitali, per conto dell'Unione, fino a un importo di 750 miliardi di euro, 390 dei quali destinati a sovvenzioni e 360 a prestiti. La Commissione potrà generalmente finanziarsi a tassi più favorevoli rispetto a quelli praticati alla maggior parte dei singoli Stati membri, per poi trasferire il beneficio agli stessi Stati attraverso i prestiti o al bilancio dell'Unione per il finanziamento delle spese destinate alla ripresa. L'assunzione dei prestiti sarà concentrata tra la metà del 2021 e la fine del 2026 a un ritmo di circa 150 miliardi all'anno, mentre il rimborso inizierà a partire dal 2028 con termine fissato al 31 dicembre 2058. Gli importi relativi ai prestiti saranno rimborsati dagli Stati membri, mentre gli importi relativi alle sovvenzioni saranno rimborsati dal bilancio dell'UE. La Commissione si è impegnata ad emettere il 30% del totale delle obbligazioni nell'ambito di NGEU sotto forma di obbligazioni verdi (green bonds).

La dotazione del RRF, di gran lunga la parte preponderante (circa il 90 per cento) del finanziamento totale di NGEU, è stata fissata in sede di Consiglio europeo del 17-21 luglio 2020 in 672,5 miliardi di euro, 360 dei quali destinati a prestiti e 312,5 a sovvenzioni.

I finanziamenti nell'ambito dello strumento sono stati messi a disposizione conformemente ai costi stimati delle riforme proposte e degli investimenti contenuti nei piani di ripresa e resilienza che sono stati presentati dagli Stati Membri. Il costo stimato dovrebbe essere in linea con l'impatto previsto delle riforme e degli investimenti.

Gli Stati membri hanno definito i piani di ripresa e resilienza con un pacchetto coerente di riforme e progetti di investimenti pubblici da attuare fino al 2026 per essere sostenuti dallo strumento per la ripresa e la resilienza.

Il dispositivo finanzia investimenti e riforme - da realizzare entro il 31 agosto 2026 - che promuovano la coesione, aumentino la resilienza delle economie dell'UE e ne promuovano la crescita sostenibile, fornendo agli Stati membri supporto finanziario per raggiungere traguardi che gli Stati medesimi sono chiamati a individuare.

Sono state individuate **sei aree di intervento**, organizzate attorno ai seguenti pilastri: transizione verde, compresa la biodiversità; trasformazione digitale; crescita intelligente, sostenibile e inclusiva (comprese occupazione, ricerca, sviluppo e innovazione); coesione sociale e territoriale; salute e resilienza economica, sociale e istituzionale; politiche per la prossima generazione, infanzia e gioventù, incluse l'istruzione e le competenze.

**Il 70% delle sovvenzioni (218,7 miliardi di euro) dovrà essere impegnato nel 2021 e nel 2022** secondo criteri di assegnazione predeterminati (popolazione, inverso del PIL pro capite e tasso medio di disoccupazione negli ultimi 5 anni rispetto alla media UE 2015-2019), **mentre il 30% nel 2023** tenendo conto del calo del PIL nel 2020 e nel periodo cumulato 2020- 2021.

**Saranno ammissibili le misure avviate a partire dal 1° febbraio 2020.**

In ogni caso, il sostegno finanziario del Dispositivo, non può sostituire la spesa nazionale ricorrente di bilancio, se non in casi debitamente giustificati, deve rispettare il principio di addizionalità dei finanziamenti dell'Unione, ossia può aggiungersi al sostegno fornito da altri fondi e programmi dell'Unione a condizione di non coprire lo stesso costo, deve sostenere misure che rispettano il principio di "non arrecare un danno significativo" agli obiettivi ambientali dell'Unione (do no significant harm principle).

L'erogazione dei fondi dell'RRF è stata subordinata alla presentazione, da parte degli Stati membri interessati, di un Piano nazionale per la ripresa e la resilienza (PNRR). I piani sono stati presentati entro il 30 aprile 2021 e successivamente approvati dalla Commissione.

### La costruzione del PNRR in Italia

Per la definizione della proposta di PNRR, il Governo ha attuato una consultazione pubblica con gli attori istituzionali, economici e sociali.

Nella primavera del 2020 ha incaricato un Comitato di esperti, coordinati da Vittorio Colao, di elaborare delle proposte per il Piano di Rilancio del Paese. Nei mesi successivi, anche alla luce delle raccomandazioni del "Comitato Colao", il Governo ha ascoltato le opinioni e i suggerimenti delle imprese italiane, delle organizzazioni sindacali e della società civile. Nella metà di giugno 2020, il Governo ha organizzato "Progettiamo il Rilancio", una serie di incontri con i rappresentanti delle Istituzioni e delle Parti sociali, per un confronto sulla ripartenza del Paese.

Da agosto 2020, il coordinamento dei lavori per la stesura del PNRR è stato assunto dal Comitato interministeriale per gli Affari Europei (CIAE), che ha a sua volta incaricato il Comitato Tecnico di Valutazione (CTV) di gestirne operativamente i lavori. In settembre 2020, il CIAE ha approvato una proposta di Linee Guida per la redazione del PNRR, coerenti con quelle indicate dalla Commissione europea il 17 settembre 2020, che è stata sottoposta all'esame del Parlamento italiano.

Il 13 e 14 ottobre 2020 le Camere si sono pronunciate con un atto di indirizzo, che ha invitato il Governo a predisporre il Piano, garantendo un ampio coinvolgimento del settore privato, degli Enti Locali e delle eccellenze che il Paese è in grado di offrire in tutti i settori.

Il Governo, su questa base, ha intrapreso dal 15 ottobre 2020 un dialogo informale con la task force della Commissione europea in vista della presentazione del PNRR. Una prima bozza di Piano è stata presentata al Consiglio dei Ministri nella seduta del 7 dicembre 2020 per un'illustrazione preliminare, che è servita da documentazione di base per il confronto con le forze politiche di maggioranza. Il confronto ha riguardato la visione d'insieme della strategia di investimenti e riforme del Piano e si è intensificato nelle ultime settimane, anche attraverso l'elaborazione di osservazioni e proposte di modifica alle bozze di lavoro preliminari. Il risultato è stato sintetizzato in alcune Linee di indirizzo che hanno portato a una significativa revisione progettuale e finanziaria della proposta di PNRR. Il Consiglio dei Ministri del 12 gennaio 2021 ha approvato la proposta di PNRR che ha rappresentato la base del documento adottato il 30 aprile.

**Il Governo Draghi** ha confermato le missioni indicate dal precedente Governo e cioè l'innovazione, la digitalizzazione, la competitività e la cultura; la transizione ecologica; le infrastrutture per la mobilità sostenibile; la formazione e la ricerca; l'equità sociale, di genere, generazionale e territoriale; la salute e la relativa filiera produttiva.

Appena insediato, il governo ha mandato al Parlamento le schede tecniche del Recovery Plan, predisposte dal precedente Esecutivo. Si è trattato di circa 500 schede in lingua inglese, in cui sono stati delineati gli interventi e la distribuzione delle risorse a disposizione dell'Italia.

Il presidente del Consiglio Mario Draghi ha deciso poi che il coordinamento tecnico dell'operazione doveva stare al Ministero dell'Economia, sotto il coordinamento della Ragioneria dello Stato, come coordinatore dell'unità di missione. Il coordinatore ha lavorato a stretto contatto con sei funzionari, uno per ciascuna missione, coadiuvati da una squadra di economisti (interni e non) e da un team di esecutori, nonché da una cabina di regia politica con due comitati interministeriali principali, uno per la transizione digitale e uno per quella ecologica.

Nell'ambito di **NGEU**, oltre ai 196,5 miliardi tra grants (65,5 miliardi) e prestiti (129 miliardi) previsti per l'Italia dal **RRF**, un ulteriore apporto finanziario al Piano Nazionale è fornito dai 13,5 miliardi di **REACT-EU** e dai 1,2 miliardi del **JTF**.

Il 70% di questi grants dovrà essere impegnato tra il 2021 e il 2022, mentre il restante 30%, dovrà essere impegnato nel 2023. Il tutto speso e rendicontato entro il 2026.

### **Il PNRR approvato**

Nel periodo dal 23 al 30 aprile il Governo Draghi ha presentato il PNRR costruito nei due mesi di Presidenza al CdM e successivamente al Parlamento in due rapidi passaggi che hanno portato all'approvazione del PNRR stesso da parte di Camera e Senato. Si sono quindi avuti un ultimo passaggio in Conferenza Stato Regioni, un incontro con le Parti Sociali, l'ultima approvazione da parte del Consiglio dei Ministri e infine l'invio del Piano alla CE il 30 aprile 2021. Il PNRR è disponibile al seguente link: [https://www.governo.it/sites/governo.it/files/PNRR\\_0.pdf](https://www.governo.it/sites/governo.it/files/PNRR_0.pdf).

L'Italia ha trasmesso il proprio PNRR alla Commissione europea il 30 aprile 2021. Il Piano italiano comprende misure che si articolano intorno a tre assi strategici, condivisi a livello europeo: digitalizzazione e innovazione, transizione ecologica, inclusione sociale. Esso si articola in sei missioni (digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo, rivoluzione verde e transizione ecologica, infrastrutture per una mobilità sostenibile, istruzione e ricerca, inclusione e coesione e salute). L'Italia ha richiesto il massimo delle risorse RRF disponibili, pari a 191,5 miliardi di euro, di cui 68,9 miliardi in sovvenzioni e 122,6 miliardi in prestiti.

La proposta di decisione di esecuzione del Consiglio relativa all'approvazione del PNRR dell'Italia (COM (2021) 344) è stata pubblicata dalla Commissione europea il 22 giugno 2021, accompagnata da una dettagliata analisi del PNRR (documento di lavoro della Commissione SWD (2021) 165)

Il Piano italiano prevede investimenti pari a 191,5 miliardi di euro, finanziati attraverso il Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza, lo strumento chiave del NGEU. Ulteriori 30,62 miliardi di euro sono parte di un Fondo complementare, finanziato attraverso lo scostamento pluriennale di bilancio approvato nel Consiglio dei ministri del 15 aprile, oltre ai 13 miliardi di euro del fondo REACT-UE già esaminato. **Il totale degli investimenti previsti è pertanto di 235,12 miliardi di euro.**

Il Piano include un **corposo pacchetto di riforme** che toccano, tra gli altri, gli ambiti della PA, della giustizia, della semplificazione normativa e della concorrenza. Si tratta di un intervento imponente che intende riparare i danni economici e sociali della crisi pandemica, contribuire a risolvere le debolezze strutturali dell'economia italiana, e accompagnare il Paese su un percorso di transizione ecologica e ambientale.

**Il PNRR italiano è stato approvato il 13 luglio 2021 dal Consiglio Ecofin.** La relativa decisione di esecuzione (vedi <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10160-2021-INIT/it/pdf>) è corredata di un allegato che definisce in dettaglio, per ogni investimento e riforma, obiettivi e traguardi precisi. Di conseguenza, il 13 agosto 2021 la Commissione europea ha dato notizia **dell'avvenuto pagamento delle somme dovute a titolo di pre-finanziamento per un totale di 24,9 miliardi**, equivalenti al 13 per cento sia del contributo finanziario, sia del prestito (8.954.466.787 euro per sovvenzioni e 15.938.235.352 euro per prestiti).

L'assegnazione delle risorse agli Stati membri avrà luogo - previa presentazione, due volte l'anno, di apposita richiesta - a seguito dell'avvenuto raggiungimento degli obiettivi concordati all'interno del Piano nazionale.

La Commissione effettuerà una valutazione preliminare sull'avvenuto raggiungimento di obiettivi e traguardi, da sottoporre poi per un parere al Comitato economico e finanziario, organo consultivo composto da alti funzionari di amministrazioni e banche centrali nazionali. In caso di valutazione positiva, adotterà senza ritardo una decisione che autorizza l'erogazione dei fondi.

Qualora uno o più Stati membri ritengano che vi siano stati seri scostamenti dall'adempimento soddisfacente di traguardi e obiettivi, potrebbe richiedere di deferire la questione al successivo Consiglio europeo. Nessuna decisione potrà essere assunta finché il Consiglio europeo o l'Ecofin, da esso delegato, non abbiano discusso la questione "in maniera esaustiva". Per tale procedura si prevede, "di regola", una durata non superiore a tre mesi.

### Le riforme

Il Piano prevede un ambizioso programma di riforme, per facilitare la sua attuazione e contribuire alla modernizzazione del Paese e all'attrazione degli investimenti.

La **riforma della PA** affronta i problemi dell'assenza di ricambio generazionale, di scarso investimento sul capitale umano e di bassa digitalizzazione. Il Piano prevede investimenti in una piattaforma unica di reclutamento, in corsi di formazione per il personale e nel rafforzamento e monitoraggio della capacità amministrativa.

La **riforma della giustizia** interviene sull'eccessiva durata dei processi e intende ridurre il forte peso degli arretrati giudiziari. Il Piano prevede assunzioni mirate e temporane e per eliminare il carico di casi pendenti e rafforza l'Ufficio del Processo.

Il Piano prevede inoltre **interventi di semplificazione per la concessione di permessi e autorizzazioni, e sul codice degli appalti per garantire attuazione e massimo impatto agli investimenti.**

Il Piano include anche **riforme a tutela della concorrenza** con la legge annuale per il mercato e la concorrenza, come strumento di coesione sociale e crescita economica. I tempi di queste riforme, che vanno dai servizi pubblici locali a energia elettrica e gas, sono stati pensati tenendo conto delle attuali condizioni dovute alla pandemia.

Il Piano ha come principali beneficiari le donne, i giovani e il Mezzogiorno e contribuisce in modo sostanziale a favorire l'inclusione sociale e a ridurre i divari territoriali.

Nel complesso il **27% del Piano è dedicato alla digitalizzazione, il 40% finanzia investimenti per il contrasto al cambiamento climatico, più del 10% del Piano è dedicato alla coesione sociale.**

Il PNRR-Italia si articola in **6 Missioni** e **16 Componenti**. Sulla base delle informazioni riportate nell'ultima versione del PNRR (PNRR aggiornato) e delle ulteriori indicazioni ricavabili dal Decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 6 agosto 2021 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 24 settembre 2021), nelle tabelle che seguono è evidenziato il riepilogo delle risorse attivabili per le finalità del Piano e la loro ripartizione in base agli obiettivi e alla tipologia delle spese nonché la suddivisione nelle varie componenti.

*(miliardi di euro)*

	RISORSE						TOTALE
	RRF	di cui Progetti in essere	di cui Nuovi progetti	di cui FSC	Fondo complementare	React EU	
<b>NATURA DELLA SPESA</b>	<b>191,5</b>	<b>51,4</b>	<b>124,5</b>	<b>15,6</b>	<b>30,6</b>	<b>13,0</b>	<b>235,1</b>
Investimento	<b>185,9</b>	51,4	119,0	15,5			
Riforma	<b>5,57</b>	0,00	5,48	0,10			
<b>MISSIONI</b>	<b>191,5</b>	<b>51,4</b>	<b>124,5</b>	<b>15,6</b>	<b>30,6</b>	<b>13,0</b>	<b>235,1</b>
1. Digitalizzazione, Innovazione, Competitività, Cultura	<b>40,3</b>	4,3	34,8	1,2	<b>8,7</b>	<b>0,8</b>	<b>49,8</b>
2. Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica	<b>59,5</b>	21,7	35,1	2,7	<b>9,1</b>	<b>1,3</b>	<b>69,9</b>
3. Infrastrutture per una Mobilità Sostenibile	<b>25,4</b>	11,2	10,9	3,3	<b>6,1</b>	<b>0,0</b>	<b>31,5</b>
4. Istruzione e Ricerca	<b>30,9</b>	6,9	20,8	3,2	<b>1,0</b>	<b>1,9</b>	<b>33,8</b>
5. Inclusione e Coesione	<b>19,9</b>	4,3	13,2	2,3	<b>2,8</b>	<b>7,3</b>	<b>30,0</b>
6. Salute	<b>15,6</b>	3,0	9,6	3,0	<b>2,9</b>	<b>1,7</b>	<b>20,2</b>

*Fonte: Elaborazioni su dati PNRR aggiornato e DM 6 agosto 2021.*

**TAVOLA 1.1: COMPOSIZIONE DEL PNRR PER MISSIONI E COMPONENTI (MILIARDI DI EURO)**

 <b>M1. DIGITALIZZAZIONE, INNOVAZIONE, COMPETITIVITÀ, CULTURA E TURISMO</b>	PNRR (a)	React EU (b)	Fondo complementare (c)	Totale (d)=(a)+(b)+(c)
M1C1 - DIGITALIZZAZIONE, INNOVAZIONE E SICUREZZA NELLA PA	9,75	0,00	1,40	11,15
M1C2 - DIGITALIZZAZIONE, INNOVAZIONE E COMPETITIVITÀ NEL SISTEMA PRODUTTIVO	23,89	0,80	5,88	30,57
M1C3 - TURISMO E CULTURA 4.0	6,68	0,00	1,46	8,13
<b>Totale Missione 1</b>	<b>40,32</b>	<b>0,80</b>	<b>8,74</b>	<b>49,86</b>
 <b>M2. RIVOLUZIONE VERDE E TRANSIZIONE ECOLOGICA</b>	PNRR (a)	React EU (b)	Fondo complementare (c)	Totale (d)=(a)+(b)+(c)
M2C1 - AGRICOLTURA SOSTENIBILE ED ECONOMIA CIRCOLARE	5,27	0,50	1,20	6,97
M2C2 - TRANSIZIONE ENERGETICA E MOBILITÀ SOSTENIBILE	23,78	0,18	1,40	25,36
M2C3 - EFFICIENZA ENERGETICA E RIQUALIFICAZIONE DEGLI EDIFICI	15,36	0,32	6,56	22,24
M2C4 - TUTELA DEL TERRITORIO E DELLA RISORSA IDRICA	15,06	0,31	0,00	15,37
<b>Totale Missione 2</b>	<b>59,47</b>	<b>1,31</b>	<b>9,16</b>	<b>69,94</b>
 <b>M3. INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE</b>	PNRR (a)	React EU (b)	Fondo complementare (c)	Totale (d)=(a)+(b)+(c)
M3C1 - RETE FERROVIARIA AD ALTA VELOCITÀ/CAPACITÀ E STRADE SICURE	24,77	0,00	3,20	27,97
M3C2 - INTERMODALITÀ E LOGISTICA INTEGRATA	0,63	0,00	2,86	3,49
<b>Totale Missione 3</b>	<b>25,40</b>	<b>0,00</b>	<b>6,06</b>	<b>31,46</b>
 <b>M4. ISTRUZIONE E RICERCA</b>	PNRR (a)	React EU (b)	Fondo complementare (c)	Totale (d)=(a)+(b)+(c)
M4C1 - POTENZIAMENTO DELL'OFFERTA DEI SERVIZI DI ISTRUZIONE: DAGLI ASILI NIDI AI LICEI UNIVERSITÀ	19,44	1,45	0,00	20,89
M4C2 - DALLA RICERCA ALL'IMPRESA	11,44	0,48	1,00	12,92
<b>Totale Missione 4</b>	<b>30,88</b>	<b>1,93</b>	<b>1,00</b>	<b>33,81</b>
 <b>M5. INCLUSIONE E COESIONE</b>	PNRR (a)	React EU (b)	Fondo complementare (c)	Totale (d)=(a)+(b)+(c)
M5C1 - POLITICHE PER IL LAVORO	6,66	5,97	0,00	12,63
M5C2 - INFRASTRUTTURE SOCIALI, FAMIGLIE, COMUNITÀ E TERZO SETTORE	11,17	1,28	0,34	12,79
M5C3 - INTERVENTI SPECIALI PER LA COESIONE TERRITORIALE	1,98	0,00	2,43	4,41
<b>Totale Missione 5</b>	<b>19,81</b>	<b>7,25</b>	<b>2,77</b>	<b>29,83</b>
 <b>M6. SALUTE</b>	PNRR (a)	React EU (b)	Fondo complementare (c)	Totale (d)=(a)+(b)+(c)
M6C1 - RETI DI PROSSIMITÀ, STRUTTURE E TELEMEDICINA PER L'ASSISTENZA SANITARIA TERRITORIALE	7,00	1,50	0,50	9,00
M6C2 - INNOVAZIONE, RICERCA E DIGITALIZZAZIONE DEL SERVIZIO SANITARIO NAZIONALE	8,63	0,21	2,39	11,23
<b>Totale Missione 6</b>	<b>15,63</b>	<b>1,71</b>	<b>2,89</b>	<b>20,23</b>
<b>TOTALE</b>	<b>191,50</b>	<b>13,00</b>	<b>30,62</b>	<b>235,12</b>

*I totali potrebbero non coincidere a causa degli arrotondamenti.*
**Dotazione di ciascuna missione e componente del PNRR Italia. Fonte [www.governo.it](http://www.governo.it)**

### **1 – Digitalizzazione, Innovazione, Competitività, Cultura**

La prima missione, "Digitalizzazione, Innovazione, Competitività, Cultura", stanziava complessivamente 49,2 miliardi di euro, di cui 40,7 miliardi dal Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza e 8,5 miliardi dal Fondo.

I suoi obiettivi sono promuovere la trasformazione digitale del Paese, sostenere l'innovazione del sistema produttivo e investire in due settori chiave per l'Italia: turismo e cultura.

Gli investimenti previsti nel piano assicurano la fornitura di banda ultra-larga e connessioni veloci in tutto il Paese. In particolare, portano la connettività a 1 Gbps in rete fissa a circa 8,5 milioni di famiglie e a 9.000 edifici scolastici che ancora ne sono privi, e assicurano connettività adeguata ai 12.000 punti di erogazione del Servizio Sanitario Nazionale. Viene avviato anche un Piano Italia 5G per il potenziamento della connettività mobile in aree a fallimento di mercato.

Il Piano prevede incentivi per l'adozione di tecnologie innovative e competenze digitali nel settore privato, e rafforza le infrastrutture digitali della PA, ad esempio facilitando la migrazione al cloud.

Per turismo e cultura, sono previsti interventi di valorizzazione dei siti storici e di miglioramento delle strutture turistico-ricettive, fra cui è degno di nota l'Investimento 4.3 – Caput Mundi-NGEU per grandi eventi turistici per 500 milioni di euro dedicato essenzialmente alla promozione del turismo a Roma.

Nella Missione 1 ci sono varie **parti d'interesse per gli ITS**, seppur diffuse fra le varie componenti. Citiamo ad esempio la componente "Investimento 1.4: Servizi digitali e cittadinanza digitale" in cui è previsto lo sviluppo di sperimentazioni in ambito mobilità (Mobility as a Service - MaaS) per migliorare l'efficienza dei sistemi di trasporto urbano.

### **2 – Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica**

La seconda missione, "Rivoluzione Verde e Transizione Ecologica", stanziava complessivamente 68,6 miliardi di euro, di cui 59,3 miliardi dal Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza e 9,3 miliardi dal Fondo.

I suoi obiettivi sono migliorare la sostenibilità e la resilienza del sistema economico e assicurare una transizione ambientale equa e inclusiva. Il Piano prevede investimenti e riforme per l'economia circolare e la gestione dei rifiuti, per raggiungere target ambiziosi come il 65% di riciclo dei rifiuti plastici e il 100% di recupero nel settore tessile.

Il Piano stanziava risorse per il rinnovo del TPL, con l'acquisto di bus a bassa emissione, e per il rinnovo di parte della flotta di treni per il trasporto regionale con mezzi a propulsione alternativa.

Sono previsti corposi incentivi fiscali per incrementare l'efficienza energetica di edifici privati e pubblici. Le misure consentono la ristrutturazione di circa 50.000 edifici l'anno. Il Governo prevede importanti investimenti nelle fonti di energia rinnovabile e semplifica le procedure di autorizzazione nel settore.

Si sostiene la filiera dell'idrogeno e, in particolare, la ricerca di frontiera, la sua produzione e l'uso locale nell'industria e nel trasporto. Il Piano investe nelle infrastrutture idriche, con l'obiettivo di ridurre le perdite nelle reti per l'acqua potabile del 15%, e nella riduzione del dissesto idrogeologico.

Interesse della mobilità è per la parte **M2C2: Transizione energetica e mobilità**. La Linea progettuale 4 (Sviluppare un trasporto locale più sostenibile) con 8,58 miliardi di euro complessivi vede infatti: "Investimento 4.1: Rafforzamento mobilità ciclistica" (570 km di piste ciclabili urbane e metropolitane e di circa 1.250 km di piste ciclabili turistiche); "Investimento 4.2: Sviluppo trasporto pubblico di massa" (metro (11 km), tram (85 km), filovie (120 km), funivie (15 km)); "Investimento 4.3: Sviluppo infrastruttura di ricarica elettrica" (7.500 punti di ricarica rapida in autostrada e 13.755 in centri urbani, oltre a 100 stazioni per lo stoccaggio dell'energia); "Investimento 4.4: Rinnovo flotte bus (acquisto di 3.360 bus a basse emissioni), treni regionali"; e una "Riforma 4.1: Procedure più rapide per la valutazione dei progetti nel settore dei sistemi di TPL con impianti fissi e nel settore del trasporto rapido di massa".

### **3 – Infrastrutture per una Mobilità Sostenibile**

La terza missione, "Infrastrutture per una Mobilità Sostenibile", stanziava complessivamente 31,4 miliardi di euro, di cui 25,1 miliardi dal Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza e 6,3 miliardi dal Fondo.

Il suo obiettivo primario è lo sviluppo razionale di un'infrastruttura di trasporto moderna, sostenibile ed estesa a tutte le aree del Paese. Il Piano prevede un importante investimento nei trasporti ferroviari ad alta velocità. A regime, vengono consentiti significativi miglioramenti nei tempi di percorrenza, soprattutto nel centro-sud.

Ad esempio, si risparmierà 1 ora e 30 minuti sulla tratta Napoli-Bari, 1 ora e 20 minuti sulla tratta Roma-Pescara, e 1 ora sulla tratta Palermo-Catania.

Il Governo investe inoltre nella modernizzazione e il potenziamento delle linee ferroviarie regionali, sul sistema portuale e nella digitalizzazione della catena logistica. In particolare, rivestono interesse per la mobilità per un totale di circa 4 miliardi di euro:

- **L'Investimento 1.5: Rafforzare i nodi metropolitani e i collegamenti nazionali chiave;**
- **L'Investimento 1.6: Rafforzamento delle linee regionali.**

Infatti, è dichiarato che l'aumento della capacità dei principali nodi ferroviari in 12 aree metropolitane avrà effetti positivi, che si ripercuoteranno sui treni regionali. Alcuni investimenti saranno direttamente destinati alle linee regionali e delle aree metropolitane utilizzate principalmente dai pendolari, rendendo i centri cittadini più accessibili e migliorando la qualità della vita dei pendolari.

### **4 – Istruzione e Ricerca**

La quarta missione, "Istruzione e Ricerca", stanziava complessivamente 31,9 miliardi di euro, di cui 30,9 miliardi dal Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza e 1 miliardo dal Fondo.

Il suo obiettivo è rafforzare il sistema educativo, le competenze digitali e tecnico-scientifiche, la ricerca e il trasferimento tecnologico. Il Piano investe negli asili nido, nelle scuole materne, nei servizi di educazione e cura per l'infanzia. Crea 152.000 posti per i bambini fino a 3 anni e 76.000 per i bambini tra i 3 e i 6 anni.

Il Governo investe nel risanamento strutturale degli edifici scolastici, con l'obiettivo di ristrutturare una superficie complessiva di 2.400.000 metri quadri. Inoltre, si prevede una riforma dell'orientamento, dei programmi di

dottorato e dei corsi di laurea, ad esempio con l'aggiornamento della disciplina dei dottorati e un loro aumento di circa 3.000 unità. È inoltre previsto lo sviluppo dell'istruzione professionalizzante

**D'interesse per il settore ITS** è il rafforzamento della filiera della ricerca e del trasferimento tecnologico in analogia e a supporto delle principali politiche europee del settore, a partire dal complesso degli interventi di Horizon Europe. La componente 2 della missione e cioè **M4C2: dalla ricerca all'impresa** ha infatti molte novità di derivazione europea e riforme a supporto degli interventi di promozione della R&S" e ha come obiettivi generali di rafforzare la ricerca e favorire la diffusione di modelli innovativi per la ricerca di base e applicata condotta in sinergia tra università e imprese, sostenere i processi per l'innovazione e il trasferimento tecnologico e potenziare le infrastrutture di ricerca, il capitale e le competenze di supporto all'innovazione. È dotata di 11,44 miliardi di euro, suddivisi come riportato nella tabella seguente.

**QUADRO DELLE MISURE E RISORSE (MILIARDI DI EURO):**

Ambiti di intervento/Misure	Totale
<b>11,44</b> <b>Mld</b> Totale	
Riforma 1.1: Attuazione di misure di sostegno alla R&S per promuovere la semplificazione e la mobilità	-
<b>1. Rafforzamento della ricerca e diffusione di modelli innovativi per la ricerca di base e applicata condotta in sinergia tra università e imprese</b>	<b>6,91</b>
Investimento 1.1: Fondo per il Programma Nazionale Ricerca (PNR) e progetti di Ricerca di Significativo Interesse Nazionale (PRIN)	1,80
Investimento 1.2: Finanziamento di progetti presentati da giovani ricercatori	0,60
Investimento 1.3: Partenariati allargati estesi a Università, centri di ricerca, imprese e finanziamento progetti di ricerca di base	1,61
Investimento 1.4: Potenziamento strutture di ricerca e creazione di "campioni nazionali" di R&S su alcune <i>Key Enabling Technologies</i>	1,60
Investimento 1.5: Creazione e rafforzamento di "ecosistemi dell'innovazione", costruzione di "leader territoriali di R&S"	1,30
<b>2. Sostegno ai processi di innovazione e trasferimento tecnologico</b>	<b>2,05</b>
Investimento 2.1: IPCEI	1,50
Investimento 2.2: Partenariati- Horizon Europe	0,20
Investimento 2.3: Potenziamento ed estensione tematica e territoriale dei centri di trasferimento tecnologico per segmenti di industria	0,35
<b>3. Potenziamento delle condizioni di supporto alla ricerca e all'innovazione</b>	<b>2,48</b>
Investimento 3.1: Fondo per la realizzazione di un sistema integrato di infrastrutture di ricerca e innovazione	1,58
Investimento 3.2: Finanziamento di start-up	0,30
Investimento 3.3: Introduzione di dottorati innovativi che rispondono ai fabbisogni di innovazione delle imprese e promuovono l'assunzione dei ricercatori dalle imprese	0,60

**PNRR componente M4C2: DALLA RICERCA ALL'IMPRESA. Fonte: [www.governo.it](http://www.governo.it)**

### **5 – Inclusione e Coesione**

La quinta missione, "Inclusione e Coesione", stanziava complessivamente 22,4 miliardi di euro, di cui 19,8 miliardi dal Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza e 2,6 miliardi dal Fondo.

Il suo obiettivo è facilitare la partecipazione al mercato del lavoro, anche attraverso la formazione, rafforzare le politiche attive del lavoro e favorire l'inclusione sociale. Il Governo investe nello sviluppo dei centri per l'impiego e nell'imprenditorialità femminile, con la creazione di un nuovo Fondo Impresa Donna. Si rafforzano i servizi sociali e gli interventi per le vulnerabilità, ad esempio con interventi dei Comuni per favorire una vita autonoma alle persone con disabilità.

Sono previsti **investimenti infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali e interventi di rigenerazione urbana per le periferie delle città metropolitane.**

### **6 – Salute**

La sesta missione, "Salute", stanziava complessivamente 18,5 miliardi di euro, di cui 15,6 miliardi dal Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza e 2,9 miliardi dal Fondo.

Il suo obiettivo è rafforzare la prevenzione e i servizi sanitari sul territorio, modernizzare e digitalizzare il sistema sanitario e garantire equità di accesso alle cure.

Il Piano investe nell'assistenza di prossimità diffusa sul territorio e attiva 1.288 Case di comunità e 381 Ospedali di comunità. Si potenzia l'assistenza domiciliare per raggiungere il 10% della popolazione con più di 65 anni, la telemedicina e l'assistenza remota, con l'attivazione di 602 Centrali Operative Territoriali.

Il Governo investe nell'aggiornamento del parco tecnologico e delle attrezzature per diagnosi e cura, con l'acquisto di 3.133 nuove grandi attrezzature, e nelle infrastrutture ospedaliere, ad esempio con interventi di adeguamento antisismico.

Il Piano rafforza l'infrastruttura tecnologica per la raccolta, l'elaborazione e l'analisi dei dati, inclusa la diffusione del Fascicolo Sanitario Elettronico.

### **Realizzazione degli interventi**

La **Cabina di Regia, istituita presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri**, avrà il compito di verificare l'avanzamento del Piano e i progressi compiuti nella sua attuazione per:

- Monitorare l'efficacia delle iniziative di potenziamento della capacità amministrativa;
- Assicurare la cooperazione con il partenariato economico, sociale e territoriale;
- Interloquire con le amministrazioni responsabili in caso di riscontrate criticità;
- Proporre l'attivazione dei poteri sostitutivi, nonché le modifiche normative necessarie per la più efficace implementazione delle misure del Piano.

Per quanto riguarda l'attuazione dei singoli interventi, vi provvedono le Amministrazioni centrali, le Regioni e gli Enti Locali, sulla base delle competenze istituzionali, tenuto conto del settore di riferimento e della natura

---

dell'intervento. L'attuazione degli interventi avviene con le strutture e le procedure già esistenti, ferme restando le misure di semplificazione e rafforzamento organizzativo che saranno introdotte.

**Le risorse europee sono disponibili a partire da settembre 2021.** La Decisione di esecuzione del Consiglio che ha approvato il PNRR dell'Italia reca un allegato che definisce, in relazione a ciascun investimento e riforma, obiettivi e traguardi, modulati dal punto di vista temporale, al cui conseguimento è collegata l'assegnazione delle risorse su base semestrale.

Nella seguente tabella è riportata la ripartizione temporale delle rate di finanziamento a valere sul dispositivo RRF (con distinzione tra sovvenzioni e prestiti), quale si evince dal documento "PNRR - Traguardi e Obiettivi per rata semestrale", aggiornato al 15 luglio 2021 e pubblicato sul portale del Governo "Italia domani", e dall'allegato aggiornato alla Decisione del Consiglio europeo.

*(miliardi di euro)*

Anno Scadenza rata	2021		2022		2023		2024		2025		2026	TOTALE
	31-dic	30-giu										
Rata semestrale	24,1	24,1	21,8	18,4	20,7	12,6	21,3	12,6	14,9	20,8		191,5
di cui												
sovvenzioni	11,5	11,5	11,5	2,3	8,0	2,3	6,3	2,3	4,6	8,5		68,9
prestiti	12,6	12,6	10,3	16,1	12,6	10,3	14,9	10,3	10,3	12,3		122,6
Totale annuo	24,1	46,0		39,1		33,9		27,6		20,8		191,5
di cui												
sovvenzioni	11,5	23,0		10,3		8,6		6,9		8,5		68,9
prestiti	12,6	23,0		28,7		25,3		20,7		12,3		122,6

*Fonte: Elaborazione su dati pubblicati sul portale Italia Domani (PNRR-Traguardi e Obiettivi per rata semestrale, 15 luglio 2021) e Allegato "aggiornato" alla Decisione del Consiglio.*

#### Rate semestrali dall'UE – quote RRF (sovvenzioni e prestiti)

#### Impieghi delle risorse PNRR: il DM 6 agosto 2021

Con il D.M. del Ministero dell'economia e delle finanze del 6 agosto 2021 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 24 settembre 2021) è stata disposta l'assegnazione delle risorse finanziarie (191,5 miliardi di euro) previste per l'attuazione dei singoli interventi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) alle Amministrazioni centrali titolari, indicando la somma complessiva spettante a ciascuna di esse e la ripartizione di traguardi e obiettivi per scadenze semestrali di rendicontazione.

Le risorse finanziarie per l'attuazione degli interventi del Piano sono assegnate alle singole Amministrazioni titolari degli interventi, come indicato in Tabella A allegata al decreto. I traguardi e gli obiettivi che concorrono alla presentazione delle richieste di rimborso semestrali alla Commissione europea, ripartiti per interventi a titolarità di ciascuna Amministrazione, sono riportati nella Tabella B, allegata al DM. Si rileva che le risorse cui fa riferimento il DM includono esclusivamente i fondi RRF (per un totale di 191,5 miliardi), ivi compresa la spesa FSC anticipata per le finalità del PNRR, ma non comprendono le risorse React-EU e quelle del Fondo complementare.

Nella tavola che segue sono sintetizzati gli interventi per missione, suddivisi per progetti in essere, nuovi progetti e Fondo sviluppo e coesione.

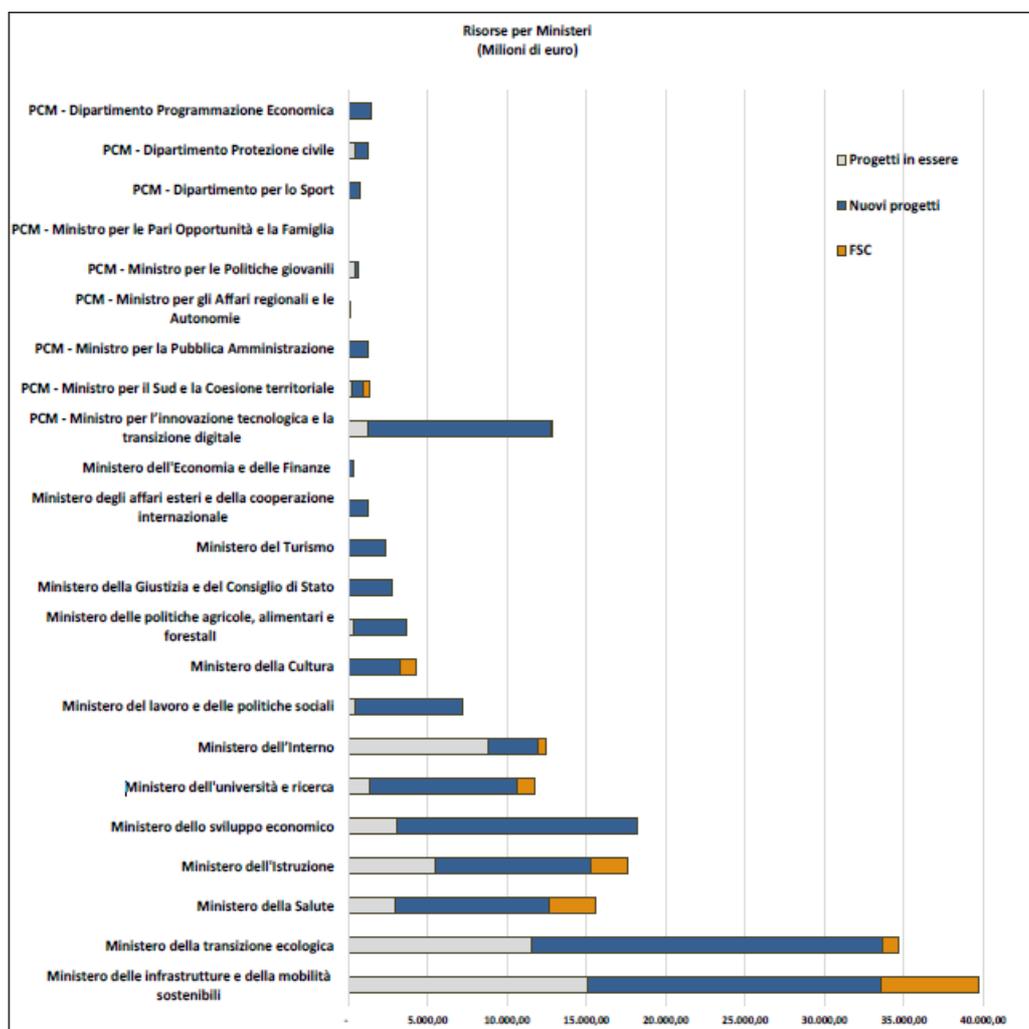
(milioni di euro)

MISSIONI	Progetti in essere	Nuovi progetti	FSC	Totale
M1 - Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo	4.307	34.830	1.154	40.291
M2 - Rivoluzione verde e transizione ecologica	21.682	35.076	2.700	59.459
M3 - Infrastrutture per una mobilità sostenibile	11.204	10.927	3.266	25.397
M4 - Istruzione e ricerca	6.890	20.790	3.196	30.876
M5 - Inclusione e coesione	4.302	13.249	2.300	19.851
M6 - Salute	2.980	9.646	3.000	15.626
<b>Totale</b>	<b>51.365</b>	<b>124.518</b>	<b>15.616</b>	<b>191.499</b>

Fonte: Elaborazioni su dati D.M del 6 agosto 2021

**Risorse per missione – Fondi PNRR**

Infine, nella figura che segue sono espote le risorse del PNRR, ripartite per Ministeri di competenza.



Fonte: Elaborazioni su dati D.M del 6 agosto 2021

**Risorse per Ministeri, ripartite per progetti in essere, nuovi progetti e FSC**

## Stato di attuazione del PNRR al 23 settembre 2021

La Relazione presentata al Consiglio dei Ministri del 23 settembre 2021, concernente il monitoraggio e lo stato di attuazione delle misure previste dal Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (di seguito: PNRR) nel 2021, fornisce informazioni inerenti la presentazione del PNRR, la Governance e le misure organizzative introdotte.

La Relazione rammenta che nell'allegato alla Decisione di esecuzione del Consiglio, approvata il 13 luglio 2021, sono elencati gli investimenti e le riforme, divise per "missione" e "componente", e sono indicati – per ogni investimento o riforma - i traguardi (milestones) e gli obiettivi (targets), al cui conseguimento è legata l'assegnazione delle risorse, con i relativi indicatori qualitativi (per i traguardi) e quantitativi (per gli obiettivi).

La Relazione illustra brevemente i passaggi attraverso i quali la Commissione autorizza l'erogazione delle dieci rate in cui è suddiviso il contributo finanziario non rimborsabile e il prestito.

Un primo prefinanziamento è stato versato all'Italia il 13 agosto 2021 per un importo del 13 per cento del contributo finanziario non rimborsabile e del prestito, per complessivi 24,894 miliardi di euro (8,957 miliardi di contributo finanziario non rimborsabile e 15,937 miliardi da prestiti).

Il monitoraggio presentato dalla Relazione ha ad oggetto tutte le misure del PNRR che prevedono un traguardo o un obiettivo entro il 31/12/2021. Le misure in questione **sono 51, distinte tra riforme (27) ed investimenti (24)**. Alla data del 22/09/2021, risultano già definiti 5 investimenti, pari al 21% del totale previsto al 31/12/2021 relativo agli investimenti, mentre per tutti i restanti sono state già avviate le procedure di realizzazione.

Tra le riforme in scadenza al 31/12/2021, 8 sono già definite, pari al 30% del totale, mentre per le altre 19 è già in corso il procedimento di approvazione.

La Relazione indica poi i successivi adempimenti da compiere entro il 31 dicembre 2021. In particolare, sarà richiesto alle Amministrazioni di trasmettere al più presto un preciso piano di adozione delle riforme e di compiuta realizzazione degli interventi da attuare entro il 31/12/2021, in modo da consentire un costante monitoraggio delle specifiche tappe da rispettare nel perseguire gli obiettivi.

La Relazione segnala che il Governo sta valutando l'adozione di uno o più provvedimenti, nei quali far confluire tutte le norme ritenute necessarie dalle Amministrazioni per semplificare ed accelerare l'adozione delle misure del PNRR.

## 5.4 Il programma Horizon Europe e le Mission

### 5.4.1 Adozione del Programma

L'attuale Commissario europeo per l'innovazione, la ricerca, la cultura, l'istruzione e la gioventù, Mariya Gabriel, il 2 febbraio 2021 ha lanciato formalmente il nuovo programma **Horizon Europe**, a seguito del quale è avvenuta la pubblicazione del programma di lavoro 2021 dell'ERC (22 febbraio) e le proposte legislative sui partenariati istituzionalizzati (23 febbraio).

Il percorso delle successive settimane ha riguardato poi l'approvazione dei testi legislativi per confermare l'intesa politico-istituzionale il 16 marzo in Consiglio e il 26 aprile in Parlamento (sessione plenaria), e quindi **l'approvazione del Programma Horizon Europe dal Parlamento europeo in maniera definitiva in data 28 aprile.**

Lo scorso mese di maggio sono stati lanciati poi i primi bandi sulle missioni di Horizon Europe. Per finanziare progetti riguardanti: l'adattamento ai cambiamenti climatici, la ricerca sul cancro, la gestione delle risorse idriche, la transizione verde dei centri urbani e la salute dei suoli.

#### **5.4.2 Caratteristiche del Programma Horizon Europe**

Horizon Europe può essere definito il programma di ricerca e innovazione più imponente del mondo. L'obiettivo generale del programma è generare un impatto scientifico, tecnologico, economico e sociale attraverso gli investimenti dell'Unione nel campo della Research and Innovation R&I al fine di rafforzare le basi scientifiche e tecnologiche dell'Unione e promuovere la competitività dell'Unione in tutti gli Stati membri, anche nel suo settore industriale. Obiettivi del programma sono dunque di realizzare le priorità strategiche dell'Unione, contribuire alla realizzazione degli obiettivi e delle politiche dell'Unione, affrontare le sfide globali, compresi i Sustainable Development Goals (SDG) seguendo i principi dell'Agenda 2030 e dell'accordo di Parigi, nonché rafforzare il SER (Spazio Europeo della Ricerca).

Il programma massimizza quindi il valore aggiunto dell'Unione focalizzandosi sugli obiettivi e le attività che possono essere realizzati in maniera efficace non dall'azione dei soli Stati membri, bensì in cooperazione. Gli **obiettivi specifici** del programma sono i seguenti:

- Sviluppare, promuovere e far progredire l'eccellenza scientifica, sostenere la creazione e la diffusione di nuove conoscenze fondamentali e applicate di alta qualità nonché di competenze, tecnologie e soluzioni, promuovere la formazione e la mobilità dei ricercatori, attrarre talenti a tutti i livelli e contribuire alla piena partecipazione del bacino di talenti dell'Unione alle azioni sostenute nell'ambito del programma;
- Generare conoscenza, rafforzare l'impatto della R&I nell'elaborazione, nel sostegno e nell'attuazione delle politiche dell'Unione e sostenere l'adozione di soluzioni innovative, e l'accesso alle stesse, nel settore industriale europeo, in particolare nelle PMI, e nella società al fine di affrontare le sfide globali, compresi i cambiamenti climatici e gli SDG;
- Promuovere tutte le forme di innovazione, agevolare lo sviluppo tecnologico, la dimostrazione e il trasferimento di conoscenze e tecnologie, rafforzare la diffusione e lo sfruttamento di soluzioni innovative;
- Ottimizzare l'attuazione del programma per rafforzare e potenziare l'impatto e la capacità di attrazione del SER, promuovere la partecipazione basata sull'eccellenza da tutti gli Stati membri, compresi i paesi con basse prestazioni in materia di R&I, al programma e facilitare i rapporti di collaborazione nella R&I europea.

Potrà contare su 81,4 miliardi di euro, di cui 76,4 miliardi dal Bilancio UE e 5 miliardi da NGEU, che diventeranno 84,9 miliardi (prezzi 2018) con i fondi aggiuntivi previsti dall'accordo tra PE e Consiglio. In prezzi correnti si tratta di un totale di 95,5 miliardi di euro. **Tre i pilastri in cui si articola il programma:**

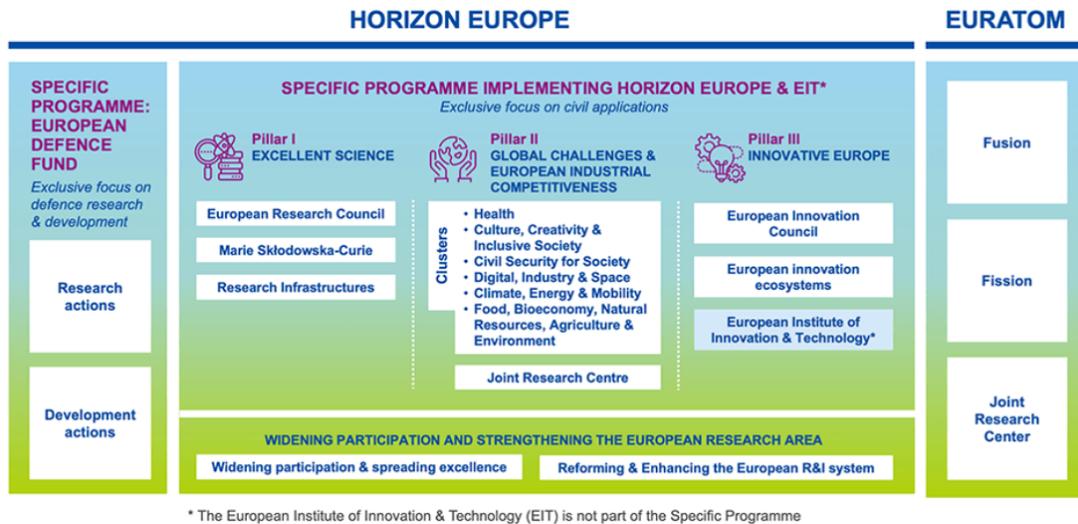
- **Scienza aperta**, che comprende il Consiglio europeo della Ricerca (CER), le Marie Skłodowska-Curie actions (MSCA) e le infrastrutture di ricerca. Promuove l'eccellenza scientifica, attira verso l'Europa i migliori talenti, fornisce un sostegno adeguato ai ricercatori all'inizio della carriera e sostiene la creazione e la diffusione di eccellenza scientifica, conoscenze, metodologie, competenze, tecnologie e soluzioni di elevata qualità per affrontare le sfide sociali, ambientali ed economiche globali;
- **Sfide globali e competitività industriale**, che comprende i poli tematici più sotto elencati e le azioni dirette non nucleari del JRC - Joint Research Centre. Esso sostiene la creazione e la migliore diffusione di nuove conoscenze, tecnologie e soluzioni sostenibili di alta qualità, rafforza la competitività dell'industria europea, accresce l'impatto della R&I nell'ambito dello sviluppo, del sostegno e dell'attuazione delle politiche dell'Unione e sostiene l'adozione di soluzioni innovative nel settore industriale, con particolare riferimento alle PMI e alle start-up, e nella società al fine di affrontare le sfide globali. Le scienze sociali e umane, comprese le attività specifiche e dedicate, sono pienamente integrate in tutti i poli tematici. Per ottenere i massimi risultati in termini di impatto, flessibilità e sinergie, le attività di R&I sono organizzate in sei poli tematici, interconnessi attraverso infrastrutture di ricerca paneuropee che, singolarmente e collegialmente, incentivano la cooperazione interdisciplinare, intersettoriale, trasversale, transfrontaliera e internazionale:
  - i. Polo tematico "Salute";
  - ii. Polo tematico "Cultura, creatività e società inclusiva";
  - iii. Polo tematico "Sicurezza civile per la società";
  - iv. Polo tematico "Digitale, industria e spazio";
  - v. Polo tematico "Clima, energia e mobilità";
  - vi. Polo tematico "Prodotti alimentari, bioeconomia, risorse naturali, agricoltura e ambiente";
  - vii. Azioni dirette non nucleari del JRC.
- **Innovazione aperta**, che comprende l'EIC, gli ecosistemi europei dell'innovazione e l'Istituto europeo di innovazione e tecnologia (EIT). Promuove tutte le forme di innovazione, compresa l'innovazione non tecnologica, soprattutto all'interno delle PMI, incluse le start-up, agevolando lo sviluppo tecnologico, la dimostrazione e il trasferimento di conoscenze, e rafforza la diffusione di soluzioni innovative. Contribuisce inoltre al conseguimento degli altri obiettivi specifici del programma. L'EIC è attuato principalmente attraverso due strumenti: Apripista (Pathfinder - attuato principalmente mediante la ricerca collaborativa) e Acceleratore (Accelerator).

In particolare, il **polo tematico "Clima, energia e mobilità"** vuole contrastare i cambiamenti climatici comprendendone meglio le cause, l'evoluzione, i rischi, gli impatti e le opportunità, rendendo i settori dell'energia e dei trasporti più compatibili con l'ambiente e con il clima, più efficienti e competitivi, più intelligenti, sicuri e resilienti, promuovendo l'uso di fonti di energia rinnovabili e l'efficienza energetica, migliorando la resilienza dell'Unione agli shock esterni e adattando il comportamento sociale in considerazione degli SDG.

Le Aree di intervento del polo "Clima, energia e mobilità" sono climatologia e soluzioni per il clima; approvvigionamento energetico; reti e sistemi energetici; edifici e impianti industriali nella transizione energetica; comunità e città; competitività industriale nel settore dei trasporti; mobilità e trasporti puliti, sicuri e accessibili; mobilità intelligente; stoccaggio dell'energia.

In aggiunta ai tre pilastri è prevista una sezione dedicata al **Consolidamento dello SER (Spazio Europeo della Ricerca)**, che si articola in due componenti: condivisione dell'eccellenza e riforma e miglioramento del sistema europeo di ricerca e innovazione.

In linea appunto con Horizon 2020, anche il nuovo programma europeo continuerà a sostenere fortemente la ricerca di frontiera attraverso il CER, attirerà più giovani verso una carriera nella ricerca attraverso la MSCA e investirà in infrastrutture di ricerca di livello mondiale. Sia l'ERC che l'MSCA aiuteranno l'Europa ad attrarre ricercatori di talento da tutto il mondo.



**Struttura di Horizon Europe – Fonte Commissione europea**

Attraverso i sei cluster incentrati sull'intero spettro delle sfide globali, Horizon Europe promuoverà inoltre la creazione di nuove conoscenze e innovazioni rivoluzionarie in settori quali salute, clima, digitale, energia e mobilità, alimentazione, agricoltura e biodiversità, cultura e creatività, sicurezza civile, industria e spazio.

Il finanziamento nell'ambito del programma può essere fornito mediante azioni indirette in tutte le forme previste dal regolamento finanziario, ma le sovvenzioni devono costituire la principale forma di sostegno nell'ambito del programma. Il finanziamento nell'ambito del programma può essere fornito anche mediante premi, appalti e strumenti finanziari nell'ambito delle operazioni di finanziamento misto e degli strumenti di capitale nel quadro dell'Acceleratore.

Ove opportuno, al fine di consentire un accesso più rapido ai fondi per i piccoli consorzi collaborativi, è possibile proporre una procedura di "Corsia veloce per la ricerca e l'innovazione" (procedura FTRI – Fast Track to Research and Innovation) nell'ambito di alcuni inviti a presentare proposte dedicati alla selezione di azioni di R&I, o azioni di innovazione nell'ambito del pilastro "Sfide globali e competitività industriale europea", e dell'Apripista del "Consiglio europeo per l'innovazione" (EIC Pathfinder).

Nella figura successiva sono riportate le principali lezioni apprese dal precedente programma Horizon 2020 e le conseguenti novità di Horizon Europe.

## Lezioni apprese dalla valutazione intermedia di Orizzonte 2020

-  Sostenere le innovazioni pionieristiche
-  Moltiplicare l'impatto attraverso un approccio orientato alle missioni e il coinvolgimento dei cittadini
-  Intensificare la cooperazione internazionale
-  Rafforzare l'apertura
-  Razionalizzare il panorama dei finanziamenti
-  Incoraggiare la partecipazione

## Novità principali di Horizon Europe



Un'importante novità del programma sarà poi l'utilizzo del pieno potenziale di ricerca e innovazione nei settori culturali e creativi. Per preservare e promuovere la ricchezza culturale dell'Europa, si prevede infatti la creazione di uno spazio di collaborazione digitale del patrimonio culturale (Cultural Heritage Digital Collaboration Space).

Per tutte le attività finanziate nell'ambito di un'azione è applicato **un unico tasso di finanziamento**. Il tasso massimo per azione è fissato nel programma di lavoro. Può essere rimborsato fino al **100 % dei costi totali** ammissibili di un'azione nell'ambito del programma, con le seguenti eccezioni:

- a. **Azioni di innovazione**, in cui può essere rimborsato fino al 70 % dei costi totali ammissibili, tranne per i soggetti giuridici senza scopo di lucro, nel cui caso può essere rimborsato fino al 100 % dei costi totali ammissibili;
- b. **Azioni di cofinanziamento del programma**, in cui può essere rimborsato almeno il 30% e, in casi identificati e debitamente giustificati, fino al 70% dei costi totali ammissibili.

**I costi indiretti ammissibili sono pari al 25% del totale dei costi diretti ammissibili**, ad esclusione dei costi diretti ammissibili di subappalto, del sostegno finanziario a terzi e di eventuali costi unitari o somme forfettarie comprendenti costi indiretti. Se previsto nel programma di lavoro, i costi indiretti possono essere dichiarati sotto forma di somma forfettaria o in base ai costi unitari.

Sono ammissibili costi relativi al personale fino alla concorrenza della retribuzione che una persona percepirebbe per il lavoro svolto in progetti R&I finanziati da regimi nazionali, compresi i contributi previdenziali e gli altri costi connessi alla retribuzione del personale assegnato all'azione, derivanti dal diritto nazionale o dal contratto di lavoro.

Al pagamento del saldo sarà obbligatorio fornire un certificato relativo ai rendiconti finanziari, se l'importo dichiarato sotto forma di costi effettivi e di costi unitari calcolati conformemente alle consuete prassi contabili è pari o superiore a 325.000 euro.

È istituito un **meccanismo di mutua assicurazione** che sostituisce e succede al fondo istituito a norma dell'articolo 38 del regolamento (UE) n. 1290/2013. Il meccanismo copre il rischio associato al mancato recupero di importi dovuti dai beneficiari. Il meccanismo è gestito dall'Unione, rappresentata dalla Commissione in qualità di agente esecutivo. I beneficiari verseranno un contributo pari al 5% dei finanziamenti dell'Unione destinati all'azione, compensato rispetto al prefinanziamento iniziale ed è versato al meccanismo a nome dei beneficiari. Al pagamento del saldo, il contributo è restituito ai beneficiari.

Lo **Standard Proposal Template (RIA, IA)** è stato pubblicato il 19 marzo 2021 e contiene due parti:

- La **Parte A** della proposta è generata dal sistema informatico e si basa sulle informazioni inserite dai partecipanti attraverso il sistema di invio nel Portale Finanziamenti e Gare;
- La **Parte B** della proposta è quella narrativa che comprende tre sezioni che corrispondono ciascuna a un criterio di valutazione.

È confermato il modello a due stadi ed è posta una limitazione: il titolo, l'elenco dei partecipanti e le sezioni 1, 2 e 3, complessivamente non devono superare le 45 pagine (utilizzando il carattere Times New Roman n.9).

Sono ivi individuati i Criteri di Valutazione che sono **Eccellenza, Impatto e Qualità ed efficienza dell'implementazione** con le seguenti indicazioni, riportate in inglese – lingua in cui scrivere le risposte ai bandi:

**Excellence** – aspects to be taken into account:

- *Clarity and pertinence of the project's objectives, and the extent to which the proposed work is ambitious, and goes beyond the state of the art;*
- *Soundness of the proposed methodology, including the underlying concepts, models, assumptions, interdisciplinary approaches, appropriate consideration of the gender dimension in research and innovation content, and the quality of open science practices, including sharing and management of research outputs and engagement of citizens, civil society and end users where appropriate.*

**Impact**– aspects to be taken into account:

- *Credibility of the pathways to achieve the expected outcomes and impacts specified in the work programme, and the likely scale and significance of the contributions due to the project;*
- *Suitability and quality of the measures to maximise expected outcomes and impacts, as set out in the dissemination and exploitation plan, including communication activities.*

**Quality and efficiency of the implementation** – aspects to be taken into account:

- *Quality and effectiveness of the work plan, assessment of risks, and appropriateness of the effort assigned to work packages, and the resources overall;*
- *Capacity and role of each participant, and extent to which the consortium as a whole brings together the necessary expertise.*

**La ripartizione indicativa degli importi delle varie azioni del Programma Horizon Europe nel periodo 2021-2027** è la seguente:

- a) 23.546.000.000 euro per il pilastro I "Scienza di eccellenza", di cui:
  - i. 15.027.000.000 euro per il CER;
  - ii. 6.333.000.000 euro per le MSCA;
  - iii. 2.186.000.000 euro per le infrastrutture di ricerca.
  
- b) 47.428.000.000 euro per il pilastro II "Sfide globali e competitività industriale europea", di cui:
  - i. 6.893.000.000 euro per il polo tematico "Salute";
  - ii. 1.386.000.000 euro per il polo tematico "Cultura, creatività e società inclusiva";
  - iii. 1.303.000.000 euro per il polo tematico "Sicurezza civile per la società";
  - iv. 13.462.000.000 euro per il polo tematico "Digitale, industria e spazio";
  - v. 13.462.000.000 euro per il polo tematico "Clima, energia e mobilità";
  - vi. 8.952.000.000 euro per il polo tematico "Prodotti alimentari, bioeconomia, risorse naturali, agricoltura e ambiente";
  - vii. 1.970.000.000 euro per le azioni dirette non nucleari del JRC.
  
- c) 11.937.000.000 euro per il pilastro III "Europa innovativa", di cui:
  - i. 8.752.000.000 euro per l'EIC;
  - ii. 459.000.000 euro per gli ecosistemi europei dell'innovazione;
  - iii. 2.726.000.000 euro per l'EIT.

### *5.4.3 L'avvio della nuova programmazione di Horizon Europe e le prime call*

#### **Primo piano strategico per Horizon Europe**

La Commissione europea ha adottato il 15 marzo 2021 il primo piano strategico per Horizon Europe, il nuovo programma di ricerca e innovazione dell'UE del valore di **95,5 miliardi di euro** a prezzi correnti. Il piano strategico è una novità in Orizzonte Europa e garantisce che le azioni di ricerca e innovazione dell'UE contribuiscano alle priorità dell'UE, tra cui un'Europa climaticamente neutra e verde, idonea all'era digitale e un'economia che funzioni per le persone, definendo **quattro orientamenti strategici** per gli investimenti in ricerca e innovazione nell'ambito di Orizzonte Europa per i prossimi quattro anni:

- **Promuovere un'autonomia strategica aperta**, guidando lo sviluppo di tecnologie, settori e catene del valore digitali, abilitanti ed emergenti chiave;
- **Ripristinare gli ecosistemi e la biodiversità in Europa e gestire le risorse naturali in modo sostenibile**;
- **Fare dell'Europa la prima economia circolare**, climaticamente neutra e sostenibile abilitata digitalmente;
- **Creare una società europea più resiliente, inclusiva e democratica**.

La cooperazione internazionale è alla base di tutti e quattro gli orientamenti, poiché è essenziale per affrontare molte sfide globali.

Il piano strategico identifica anche i partenariati europei cofinanziati e coprogrammati e le missioni dell'UE da sostenere attraverso Horizon Europe. I **partenariati** copriranno aree critiche come l'energia, i trasporti, la biodiversità, la salute, l'alimentazione e la circolarità e completeranno i dieci partenariati europei istituzionalizzati, proposti dalla Commissione in febbraio. Le **missioni dell'UE** affronteranno le sfide globali che influenzano la nostra vita quotidiana, fissando obiettivi ambiziosi e stimolanti ma raggiungibili, come combattere il cancro, adattarsi ai cambiamenti climatici, proteggere i nostri oceani, rendere le città più verdi e garantire la salute del suolo e il cibo. Impiegando un ampio portafoglio di strumenti in diverse discipline e aree politiche, le missioni dell'UE affronteranno questioni complesse attraverso progetti di ricerca, misure politiche o persino iniziative legislative.

L'integrazione della dimensione di genere sarà un requisito predefinito nei contenuti di ricerca e innovazione dell'intero programma, a meno che non venga specificato che il sesso o il genere potrebbero non essere rilevanti per l'argomento in questione.

Il piano strategico è stato preparato a seguito di un ampio processo di coprogettazione che ha coinvolto il Parlamento europeo, gli Stati membri, le parti interessate e il pubblico in generale. Sono stati presentati più di 8.000 contributi nelle varie fasi del processo di pianificazione strategica. Il processo di coprogettazione inclusivo mira a garantire la più ampia titolarità possibile e ottimizzare l'impatto complessivo di Orizzonte Europa.

Le priorità stabilite nel piano strategico di Orizzonte Europa saranno attuate attraverso il programma di lavoro di Horizon Europe. Definisce opportunità di finanziamento per attività di ricerca e innovazione attraverso inviti a presentare proposte e temi tematici. I programmi di lavoro per i principali programmi comunitari sono già disponibili da aprile scorso.

I primi inviti a presentare proposte sono stati lanciati nella primavera del 2021 e presentati ufficialmente durante le Giornate europee della ricerca e dell'innovazione il 23-24 giugno.

### **Le call d'interesse nel Polo tematico "Clima, energia e mobilità" attese per il 2021-2022**

Nel seguito è riportata una disamina dei primi bandi **nel settore mobilità** del Polo tematico "**Clima, energia e mobilità**" dal Programma 2021-2022 pubblicato il 16 giugno 2021. Dettagli e documenti ufficiali sono disponibili al link: <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/how-to-participate/reference-documents;programCode=HORIZON>

Nella prima Destination del Polo tematico, **Climate sciences and responses**, le **aree** sono:

- *Earth system science*, dove ci si focalizza sulle tecnologie di rimozione CO<sub>2</sub>, sulle migliori stime delle forze climatiche, sull'individuazione di strade per la neutralità climatica, sull'adattamento e sulla migliore modellazione dei fenomeni nonché sui rischi socio-economici dei cambiamenti climatici;
- *Social science to tackle climate change*, con call per migliori metodi economici e sociali per uso del territorio e scelte decisionali su politiche ambientali;

- *Climate-ecosystem interactions*, ove si prevedono call sul ristoro di aree naturali per la mitigazione veloce e sul sequestro di CO<sub>2</sub>, nonché sul contributo delle foreste alle azioni climatiche.

Nella **Destination "Cross-sectoral solutions for the climate transition"**, l'area "*A competitive and sustainable European battery value chain*" è considerata di grande importanza perchè deve creare:

- a. Maggiore competitività globale dell'ecosistema europeo delle batterie grazie alla conoscenza generata e alle tecnologie all'avanguardia nei materiali delle batterie, nella progettazione delle celle, nella produzione e nel riciclaggio;
- b. Crescita accelerata di un'industria di produzione di batterie innovativa, competitiva e sostenibile in Europa;
- c. Maggiore sostenibilità complessiva e miglioramento della valutazione del ciclo di vita di ogni segmento della catena del valore delle batterie;
- d. Rete e tecnologie di riciclaggio innovative sviluppate e stabilite;
- e. Introduzione accelerata della mobilità elettrificata grazie a una maggiore attrattiva per i cittadini e le imprese, offrendo prezzi inferiori, migliori prestazioni e sicurezza, funzionamento affidabile dei veicoli elettrici;
- f. Maggiore flessibilità della rete, aumento della quota di integrazione delle energie rinnovabili e facilitazione dell'autoconsumo e della partecipazione ai mercati energetici da parte dei cittadini e delle imprese;
- g. Aumento dello sfruttamento e dell'affidabilità delle batterie attraverso la dimostrazione di casi d'uso innovativi di integrazione delle batterie nello stoccaggio di energia stazionario e veicoli / navi / aeromobili (in collaborazione con altre partnership).

L'area "*Communities and cities*" è di interesse per il settore perchè vi sono inserite la call CIVITAS 2030 – "*Coordination and support for EU funded urban mobility innovation*", e la call "*Co-Funded Partnership: Driving Urban Transitions to a sustainable future (DUT)*". Mentre per la prima si tratta di una call di tipo CSA che continua quanto attualmente in atto con CIVITAS ELEVATE, per la seconda call si tratta di qualcosa di realmente innovativo. Il partenariato europeo per il DUT, con ingente dotazione finanziaria (fino a 130 milioni di euro) dovrebbe essere attuato attraverso una serie di inviti congiunti per progetti di ricerca e innovazione e un piano globale di gestione e attuazione che promuova il coordinamento, il collegamento in rete, la formazione, la dimostrazione e la diffusione potenzialmente strutturati lungo i seguenti elementi costitutivi:

- Attuazione di bandi congiunti per stimolare ricerca ed innovazione (R&I) nel settore;
- Creazione di una comunità di multi-stakeholder per facilitare i dialoghi scienza-politica-impresa-società e la condivisione di esperienze;
- Perseguire misure di comunicazione e diffusione per rendere i risultati di R&I accessibili a tutti i gruppi di stakeholder;
- Preparazione di metodologie, linee guida, riferimenti e strumenti per la replica e il mainstreaming di buone "pratiche";
- Raggruppamento di progetti e sintesi dei risultati di R&I;
- Creazione di un hub di conoscenza, organizzazione di attività di formazione, promozione di ULL e condivisione di esperienze su nuovi approcci e soluzioni per supportare lo sviluppo di capacità tra gli attori urbani;
- Affrontare questioni di standardizzazione, certificazione o, ove necessario, legislative;

- Esplorare le interfacce per gli appalti pubblici e i programmi di investimento sviluppando collegamenti con le azioni urbane innovative (UIA) nell'ambito dell'agenda urbana per l'UE, l'iniziativa urbana europea (EUI) nell'ambito della politica di coesione, i fondi SIE, i fondi privati, ecc. Per sostenere l'adozione e implementazione su larga scala di approcci e soluzioni testati.

La **Destination "Sustainable, secure and competitive energy supply"** presenta un programma ampio con le seguenti aree:

- *Global leadership in renewable energy*, per lo sviluppo delle soluzioni di energia rinnovabile;
- *Energy systems, grids and storage*, con call sulle relative tematiche;
- *Carbon capture, utilisation and storage (CCUS)* presenta altre call;
- *Cross-cutting issues*.

La **Destination "Efficient, sustainable and inclusive energy use"** presenta 13 call nell'area *Highly energy-efficient and climate neutral EU building stock* di efficientamento energetico degli edifici e 4 call nell'area *Industrial facilities in the energy transition*.

La **Destination "Clean and competitive solutions for all transport modes"**, di interesse per il nostro settore, si focalizza sulle aree:

- *Zero-emission road transport*, con call per lo sviluppo dei veicoli pesanti (HDV– Heavy-Duty Vehicles), per architetture innovative a zero emissioni per veicoli merci intermedi, per componenti di veicoli elettrici, sistemi di ricarica veloce, per nuove generazioni di autobus full elettrici per il TPL e per un approccio olistico di soluzioni di mobilità a zero emissioni;
- *Aviation* con 5 call;
- *Enabling low-carbon, clean, smart, and competitive waterborne transport* con 16 call;
- *Impact of transport on environment and human health* con 3 call.

La **Destination "Safe, Resilient Transport and Smart Mobility services for passengers and goods"** è quella di maggior interesse per il nostro settore e si focalizza sulle seguenti aree:

- *CCAM*. I principali impatti attesi da questa area sono:
  - Sicurezza e protezione convalidate, maggiore robustezza e resilienza delle tecnologie e dei sistemi CCAM;
  - Interazione sicura e affidabile tra utenti della strada, CCAM e veicoli, infrastrutture e servizi "convenzionali" per ottenere flussi di trasporto (persone e merci) più sicuri ed efficienti e un migliore utilizzo della capacità dell'infrastruttura;
  - Elevata accettazione e adozione da parte del pubblico di CCAM con una chiara comprensione dei suoi vantaggi e limiti, nonché degli effetti di rimbalzo; basato sui mutevoli bisogni e desideri di mobilità di una società in transizione (digitale e ambientale);
  - Migliore coordinamento della R&I e delle attività di test su larga scala in Europa e ampliamento della base di conoscenza sulle soluzioni CCAM.

Essa prevede le seguenti call, ove nel numero della call è riportato l'anno di emissione:

- HORIZON-CL5-2021-D6-01-01: More powerful and reliable on-board perception and decision-making technologies addressing complex environmental conditions (CCAM Partnership) – IA, budget 6-8 milioni di euro per proposta vincente;
  - HORIZON-CL5-2021-D6-01-02: Common approaches for the safety validation of CCAM systems (CCAM Partnership) – RIA, budget 12-15 milioni di euro per proposta vincente;
  - HORIZON-CL5-2021-D6-01-03: Physical and Digital Infrastructure (PDI), connectivity and cooperation enabling and supporting CCAM (CCAM Partnership) – IA, budget 7-9 milioni di euro per proposta vincente;
  - HORIZON-CL5-2021-D6-01-04: Cyber secure and resilient CCAM (CCAM Partnership) – RIA, budget 5-6 milioni di euro per proposta vincente;
  - HORIZON-CL5-2021-D6-01-05: Analysis of socio-economic and environmental impacts and assessment of societal, citizen and user aspects for needs based CCAM solutions (CCAM Partnership) – RIA, budget 3-4 milioni di euro per proposta vincente;
  - HORIZON-CL5-2021-D6-01-06: Framework for better coordination of large-scale demonstration pilots in Europe and EU-wide knowledge base (CCAM Partnership) – RIA, budget 5-6 milioni di euro per proposta vincente;
  - HORIZON-CL5-2022-D6-01-01: European demonstrators for integrated shared automated mobility solutions for people and goods (CCAM Partnership) – IA, budget 20-23 milioni di euro per proposta vincente;
  - HORIZON-CL5-2022-D6-01-02: Reliable occupant protection technologies and HMI solutions to ensure the safety of highly automated vehicles (CCAM Partnership) – RIA, budget 6-8 milioni di euro per proposta vincente;
  - HORIZON-CL5-2022-D6-01-03: Human behavioural model to assess the performance of CCAM solutions compared to human driven vehicles (CCAM Partnership) – RIA, budget 4-5 milioni di euro per proposta vincente;
  - HORIZON-CL5-2022-D6-01-04: Integrate CCAM services in fleet and traffic management systems (CCAM Partnership) – IA, budget 4-5 milioni di euro per proposta vincente;
  - HORIZON-CL5-2022-D6-01-05: Artificial Intelligence (AI): Explainable and trustworthy concepts, techniques and models for CCAM (CCAM Partnership) – RIA, budget 5-6 milioni di euro per proposta vincente.
- *Multimodal and sustainable transport systems for passengers and goods.* I principali impatti attesi da questa area sono:
    - Infrastruttura fisica e digitale aggiornata e resiliente per una mobilità multimodale pulita, connessa e automatizzata;
    - Trasporto merci e logistica sostenibile e intelligente a lungo raggio, regionale e urbano, attraverso una maggiore efficienza, una migliore interconnettività e un'applicazione intelligente;
    - Riduzione dei costi esterni (ad es. Congestione, ingorghi, emissioni, inquinamento atmosferico e acustico, collisioni stradali) del trasporto merci urbano, periurbano (regionale) e su lunga distanza, nonché efficienza e resilienza della rete ottimizzata a livello di sistema;

- Maggiore capacità locale e / o regionale per la governance e l'innovazione nella mobilità urbana e nella logistica.

Essa prevede le seguenti call, ove anche qui nel numero della call è riportato l'anno di emissione:

- HORIZON-CL5-2021-D6-01-07: More efficient and effective multimodal freight transport nodes to increase flexibility, service visibility and reduce the average cost of freight transport – IA, budget 7-8 milioni di euro per proposta vincente;
  - HORIZON-CL5-2021-D6-01-08: New delivery methods and business/operating models to green the last mile and optimise road transport – IA, budget 7-8 milioni di euro per proposta vincente;
  - HORIZON-CL5-2021-D6-01-09: Climate resilient and environmentally sustainable transport infrastructure, with a focus on inland waterways – IA, budget 6 milioni di euro per proposta vincente;
  - HORIZON-CL5-2022-D6-02-01: Logistics networks integration and harmonisation through operational connectivity to optimise freight flows and drive logistics to climate neutrality neutrality – IA, budget 7-8 milioni di euro per proposta vincente;
  - HORIZON-CL5-2022-D6-02-02: Urban logistics and planning: anticipating urban freight generation and demand including digitalisation of urban freight – IA, budget 7-8 milioni di euro per proposta vincente;
  - HORIZON-CL5-2022-D6-02-03: Smart enforcement for resilient, sustainable and more efficient transport operations – RIA, budget 4 milioni di euro per proposta vincente;
  - HORIZON-CL5-2022-D6-02-04: Accelerating the deployment of new and shared mobility services for the next decade – IA, budget 8-10 milioni di euro per proposta vincente;
  - HORIZON-CL5-2022-D6-02-05: Advanced multimodal network and traffic management for seamless door-to-door mobility of passengers and freight transport – RIA, budget 4-5 milioni di euro per proposta vincente;
  - HORIZON-CL5-2022-D6-02-06: Smart and efficient ways to construct, maintain and decommission with zero emissions from transport infrastructure;
  - HORIZON-CL5-2022-D6-02-07: New concepts and approaches for resilient and green freight transport and logistics networks against disruptive events (including pandemics).
- *Safety and resilience - per mode and across all transport modes.* I principali impatti attesi da questa area sono divisi in tre sottogruppi:
    - Sicurezza nelle aree urbane / Sicurezza dei trasporti stradali:
      - Miglioramento dell'affidabilità e delle prestazioni dei sistemi che mirano ad anticipare e ridurre al minimo i rischi per la sicurezza, evitare rischi e collisioni e ridurre le conseguenze di incidenti inevitabili;
      - Riduzione del 50% di lesioni gravi e decessi in incidenti stradali entro il 2030;
      - Drastica riduzione delle vittime della strada e degli incidenti gravi nei paesi africani a basso e medio reddito; principi di progettazione sicura dei futuri sistemi di trasporto stradale, migliore flusso di traffico nelle grandi città, scambio di buone pratiche e formazione;
    - Sicurezza e resilienza portate dall'acqua: Garantire un trasporto passeggeri sano prevenendo e mitigando la diffusione di malattie e infezioni contagiose;

- Sicurezza aerea e resilienza:
  - Diminuire il numero di incidenti dovuti a fattori organizzativi / umani / di automazione e pericoli esterni in tutte le fasi del volo, anche oltre la categoria CAT (obiettivo dell'80% in FlightPath2050), consentendo al contempo tutte le operazioni meteorologiche;
  - Salvare vite in seguito a un incidente (sopravvivenza post-incidente);
  - Anticipare l'emergere di nuove minacce che potrebbero generare potenziali incidenti e inconvenienti (a breve, medio e lungo termine);
  - Garantire la sicurezza attraverso la trasformazione dell'aviazione (dall'adozione di tecnologie verdi / digitali fino alla certificazione indipendente);
  - Mantenere la sicurezza e la resilienza nonostante le dimensioni, il ritmo e la diversità dei nuovi operatori.

Essa prevede le seguenti call divise per tipologia di modo di trasporto, ove nel numero della call è riportato l'anno di emissione:

- Safety in Urban Areas/ Road Transport Safety:
  - HORIZON-CL5-2021-D6-01-10: Testing safe lightweight vehicles and improved safe human-technology interaction in the future traffic system - RIA, budget 4-5 milioni di euro per proposta vincente;
  - HORIZON-CL5-2021-D6-01-11: Radical improvement of road safety in low and medium income countries in Africa RIA, budget 4-5 milioni di euro per proposta vincente;
  - HORIZON-CL5-2022-D6-01-06: Predictive safety assessment framework and safer urban environment for vulnerable road users - RIA, budget 4-5 milioni di euro per proposta vincente.
- Waterborne Safety and Resilience:
  - HORIZON-CL5-2021-D6-01-12: Controlling infection on large passenger ships - RIA, budget 3 milioni di euro per proposta vincente.
- Aviation Safety and Resilience:
  - HORIZON-CL5-2021-D6-01-13: Safe automation and human factors in aviation – intelligent integration and assistance - IA, budget 4-8 milioni di euro per proposta vincente;
  - HORIZON-CL5-2022-D6-01-07: More resilient aircraft and increased survivability - IA, budget 4-8 milioni di euro per proposta vincente;
  - HORIZON-CL5-2022-D6-01-08: Safer navigation and tackling containership fires.

Le opportunità di questo polo tematico si chiudono con una serie di "Other Actions": servizi richiesti al JRC (Clean Energy Technology Observatory, Energy markets analysis ed Energy scenarios); 17 Public procurements, di cui d'interesse particolare quello per lo "Smart Cities Marketplace" e l'"Assessment of the competitiveness of clean energy technologies" e l'"Impact of Security Measures on Safety"; e infine "Grant" preassegnati e sottoscrizioni a specifici Enti.

#### 5.4.4 Le Missioni di Horizon Europe

Horizon Europe prevede, nell'ambito del II° pilastro, "Sfide globali e competitività industriale", ma anche azioni svolte nel perseguimento di cinque "mission". Ogni Missione, rappresentata dalla figura successiva, opererà come un portafoglio di azioni - come progetti di ricerca, misure politiche o anche iniziative legislative - per raggiungere un obiettivo misurabile che non potrebbe essere raggiunto attraverso azioni individuali. Le missioni contribuiranno agli obiettivi del Green Deal europeo, al piano europeo per sconfiggere il cancro e agli obiettivi di sviluppo sostenibile. **Sono state identificate 5 aree di missione**, ciascuna con un consiglio di missione e un'assemblea dedicati che aiuteranno a specificare, progettare e attuare le missioni che verranno lanciate nell'ambito di Horizon Europe nel 2021:

- **Adattamento ai cambiamenti climatici, inclusa la trasformazione sociale;**
- **Cancro;**
- **Oceani sani, mari, acque costiere e interne;**
- **Città intelligenti e clima;**
- **Salute del suolo e cibo.**

Horizon Europe incorporerà queste missioni di ricerca e innovazione per aumentare l'efficacia dei finanziamenti perseguendo obiettivi chiaramente definiti.



Le cinque «aree di missione» identificate nel testo legislativo e poi ribadite nel piano strategico (cambiamento climatico, cancro, oceani e acque pulite, smart cities, terreni sanie cibo) sono entrate in una fase preparatoria di dodici mesi durante la quale dovranno essere elaborati piani di implementazione dettagliati con relativi obiettivi, budget, indicatori e strategie di investimento. Tale fase sarà accompagnata da azioni di coordinamento e supporto (CSA) contenute nel programma di lavoro 2021-2022, che dovranno porre le basi per l'attuazione delle missioni vere e proprie e lo sviluppo delle azioni di ricerca e innovazione. Una novità importante dell'ultima bozza (datata inizio febbraio) è l'inclusione di azioni a supporto del Nuovo Bauhaus europeo, iniziativa che viene nei fatti equiparata alle cinque missioni.

In particolare, l'importanza della **Mission Città climaticamente neutre e intelligenti** è data dal fatto che più della metà della popolazione mondiale vive ora nelle aree urbane. Si prevede che raggiungerà l'80% entro il 2050. Le città e le aree metropolitane sono centri di attività economica, generazione di conoscenza, innovazione e nuove tecnologie. Le città influenzano la qualità della vita dei cittadini che ci vivono o lavorano e contribuiscono in modo determinante alle sfide globali.

Una missione in questo settore aiuterà l'Europa a raggiungere gli obiettivi e gli obiettivi stabiliti dai quadri politici internazionali come l'accordo di Parigi COP21, gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite (in particolare SDG11), l'Agenda Urbana per l'UE e la nuova agenda urbana Habitat III come le città svolgono un ruolo chiave in tutte.

Il consiglio di missione è composto da 15 esperti, compreso il presidente, ed è supportato da un segretariato di missione e da un'assemblea. Alla fine di giugno 2020, il consiglio di missione ha prodotto un rapporto intermedio proponendo obiettivi concreti e una tempistica per una possibile missione.

La relazione intermedia è stata la base per ulteriori discussioni e impegni con cittadini e Istituzioni per assicurarsi che la missione proposta sia pertinente e farà davvero la differenza. Le raccomandazioni finali del consiglio di missione sono state consegnate alla Commissione europea durante le Giornate europee della ricerca e dell'innovazione dal 22 al 24 settembre 2020.

La missione proposta è "100 città climaticamente neutre entro il 2030" per sostenere, promuovere e mostrare 100 città europee nella loro trasformazione sistemica verso la neutralità climatica entro il 2030, rendendole centri di innovazione di esempio per altre realtà, a vantaggio della qualità della vita e sostenibilità in Europa.

### **Il Work Programme 2021-2022 delle Missioni**

La missione introduce un approccio innovativo attraverso un nuovo modello di governance incentrato su una strategia climatica a lungo termine sistemica e basata sul luogo attraverso un "**Contratto per il clima della città**" che includerà le autorità locali, nazionali ed europee e offrirà un ruolo radicalmente nuovo ai cittadini per co-creare e co-implementare, diventando agenti di cambiamento.

Quindi, Nella missione Climate-Neutral and Smart Cities, le città selezionate coinvolgeranno i propri cittadini nella stesura di "Climate City Contracts" per contribuire a raggiungere la neutralità climatica del proprio territorio entro il 2030.

Tali città saranno quindi viste come centri di innovazione per mostrare la strada alle altre città europee, che dovranno raggiungere gli stessi obiettivi entro il 2050, in accordo al Trattato di Lisbona.

Le prime call arriveranno a fine 2021 / inizio 2022 e la selezione delle città richiederà la conferma politica dell'Ente Locale.

Affinché le missioni abbiano successo, sarà fondamentale il supporto di altri programmi europei e nazionali.

Le call per il 2021 in questa missione sono due di tipo CSA entrambe con 2 milioni di euro di budget:

- HORIZON-MISS-2021-CIT-01-01: Supporting national, regional and local authorities across Europe to prepare for the transition towards climate neutrality within cities;
- HORIZON-MISS-2021-CIT-01-02: Collaborative local governance models to accelerate the emblematic transformation of urban environment and contribute to the New European Bauhaus initiative and the objectives of the European Green Deal (EGD).

Le proposte relative a questi temi dovranno definire un percorso credibile per contribuire agli **obiettivi generali dell'area di missione sulle città climaticamente neutre e intelligenti** in linea con la strategia del Green Deal europeo (nonché con l'Agenda 2030 per la sostenibilità Development) e più specificamente ai seguenti impatti:

- **Transizione sistemica verso la neutralità climatica all'interno delle città;**
- **Neutralità climatica e modernizzazione dei sistemi di trasporto e mobilità;**
- **Ristrutturazioni edilizie efficienti dal punto di vista energetico e delle risorse;**
- **Ristrutturazione di spazi urbani che combina sostenibilità, accessibilità ed estetica in modo incentrato sull'uomo.**

**Il 29 ottobre u.s.**, il Segretariato del Climate Neutral and Smart Cities Mission ha pubblicato il **kit informativo per le città** con informazioni complete sulla missione "100 città climaticamente neutre e intelligenti entro il 2030". Può essere trovato su [https://ec.europa.eu/info/news/mission-climate-neutral-and-smart-cities-info-kit-cities-now-available-2021-oct-29\\_en](https://ec.europa.eu/info/news/mission-climate-neutral-and-smart-cities-info-kit-cities-now-available-2021-oct-29_en)

**La parte I del kit informativo ("Capire la missione delle città") è una guida pratica** per aiutare le città a prepararsi per **l'invito a manifestare interesse, che si prevede venga lanciato nella seconda metà di novembre.**

**La parte II** ("Una breve guida alla neutralità climatica urbana") offre risorse e strategie verso la neutralità climatica a livello di città. La Parte II è intesa come guida durante l'attuazione della Missione, ove non si prevede che le città abbiano affrontato i vari aspetti evidenziati in questa parte del documento nella fase di manifestazione del loro interesse.

È anche stato pubblicato un documento Frequently Asked Questions, che contiene le risposte alle domande poste dai partecipanti durante il webinar "The Climate-Neutral and Smart Cities Mission" del 1 ottobre. È reperibile allo stesso link del kit informativo.

Altre azioni dirette includono la consulenza BEI sul finanziamento dell'innovazione per sostenere l'attuazione delle missioni dell'UE. Si prevede che tale azione contribuisca alle esigenze e alle attività specifiche di ciascuna delle missioni con maggiore coinvolgimento degli investitori e sviluppo di nuovi/migliori sistemi di finanziamento.

#### 5.4.5 I Partenariati

Alcune parti del programma Horizon Europe saranno attuate per mezzo dei partenariati europei. I partenariati europei sono istituiti **per affrontare sfide a livello europeo o globale** nei casi in cui gli obiettivi del programma possano essere conseguiti con maggiore efficacia mediante un partenariato europeo piuttosto che dall'Unione da sola, e allorché comparati ad altre forme di sostegno nell'ambito del programma.

Dovranno rispettare i principi di valore aggiunto dell'Unione: trasparenza e apertura, conseguire un impatto all'interno e a beneficio dell'Europa, un forte effetto leva su una scala sufficiente, impegni a lungo termine di tutte le parti interessate, flessibilità nell'attuazione, coerenza, coordinamento. Infine, dovranno garantire complementarità con le iniziative dell'Unione, locali, regionali, nazionali e, se del caso, internazionali o con altri partenariati europei e missioni.

Hanno un chiaro approccio basato sul ciclo di vita, durata limitata e comprendono le condizioni per la graduale soppressione dei finanziamenti nell'ambito del programma.

#### La partecipazione dell'Unione europea ai partenariati europei avverrà:

- Sulla base di protocolli d'intesa o accordi contrattuali fra la Commissione e i partner nei quali sono specificati gli obiettivi del partenariato europeo, i relativi impegni dell'Unione e degli altri partner riguardo ai loro contributi finanziari e/o in natura, gli indicatori chiave di prestazioni e di impatto, i risultati da realizzare e le modalità di rendicontazione; tali partenariati includono attività di R&I complementari che sono realizzate dai partner e dal programma (partenariati europei co-programmati);
- Partecipazione e contributo finanziario a un programma di attività di R&I, specificando gli obiettivi, gli indicatori chiave di prestazioni e di impatto e i risultati da realizzare, sulla base dell'impegno dei partner riguardo ai loro contributi finanziari e/o in natura e l'integrazione delle loro attività pertinenti mediante un'azione di co-finanziamento a titolo del programma (partenariati europei co-finanziati);
- Partecipazione e contributo finanziario a programmi di R&I intrapresi da diversi Stati membri o da organismi, quali le imprese comuni dell'EIT conformemente al regolamento EIT (partenariati europei istituzionalizzati).



## Nuovo approccio ai partenariati europei

Nuova generazione di partenariati basati su obiettivi e più ambiziosi, a sostegno di obiettivi strategici concordati dell'UE

### Caratteristiche fondamentali

- Architettura e strumenti semplici
- Approccio coerente in tutto il ciclo di vita
- Orientamento strategico

#### Co-programmati

Sulla base di protocolli d'intesa o accordi contrattuali; attuato in modo indipendente dai partner e da Horizon Europe

#### Co-finanziati

Sulla base di un programma congiunto concordato e attuato dai partner; impegno dei partner ad apportare contributi finanziari e in natura

#### Istituzionalizzati

Sulla base di una prospettiva a lungo termine e di un elevato livello di integrazione; partenariati a norma degli articoli 185/187 del TFUE e del regolamento dell'EIT con il sostegno di Horizon Europe

I partenariati europei istituzionalizzati sarebbero attuati soltanto nel caso in cui altre parti del programma, incluse le altre forme di partenariato europeo, non conseguissero gli obiettivi o non generassero gli impatti necessari previsti od ove giustificato da una prospettiva a lungo termine e da un grado elevato di integrazione.

L'approccio strategico ai partenariati europei con il settore pubblico e privato migliorerà il loro allineamento con gli investimenti degli Stati membri e dell'industria, coprendo aree strategiche come energia, trasporti, biodiversità, salute, cibo, circolarità.

Sono stati identificati i seguenti partenariati europei coprogrammati e cofinanziati. Appariranno nei programmi di lavoro di Horizon Europe, fatto salvo il rispetto dei criteri di selezione al momento dell'adozione dei programmi di lavoro. In caso contrario, la priorità sarà affrontata dalle call tradizionali.

#### Partenariati europei cofinanziati sono:

1. European Partnership for Risk Assessment of Chemicals;
2. European Partnership for Fostering a European Research Area for Health Research (ERA for Health);
3. European Partnership for Transformation of Health Care Systems;
4. European Partnership for Personalised Medicine;
5. European Partnership for Rare Diseases;
6. European Partnership for One Health / Antimicrobial Resistance (AMR);
7. European Partnership for Driving Urban Transitions to a Sustainable Future;
8. European Partnership for Clean Energy Transition;
9. European Partnership for Accelerating Farming Systems Transition: Agroecology living labs and research infrastructures;
10. European Partnership for Animal Health and Welfare;
11. European Partnership for Agriculture of Data;
12. European Partnership for Rescuing Biodiversity to Safeguard Life on Earth;

13. European partnership for a Climate Neutral, Sustainable and Productive Blue Economy;
14. European Partnership for Safe and Sustainable Food Systems for People, Planet and Climate;
15. European Partnership Water4all: Water security for the planet;
16. European Partnership for Innovative SMEs.

**Partenariati europei coprogrammati sono:**

1. European Partnership for Artificial Intelligence, Data and Robotics;
2. European Partnership for Photonics;
3. European Partnership Made in Europe;
4. European Partnership for Clean Steel - Low Carbon Steel making;
5. European Partnership Processes 4Planet;
6. European Partnership for Globally Competitive Space Systems;
7. European Partnership for CCAM;
8. European Partnership for Batteries: Towards a competitive European industrial battery value chain;
9. European Partnership towards Zero-emission Road Transport (2ZERO);
10. European Partnership for Zero-emission Waterborne Transport;
11. European Partnership for People-centric Sustainable Built Environment (Built4People);
12. European partnership for European Open Science Cloud (EOSC).

Entro il 31 dicembre 2023, la Commissione procederà a un riesame dell'allegato VI del regolamento nell'ambito della sorveglianza globale del programma, inclusi missioni e partenariati europei istituzionalizzati e presenterà al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sulle principali conclusioni tratte.

#### 5.4.6 EIC

Horizon Europe include per la prima volta un nuovo pilastro di azioni a sostegno delle innovazioni rivoluzionarie, già testato nella parte finale del programma 2014-2020, e analizzato nel capitolo precedente.

L'**EIC** ([https://eic.ec.europa.eu/index\\_en](https://eic.ec.europa.eu/index_en)) fornirà sostegno alle innovazioni più avanzate per collocarle sul mercato. Aiuterà sempre più a sviluppare il panorama generale dell'innovazione europea in sinergia con EIT, che promuove l'integrazione del triangolo della conoscenza di istruzione, ricerca e innovazione.

La Commissione europea ha appunto lanciato il 18 e 19 marzo 2021 l'**EIC** per contribuire a trasformare le idee scientifiche in innovazioni rivoluzionarie, con un **budget di oltre 10 miliardi di euro** (a prezzi correnti) per il 2021-2027 **per sviluppare ed espandere innovazioni rivoluzionarie**.

L'**EIC** capitalizza le lezioni apprese e i risultati della sua fase pilota durante il periodo 2018-2021. Ha sostenuto oltre 5.000 PMI e start-up, nonché oltre 330 progetti di ricerca con un budget di 3,5 miliardi di euro.

Basandosi sul programma pilota di successo nell'ambito di Horizon 2020, il nuovo **EIC** non è solo una novità di Horizon Europe, ma è anche unico al mondo: combina la ricerca sulle tecnologie emergenti con un programma di

accelerazione e un fondo azionario dedicato, l'**European Innovation Fund** del Consiglio, per aumentare le start-up innovative e le PMI. Circa 3 miliardi di euro del bilancio dell'**EIC** andranno al Fondo **EIC**.



## Consiglio europeo per l'innovazione

Sostegno alle innovazioni pionieristiche e dirompenti e al potenziale di espansione dei progetti che sono troppo rischiosi per gli investitori privati (*il 70 % del bilancio è destinato alle PMI*)

**Consiglio europeo per l'innovazione – uno sportello unico**

**Aiutare gli innovatori a creare i mercati del futuro, mobilitare fondi privati e sviluppare le loro imprese**

**Progetti incentrati sull'innovazione, snelli ed inclini ad assumere rischi, gestione e seguito proattivi**

Due strumenti complementari colmano il divario tra l'idea e il progetto investibile

**Pathfinder: sovvenzioni**  
(dalla tecnologia in fase iniziale alla fase pre-commerciale)

**Accelerator: solo sovvenzioni & finanziamenti misti**  
(dalla fase pre-commerciale alla fase di mercato ed espansione)

Il Consiglio europeo per l'Innovazione (EIC) – Fonte: Commissione Europea

È stato inoltre pubblicato il **primo programma di lavoro annuale dell'EIC** ([https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/docs/2021-2027/horizon/wp-call/2021/wp\\_horizon-eic-2021\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/docs/2021-2027/horizon/wp-call/2021/wp_horizon-eic-2021_en.pdf)) che apre a opportunità di finanziamento **per un valore di oltre 1,5 miliardi di euro nel 2021**.

Investendo in ricerca visionaria e aziende innovative, rafforzerà la sovranità tecnologica europea, aumenterà le centinaia di start-up più promettenti d'Europa e aprirà la strada al prossimo Spazio europeo dell'innovazione.

L'**EIC** ha diverse caratteristiche che lo rendono unico nel suo modo di sostenere iniziative e progetti pionieristici.

L'**EIC Accelerator** supporta le PMI, in particolare le start-up e le società spin out, a sviluppare e ampliare innovazioni rivoluzionarie. L'acceleratore EIC è dotato di un nuovo sistema di applicazione amichevole per gli innovatori, in cui le start-up e le PMI possono richiedere finanziamenti in qualsiasi momento tramite un processo semplificato.

Un team di responsabili del programma **EIC** sarà responsabile dello sviluppo di visioni per scoperte tecnologiche e innovative (come terapia cellulare e genica, idrogeno verde e strumenti per il trattamento delle malattie cerebrali), gestendo i portafogli dei progetti **EIC** e riunendo le parti interessate per mettere queste visioni in realtà.

Un nuovo schema di finanziamento per la transizione **EIC** aiuterà a convertire i risultati della ricerca (dall'**EIC** Pathfinder e dal CER) in innovazioni (spinout, partenariati commerciali, ecc.).

Vengono introdotte nuove misure per sostenere le donne innovatrici, che includono un programma di leadership femminile. In collaborazione con l'Enterprise Europe Network, le donne innovatrici di talento, nonché tutte le PMI innovative delle regioni meno conosciute, saranno supportate per candidarsi, contribuendo a superare il divario dell'innovazione.

Composto dai principali innovatori, il comitato consultivo dell'**EIC** fornisce la strategia del Consiglio europeo per l'innovazione e fornisce consulenza sulla sua attuazione (si veda la dichiarazione odierna del comitato consultivo dell'**EIC**).

In particolare, il 19 marzo si è svolto un "information day" per fornire informazioni su come funziona il Consiglio europeo per l'innovazione, come presentare domanda, chi è ammissibile ed informazioni sulle opportunità di finanziamento per gruppi di ricerca, start-up, PMI e investitori.

Le opportunità di finanziamento del **primo programma di lavoro** del Consiglio europeo per l'innovazione sono sinteticamente rappresentate nella figura seguente:

	Who can apply	What for	Open calls (Section II)		Challenge driven calls (Section I) 		
			Call deadline(s)	Indicative Budget (EUR million)	Challenges	Call deadline(s)	Indicative Budget (EUR million)
<b>EIC Pathfinder</b>	Consortia of at least three different independent legal entities (e.g. research organisations, universities, SMEs, industry) established in at least 3 different eligible countries. Single applicants or small consortia (two partners) may be able to apply for Pathfinder Challenges according to the call specifications.	Grants of up to EUR 3 million (open) or EUR 4 million (challenge driven) (or more if properly justified) to achieve the proof of principle and validate the scientific basis of breakthrough technology (TRL 1-4)	19 May 2021	168.00	1. Awareness inside 2. Tools to measure & stimulate activity in brain tissue 3. Emerging Technologies in Cell & Gene Therapy 4. Novel routes to green hydrogen production 5. Engineered living materials	27 October 2021	132.00
<b>EIC Transition</b>	Single applicants (SMEs, spin-offs, start-ups, research organisations, universities) or small consortia (two to 5 partners). Applications must build on results from eligible Pathfinder, FET or ERC Proof of Concept projects	Grants of up to EUR 2.5 million (or more if properly justified) to validate and demonstrate technology in application-relevant environment (TRL 4 to 5/6) and develop market readiness	22 September 2021	59.60	1. Medical devices 2. Energy harvesting and storage technologies	22 September 2021	40.50
<b>EIC Accelerator</b>	Single Start-ups and SMEs (including spin-outs), individuals (intending to launch a start-up/SME) and in exceptional cases small mid-caps (fewer than 500 employees)	Blended finance: up to EUR 2.5 million grant component for technology development and validation (TRL 5/6 to 8); EUR 0.5 - 15 million investment component for scaling up and other activities. Grant only/grant first under certain conditions. Investment component only for small mid-caps or as follow up to grant only (i.e. for SMEs, including start-ups)	Any time (short applications) Full applications by 9 June 2021 and 6 October 2021	592.50	1. Strategic Health and Digital Technologies 2. Green Deal innovations for the economic recovery	Any time (short applications) Full applications by 9 June 2021 and 6 October 2021	495.10

Tali opportunità includono:

- **Finanziamento EIC Accelerator**, del valore di **1 miliardo di euro, per start-up e PMI** per sviluppare e ampliare innovazioni ad alto impatto con il potenziale per creare nuovi mercati o interrompere quelli esistenti. Fornisce un finanziamento misto unico che combina azioni (o quasi azionarie come prestiti convertibili) tra 0,5 milioni di euro e 15 milioni di euro attraverso il Fondo **EIC**, con sovvenzioni fino a 2,5 milioni di euro. Su un miliardo di euro, 495 milioni sono destinati a innovazioni rivoluzionarie per il Green Deal europeo e per le tecnologie digitali e sanitarie strategiche. La challenge si chiama Green Deal innovations for the Economic Recovery sul portale della Commissione all'indirizzo

<https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/topic-details/horizon-eic-2021-acceleratorchallenges>.

EIC Accelerator aiuta a sviluppare ulteriormente il concetto di business della PMI richiedente un prodotto, servizio o processo pronto per il mercato in linea con la strategia di crescita dell'azienda. È consigliato un TRL di 6-8 con un completamento dei progetti entro 12 - 24 mesi. **Il finanziamento di EIC Accelerator si richiede tramite la piattaforma EIC in qualsiasi momento.** C'è bisogno di un video pitch, una presentazione e rispondere a una breve serie di domande sull'innovazione e sul team. Normalmente si riceve feedback entro 4 settimane.

Se la domanda soddisfa i criteri di base per il finanziamento di EIC Accelerator, **si viene invitati a preparare una domanda completa da presentare a una delle date limite periodiche.** La domanda completa sarà valutata dagli esperti EIC in base ai criteri completi per il finanziamento dell'acceleratore **EIC**.

Se la candidatura soddisfa tutti i criteri, **si viene invitati a un colloquio faccia a faccia** con una giuria EIC come fase finale del processo di selezione. Le candidature che soddisfano tutti i criteri nella fase di valutazione remota e sono valutate positivamente dalla giuria **EIC** ma non consigliate per il finanziamento, riceveranno un marchio di eccellenza (SEAL);

- **EIC Pathfinder** per gruppi di ricerca multidisciplinari, del valore di **300 milioni di euro**, per intraprendere ricerche visionarie con il potenziale per portare a scoperte tecnologiche. I gruppi di ricerca possono richiedere sovvenzioni fino a 4 milioni di euro. La maggior parte dei finanziamenti viene assegnata tramite bandi aperti senza priorità tematiche predefinite, mentre 132 milioni di euro sono assegnati per affrontare **cinque sfide Pathfinder**: AI autoconsapevole, strumenti per misurare l'attività cerebrale, terapia cellulare e genica, idrogeno verde e materiali viventi ingegnerizzati;
- **Finanziamenti di transizione EIC** per trasformare i risultati della ricerca in opportunità di innovazione, per un valore di **100 milioni di euro**. Questo primo invito alla transizione EIC si concentrerà sui risultati generati dai progetti pilota EIC Pathfinder e dai progetti Proof of Concept del CER, per far maturare le tecnologie e costruire un business case per applicazioni specifiche.

Tutti i progetti del Consiglio europeo per l'innovazione hanno accesso ai servizi di accelerazione aziendale, che forniscono coach, mentori e competenze, opportunità di partnership con aziende, investitori e altri e una gamma di servizi ed eventi.

Diversi **premi** sono integrati nel Consiglio europeo per l'innovazione per remunerare coloro che danno forma al futuro dell'innovazione in Europa:

- **Il premio dell'UE per le donne innovatrici**, che riconosce le donne imprenditrici più talentuose di tutta l'UE e dei paesi associati a Horizon Europe, che hanno fondato un'azienda di successo e portato innovazione sul mercato;
- **I premi per la capitale europea dell'innovazione** (iCapital), che riconoscono il ruolo che le città svolgono per plasmare l'ecosistema dell'innovazione locale e promuovere l'innovazione rivoluzionaria. Quest'anno include una nuova categoria, The European Rising Innovative City, che si rivolge a paesi e città con una popolazione di oltre 50.000 e meno di 250.000 abitanti;

- Il **concorso europeo per l'innovazione sociale**, che mira a incentivare, sostenere e premiare le innovazioni sociali che aiuteranno le persone e le organizzazioni a identificare, sviluppare e rafforzare le competenze di cui avranno bisogno per adattarsi e prosperare in un mondo che cambia;
- Gli **European Innovation Procurement Awards**, che mirano a riconoscere gli acquirenti pubblici e privati in tutta Europa nei loro sforzi per promuovere gli appalti per l'innovazione e le modalità innovative di approvvigionamento delle soluzioni.

Il premio UE per le donne innovatrici e il premio capitale europea dell'innovazione sono aperti per le candidature a partire dal 19 marzo 2021, mentre gli altri due apriranno entro la fine dell'anno.

Si è già svolto il **I bando EIC Accelerator**. Dall'apertura del finanziamento il 9 aprile, oltre 2000 start-up e PMI hanno presentato domande brevi su base continuativa e 801 di queste hanno avanzato la presentazione di una domanda completa per il finanziamento per il termine del 16 giugno dell'EIC. Questo è stato il primo cut-off per le domande complete, ed ha mostrato una forte domanda di finanziamenti **EIC** con una richiesta finanziaria totale di 4,85 miliardi di euro, di cui 3,2 miliardi di euro per partecipazioni.

La stragrande maggioranza dei richiedenti (663) ha chiesto finanziamenti misti (sovvenzione combinata con partecipazione), mentre 138 hanno chiesto sovvenzioni senza capitale. 375 aziende hanno presentato domanda per l'invito aperto per finanziare innovazioni rivoluzionarie in qualsiasi campo tecnologico e applicativo, mentre la maggior parte (426) ha chiesto supporto per sviluppare innovazioni rivoluzionarie nelle tecnologie digitali e sanitarie strategiche (223) o per affrontare la sfida del Green Deal (203).

I risultati sono sinteticamente rappresentati in figura, con le prime 65 PMI e startup che sono state ammesse al finanziamento ed ove è indicato il link per ulteriori informazioni su esse.



5.4.7 L'European Institute of Innovation and Technology (EIT)

L'European Institute of Innovation and Technology (EIT) rientra nel terzo pilastro - Innovazione aperta del programma Horizon Europe, con un budget di circa 3 miliardi di euro.

L'EIT è un Ente al 100% di proprietà dell'Unione europea, nato quale anticipazione del nuovo programma Quadro della ricerca UE 2021-27 Horizon Europe. Si tratta del "pilastro" del nuovo Programma Quadro pensato per avvicinare la ricerca al mercato.

Scopo dell'EIT è contribuire alla crescita economica e sostenibile dell'Europa, rafforzando la capacità d'innovazione degli Stati membri e dell'UE nel suo insieme, e affrontando le sfide sociali attraverso l'integrazione della conoscenza tra l'istruzione superiore, la ricerca e il mondo dell'innovazione (il triangolo della conoscenza).

L'EIT riunisce università, laboratori di ricerca e imprese di spicco per costituire partenariati paneuropei - le cosiddette comunità della conoscenza e dell'innovazione (**Knowledge and Innovation Communities - KIC**) - al fine di aiutare gli innovatori e gli imprenditori di tutta Europa a trasformare le loro idee in prodotti e servizi per il mercato.

EIT è organizzato in diversi partenariati pubblico-privato (PPP) per promuovere e stimolare l'innovazione e la ricerca europea relativamente alle tematiche indicate della Commissione Van Der Leyen: Urban Mobility, Food, Digital, Health, Energy, Climate, Manufacturing, Inno Energy, Raw materials.



Dal 2010 l'EIT ha avviato negli anni otto KIC, ognuna dedicata a una sfida sociale diversa: clima, digitale, alimentazione, salute, energia, attività manifatturiere, materie prime e mobilità urbana. Nei prossimi sette anni l'EIT finanzia non solo progetti nel campo della mobilità o dell'agroalimentare, ma anche iniziative innovative in ambito creativo e culturale.

Nel settennato 2021-2027 verranno lanciate ulteriori KIC, la prima delle quali partirà nel 2022-2023 e sarà dedicata **alle industrie creative e culturali**; la seconda, invece, attesa per il 2025-2026, riguarderà i settori marino, marittimo, delle acque e degli ecosistemi.

A fine gennaio la presidenza portoghese del Consiglio dell'UE ha raggiunto un accordo politico provvisorio con i negoziatori del Parlamento europeo sulle modifiche del **regolamento dell'EIT** e sulla futura **agenda strategica per l'innovazione (ASI)** dell'EIT.

Le principali modifiche apportate al regolamento dell'EIT vigente riguardano la sostenibilità finanziaria e l'apertura delle KIC, l'introduzione di principi più rigorosi per il monitoraggio e la valutazione e il ruolo degli Stati membri nella governance dell'EIT.

L'EIT istituirà meccanismi basati sulle prestazioni per la concessione di contributi finanziari alle KIC, al fine di rafforzare la loro capacità di attrarre altri investimenti e di finanziare le loro attività indipendentemente dai contributi dell'Istituto. L'applicazione di tali disposizioni sarà sostenuta da principi più rigorosi per il monitoraggio e la valutazione: il proseguimento delle attuali KIC sarà oggetto di una valutazione approfondita, che dovrebbe includere il monitoraggio dei progressi verso la sostenibilità finanziaria e l'apertura a nuovi membri. Un gruppo di rappresentanti degli Stati membri sarà consultato sulle decisioni strategiche, tra cui la proroga degli accordi di partenariato con le KIC.

Per la **nuova ASI**, invece, sono stati concordati una serie di elementi principali che riguardano:

- Una maggiore apertura, inclusione e trasparenza alle comunità della conoscenza e dell'innovazione;
- L'ambito di applicazione della nuova fase pilota, che sosterrà lo sviluppo della capacità imprenditoriale e di innovazione negli istituti di istruzione superiore;
- I criteri di ammissibilità e un bilancio da assegnare al sistema di innovazione regionale (SIR), volto ad ampliare le attività regionali dell'EIT in paesi che sono innovatori modesti o moderati;
- Un modello di finanziamento semplificato basato sul rendimento per le KIC;
- Un sistema di monitoraggio e valutazione continuo delle KIC, che prevede anche una verifica più rigorosa della loro apertura;
- Le relazioni tra l'EIT e le KIC dopo la risoluzione dell'accordo quadro di partenariato;
- Unaprocedura snellita per l'avvio delle nuove KIC, tenendo conto del processo di pianificazione strategica di Horizon Europe.

I testi concordati saranno sottoposti agli organi competenti del Consiglio e del Parlamento UE per ottenere l'avallo politico, dopodiché il Parlamento procederà all'adozione della sua posizione in prima lettura sulla base dei testi concordati (dopo la messa a punto giuridico-linguistica). Il Consiglio approverà quindi formalmente la posizione dell'Europarlamento ed entrambi gli atti giuridici saranno considerati adottati; ciò avverrà dopo l'adozione del regolamento di Horizon Europe.

### **PPP EIT Urban Mobility**

La PPP EIT Urban Mobility è stata fondata nel 2019 per occuparsi di innovazione nella mobilità urbana. È organizzata in 5 Hub europei (Nord, Sud, Centro, Est, Ovest), e i partner principali sono le città, che definiscono le linee guida per i progetti e focalizzano il budget previsto di anno in anno. Attorno alle città ruotano gli altri partner della PPP che appartengono all'industria, all'Università e ai centri di ricerca.

Attualmente il "City Club" è composto da: Barcellona, Amsterdam, Helmond, Amburgo, Eindhoven, Copenaghen, Stoccolma, Stoccarda, Lublino, Helsinki, Varsavia, Monaco, Istanbul, Tel Aviv, Milano.

Vista la prevalenza di città del Centro, Nord ed Est Europa, EIT vorrebbe rafforzare la presenza nel quadrante sud e sta valutando l'adesione della città di Roma.

Il budget annuale di EIT Urban Mobility per il 2021 è di circa 26 milioni di euro e crescerà fino a 34 MI/anno nel 2026.

EIT, infatti, ambisce a diventare la più grande iniziativa europea di Innovazione e Ricerca sulla mobilità urbana e punta a raccogliere 120 partner entro il 2026.

L'impegno economico dei Partnersi compone di una quota di iscrizione di 50.000 euro a fondo perduto più una quota annuale di 50.000 euro. L'investimento sarebbe ripagato dall'opportunità della gestione diretta per le città partner che di fatto divengono titolari di specifiche call per realizzazioni sul territorio pagate con fondi comunitari ed altri fondi a partire dalle quote d'iscrizione stesse.

A titolo esemplificativo, Barcellona ha recentemente realizzato grazie a questi fondi 2 progetti molto focalizzati intorno alla Pandemia, ciascuno per importi intorno ai 3-400.000 euro. Uno riguardante un sistema innovativo per la sanificazione anti Covid sui mezzi pubblici e l'altro per l'utilizzo di arredi urbani innovativi che hanno permesso di ridisegnati gli spazi in modo da garantire il distanziamento sociale nelle piazze.

La modalità di partecipazione suggerita per gli Enti Locali in EIT è il "metodo Barcellona", in cui la città è il partner ufficiale che prende parte alle riunioni del Board per poi lasciare la parte operativa alla controllata TMB (Transport Metropolitana de Barcelona).

Esistono in questo ambito altri strumenti di interesse, quali la formazione e programmi quali l'EIT Urban Mobility Accelerator, un programma finanziato dall'UE che si rivolge a start-up innovative che intendono sviluppare soluzioni avanzate per ridurre la congestione delle città e migliorare l'efficienza del sistema di trasporto. Il programma accompagna le start-up dalla fase iniziale, con un'idea di business legata alla mobilità, al livello successivo.

Inoltre, è fortemente incoraggiato il coinvolgimento sia delle università sia degli Enti di ricerca. L'ENEA ha recentemente lanciato un bando (vedi <https://www.enea.it/it/Stampa/news/innovazione-start-up-al-via-secondo-bando-ue-per-migliorare-mobilita-urbana/>).

Sono rimaste aperte fino al **16 aprile 2021 le candidature per partecipare al I bando del programma EIT Jumpstarter** promosso appunto dall'EIT per sostenere le idee imprenditoriali più innovative in sei settori: alimentare, energia, manifatturiero, materie prime, salute e mobilità urbana.

La call EIT Jumpstarter 2021 è promossa da sei KIC dell'EIT: EIT Health, EIT Food, EIT Raw Materials, EIT InnoEnergy, EIT Manufacturing e EIT Urban Mobility. Scopo delle KIC è favorire l'incontro tra aziende leader nel loro settore, università e istituti di ricerca d'eccellenza, incentivando così la collaborazione nella creazione di prodotti e servizi innovativi.

Il programma EIT Jumpstarter 2021 ha inteso selezionare le idee imprenditoriali più innovative in sei campi, che fanno riferimento alle aree di intervento di sei KIC dell'EIT: alimentare, energia, manifatturiero, materie prime, salute e **mobilità urbana**.

È poi attivo il programma **Startup Investment 2021**: EIT Urban Mobility sta investendo fino a 100.000 euro per azienda instartup, scale-up e PMI ad alto impatto per accelerare il loro viaggio, continuare l'innovazione critica e infine trasformare il panorama della mobilità urbana europea.



Startup, scale-up e PMI che stanno attualmente raccogliendo fondi o preferibilmente già in un round di finanziamento in corso debbono avere le seguenti caratteristiche:

- Creata non più di 10 anni fa;
- Meno di 100 dipendenti al primo trimestre del 2021;
- Prodotto / servizio innovativo che contribuisca ad almeno una delle aree di interesse della mobilità urbana dell'EIT: mobilità attiva, logistica urbana sostenibile, creazione di un regno pubblico, mobilità futura e mobilità ed energia.

L'investimento EIT Urban Mobility fornirà capitale e posizionerà anche nella rete divpartner europei di aziende, investitori, università e città. Lo strumento di investimento per startup consiste fino a 100.000 euro in cambio di azioni. Se selezionata, l'azienda beneficerà anche dell'accesso agli ecosistemi regionali, alle infrastrutture e al coaching per guidare la crescita e l'internazionalizzazione. Questi sono i requisiti che le aziende devono soddisfare per essere ammissibili:

1. L'importo del capitale per l'EIT Urban Mobility deve essere giustificato (ad esempio bilancio, entrate, ecc.) al momento della presentazione del modulo di domanda;
2. EIT Urban Mobility sarà un azionista di minoranza, EIT Urban Mobility sarà un azionista passivo e le quote di EIT Urban Mobility verranno diluite in caso di aumenti di capitale;
3. Le aziende supportate devono contribuire al meccanismo di sostenibilità finanziaria (FSM) per la mobilità urbana dell'EIT.

Criteri di selezione sono la resilienza e la capacità di sfruttare le risorse dell'azienda come risposta all'ambiente in evoluzione, alle sfide e alle opportunità, garantendo contributo positivo ad almeno una delle aree di interesse di (Mobilità attiva, Logistica urbana sostenibile, Mobilità futura e mobilità ed energia), e agli Obiettivi di sviluppo sostenibile fondamentali (SDG) SDG3, SDG7, SDG8, SDG9, SDG11 eSDG13.

La call si è aperta il 17 febbraio 2021 con date limite del 1° cut-off date: 1 mar 2021 ore 12 CET, 2° cut-off date: Q2 2021 (TBA), 3° cut-off date: Q3 2021 (TBA), 4° cut-off date: Q4 2021 (TBA).

Il Periodo di valutazione (Fase 1) si è avuto dal 1° marzo - 5 marzo 2021. Periodo di valutazione finale con VirtualPitch, Q&A e Due Diligence. (Fase 2) 8 marzo - 12 marzo 2021 (preliminare). Selezione finale e notifiche sui risultati (fase 3,4 e 5) dal 15 marzo al 31 marzo 2021 (preliminare).

Le notifiche dei risultati per le diverse applicazioni selezionate vengono inviate non appena si verificano. Seguono redazione della documentazione relativa agli investimenti, e infine la formalizzazione degli investimenti e trasferimento di fondi.

Il 19 marzo si è aperta poi la **Call Programma di innovazione del 2021 (chiusa a maggio 2021)** incentrato su quattro aree: mobilità attiva, logistica sostenibile, energia e mobilità e mobilità futura. Budget 7,7 milioni di euro.

Sono stati pubblicati **sei nuovi bandi** dell'EIT Urban Mobility relative al Business Plan (BP) 2022-2024, relative alle aree tematiche Academy, Business Creation, Citizen Engagement, Innovation, Regional Innovation Scheme (RIS) e Public Realm (scadenza maggio 2021). I bandi sono stati i seguenti:

- **Academy Call for Proposals BP 2022-2024 (2,4 milioni di euro):** L'obiettivo è di migliorare e ampliare l'offerta e le attività dell'EIT Urban Mobility Academy attraverso la sua Master School, il Competence Hub e il Doctoral Training Network. Il bando è aperto a ogni tipo di organizzazione e offre un contributo compreso tra 20.000 e 200.000 euro a progetti con almeno 2 partner di diversi paesi europei o associati a Horizon Europe;
- **Business Creation Call for Proposals BP 2022-2024 (2,1 milioni di euro):** Il bando ricerca azioni che diano continuazione e migliorino il contenuto, i formati e i modelli di business dei programmi Accelerator e SME Hub. Esso è aperto a consorzi di partner EIT che realizzeranno i Programmi di Accelerazione per startup e implementeranno gli SME Hub dedicati all'ampliamento di soluzioni proposte da piccole e medie imprese. Il bando offre un contributo compreso tra 250.000 e 350.000 euro per progetto;
- **Citizen Engagement Call for Proposals BP 2022-2024 (800.000 euro):** Il bando riguarda progetti incentrati su due attività:

- Sperimentazione o implementazione di metodologie, strumenti, modelli di business o processi innovativi attraverso i quali i cittadini sono coinvolti o responsabilizzati nella co-definizione delle sfide della mobilità e nei processi di co-creazione (150.000 euro per progetto);
- Eventi da realizzare in almeno due città di diversi Innovation Hub, rivolti ai cittadini allo scopo di aumentare la consapevolezza del ruolo che essi possono svolgere nel miglioramento della mobilità per spazi urbani più vivibili (200.000 euro per progetto).
- **Innovation Call for Proposals BP 2022-2024 (7,7 milioni di euro):** Lo scopo è quello di individuare idee innovative, migliorarle e metterle in pratica riguardo alle seguenti sfide: Active Mobility, Sustainable City Logistics, Future Mobility e Mobility and Energy. Inoltre, il bando prevede una sezione ristretta per la continuazione di progetti esistenti;
- **Public Realm Call for Proposals BP 2022-2024 (800.000 euro):** I progetti implementeranno azioni pilota per una pianificazione inclusiva, sicura e accessibile degli spazi pubblici generando un cambiamento politico a lungo termine nelle comunità - specialmente nei quartieri scollegati e meno centrali - per aiutare a migliorare la vivibilità degli spazi urbani. Possono partecipare al bando partner di EIT Urban Mobility oltre ad almeno 2 città e un altro partner del settore privato, accademico o della ricerca. Contributo massimo per progetto: 100.000 euro;
- **RIS Call for Proposals 2022-2024 (1,9 milioni di euro):** Il bando riguarda i RIS Innovation Twin Projects, un programma speciale per connettere gli stakeholder partecipanti al RIS e non sulle attività di progetto quotidiane, e progetti che si concentrano sulle esigenze specifiche di innovazione delle regioni RIS, sull'istruzione e sulla creazione di imprese.

Tutte le informazioni sui risultati di queste call sono reperibili su: <https://www.eiturbanmobility.eu/launch-of-call-for-proposals-for-innovation/>. A fine anno è prevista la redazione del nuovo piano annuale 2022 con l'emissione del II bando, che sarà simile a quanto emesso nel 2021

### PPP EIT Digital

La **PPP EIT Digital** mira all'impatto globale attraverso l'innovazione europea alimentata dal talento imprenditoriale e dalla tecnologia digitale. **EIT Digital** rafforza la posizione dell'Europa nel mondo digitale fornendo innovazioni digitali rivoluzionarie al mercato e generando talento imprenditoriale per la crescita economica e una migliore qualità della vita. **EIT Digital** aiuta le imprese e gli imprenditori a essere alla frontiera dell'innovazione digitale fornendo loro tecnologia, talento e supporto alla crescita.

**EIT Digital** è una delle principali organizzazioni europee per l'innovazione digitale e l'educazione all'imprenditorialità che guida la trasformazione digitale dell'Europa. Il suo modo di lavorare incarna il futuro dell'innovazione attraverso un ecosistema paneuropeo di oltre 200 tra le principali società europee, PMI, startup, università e istituti di ricerca, dove studenti, ricercatori, ingegneri, promotori aziendali e imprenditori collaborano in un contesto di innovazione aperta. Questo ecosistema paneuropeo si trova ad Amsterdam, Berlino, Braga, Budapest, Bruxelles, Eindhoven, Edimburgo, Helsinki, Londra, Madrid, Milano, Monaco, Nizza, Parigi, Rennes, Stoccolma, Trento e San Francisco.

Attraverso ARISE Europe, **EIT Digital** è attiva nei paesi situati nell'Europa meridionale e sudorientale, nell'Europa centro-orientale e nei Paesi baltici per perseguire le sue attività anche nelle regioni in cui l'organizzazione non dispone di un ufficio fisico.

**EIT Digital** investe in aree strategiche per accelerare l'adozione da parte del mercato e il ridimensionamento delle tecnologie digitali basate sulla ricerca (deep tech) concentrandosi sulle sfide strategiche e sociali dell'Europa: tecnologia digitale, città digitali, industria digitale, benessere digitale e finanza digitale. **EIT Digital** genera talento digitale imprenditoriale a forma di T incentrato sull'innovazione attraverso una strategia educativa mista che include una scuola di specializzazione, una scuola di dottorato industriale e una scuola professionale.

**Il piano strategico e le opportunità offerte da EIT Digital sono sintetizzati su [https://www.eitdigital.eu/fileadmin/files/2019/sia/EIT-Digital\\_SIA\\_2020-2022.pdf](https://www.eitdigital.eu/fileadmin/files/2019/sia/EIT-Digital_SIA_2020-2022.pdf)**

## 5.5 Altri principali strumenti della Programmazione Europea 2021-27

Come visto, la programmazione europea 2021-2027 prevede una serie di strumenti che in alcuni casi erano già presenti nel programma 2014-20 ed in altri sono completamente nuovi. Nel seguito vengono brevemente descritti quelli a gestione diretta UE di potenziale interesse per il settore degli ITS, mentre nel prossimo paragrafo viene effettuata una prima analisi dei fondi a gestione indiretta.

### 5.5.1 Il programma CEF (Connecting Europe Facility)

Connecting Europe Facility (CEF, nota anche con la denominazione corrispondente in italiano "meccanismo per collegare l'Europa") fornisce un'assistenza finanziaria alle reti transeuropee al fine di sostenere progetti infrastrutturali di interesse comune nei settori dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni e di sfruttare le potenziali sinergie tra tali settori. Ha sostituito i programmi TEN-T, TEN-E e Marco Polo II in essere nel periodo di programmazione 2007-2013.

Il CEF promuove la realizzazione di progetti di interesse comune per lo sviluppo, la costruzione o l'adeguamento di nuovi servizi e infrastrutture di trasporto, energia e comunicazione, dando priorità ai collegamenti mancanti, ai progetti che presentino un valore aggiunto europeo e vantaggi significativi per la società e che non ricevino un finanziamento adeguato dal mercato.

Il CEF è uno strumento particolarmente tecnico e destinato soprattutto agli "addetti ai lavori" nel settore delle infrastrutture o del digitale e alle autorità pubbliche interessate dallo sviluppo di infrastrutture di particolare rilevanza a livello europeo.

La natura strategica di tali settori e la destinazione dei finanziamenti (grandi progetti di infrastrutture) giustificano l'alta allocazione finanziaria destinata al CEF, che è stata pari a più di 33 miliardi di euro per il periodo 2014-2020.

La struttura di gestione di CEF è abbastanza complessa:

---

- La responsabilità strategica spetta a tre Direzioni Generali distinte della Commissione europea, la DG Trasporti, la DG Energia e al DG Connect (telecomunicazioni e tecnologie digitali);
- La responsabilità operativa del CEF spetta invece all’Agenzia esecutiva per l’innovazione e le reti (European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency- CINEA);
- La BEI gestisce gli strumenti di garanzia e supporto finanziario mobilitati come parte delle azioni del programma.

Le azioni promosse dal CEF si integrano in modo particolarmente complementare con alcuni degli interventi finanziati dai Fondi strutturali (in particolare, Fondo di Coesione - FC e FESR – Fondo europeo di sviluppo regionale). Una parte della disponibilità finanziaria destinata al CEF (asse trasporti) proviene, anzi, da una riallocazione dei Fondi strutturali.

Nell’ambito del CEF vengono adottati programmi di lavoro pluriennali e annuali per ciascuno dei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell’energia. È anche possibile la predisposizione di programmi di lavoro pluriennali e annuali riguardanti più settori.

Molte delle attività specifiche finanziate nell’ambito del programma CEF sono identificate “a monte” come strategiche dalle autorità responsabili dell’Unione europea: è il caso, ad esempio, dei progetti che realizzano la rete di trasporti trans europea (Trans-European Transport Network-TEN-T), dei progetti d’interesse comune nel settore energetico o degli strumenti prioritari selezionati per lo sviluppo di nuove applicazioni digitali pan-europee (building blocks).

Le proposte sono presentate alla Commissione da uno o più Stati membri o, previo accordo degli Stati membri interessati, dagli organismi internazionali, dalle imprese comuni o da imprese oppure organismi pubblici o privati stabiliti negli Stati membri.

Solo le spese sostenute negli Stati membri possono essere considerate ammissibili, tranne nel caso in cui il progetto di interesse comune si estenda al territorio di paesi terzi e l’azione sia indispensabile ai fini del conseguimento degli obiettivi del progetto interessato.

I progetti sostenuti dal CEF devono essere d’interesse comune e prioritario per l’Unione nel suo insieme, o in virtù di un rafforzamento delle infrastrutture di connessione tra Paesi diversi, o in quanto gli strumenti sviluppati sono per natura pan-europei (ad esempio, nel settore delle comunicazioni digitali). Questo aspetto determina il tipo di azioni finanziate e la natura dei partenariati richiesti.

### **Programmazione 2021-27, Ambiti d’intervento e il ruolo di CINEA**

L’Agenzia esecutiva europea per il clima, l’ambiente e le infrastrutture (CINEA) è l’organizzazione successore dell’Agenzia esecutiva per l’innovazione e le reti (INEA). CINEA svolge un ruolo chiave nel sostenere il Green Deal dell’UE attraverso l’attuazione dei seguenti programmi comunitari:

- Connecting Europe Facility (CEF);
  - WorkProgramme Horizon Europe del cluster 5: Clima, Energia e Trasporti;
  - Innovation Fund: Dimostrazione di tecnologie innovative a basse emissioni di carbonio;
-

- Programma LIFE: natura e biodiversità, economia circolare e qualità della vita, mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici, transizione verso l'energia pulita;
- Just Transition Mechanism.

La programmazione 2021-2027 ha indicato che il **CEF** può contare su un totale di **33 miliardi e 600 milioni di euro** così distribuito:

- **CEF Trasporti:** 25 miliardi e 800 milioni di euro;
- **CEF Energia:** 5 miliardi e 800 milioni di euro;
- **CEF Digitale:** 2 miliardi di euro di euro.

Il contributo finanziario del **CEF** arriva principalmente sotto forma di sovvenzioni, con tassi di cofinanziamento diversi a seconda del tipo di progetto.

L'accordo è stato raggiunto il 12 marzo 2021 dal Parlamento europeo e dal Consiglio come parte del prossimo bilancio a lungo termine dell'UE 2021-2027.

Il programma per collegare l'Europa sostiene gli investimenti nelle reti europee di trasporti, energia e infrastrutture digitali. Sosterrà la doppia transizione verde e digitale, contribuendo agli ambiziosi obiettivi del Green Deal europeo e del Decennio digitale.

Sosterrà gli obiettivi della strategia per la mobilità intelligente e sostenibile, gettando le basi per il modo in cui il sistema di trasporto dell'UE può realizzare la sua trasformazione verde e digitale e diventare più resiliente alle crisi future. Come delineato nel Green Deal europeo, il risultato sarà una riduzione delle emissioni del 90% entro il 2050 grazie a un sistema di trasporto intelligente, competitivo, sicuro, accessibile e conveniente. Darà inoltre la priorità a modalità ecocompatibili come la ferrovia e lo sviluppo di punti di ricarica per i veicoli che utilizzano combustibili alternativi.

Integrando ulteriormente un mercato interno dell'energia efficiente e competitivo, migliorando l'interoperabilità delle reti transfrontaliere e facilitando la decarbonizzazione e la cooperazione energetica transfrontaliera, il **CEF** contribuirà a raggiungere i nostri ambiziosi obiettivi in materia di clima ed energia. Sosterrà le priorità del quadro politico TEN-E rivisto come proposto dalla Commissione alla fine dello scorso anno con un sostegno finanziario mirato per i progetti infrastrutturali chiave che collegano i sistemi energetici dell'UE.

La componente digitale del **CEF** aiuterà a sviluppare e implementare infrastrutture digitali transfrontaliere innovative, sicure e sostenibili, per consentire alle reti e ai servizi digitali di prosperare e sostenere la visione dell'Europa nel Decennio digitale per il 2030, basandosi sulla società dei Gigabit del 2025 obiettivi. Inoltre, doterà le principali vie di trasporto, come strade, ferrovie, rotte marittime e porti, di connettività resiliente e ad alta velocità.

Allo stesso tempo, i suoi cittadini beneficeranno di connessioni più veloci e resilienti per un migliore apprendimento online, accesso a servizi digitali più efficienti e un maggiore potenziale per la collaborazione remota. Poiché la connettività digitale transfrontaliera svolge un ruolo fondamentale nell'eliminazione delle divisioni economiche, sociali e territoriali, il nuovo strumento di finanziamento digitale CEF consentirà a molte più regioni europee, comprese le aree rurali, di respirare nuove opportunità.

**Sul fronte dei trasporti**, il **CEF** contribuirà a una mobilità intelligente, sostenibile e inclusiva, con investimenti nell'ammmodernamento della rete, l'interoperabilità, la sicurezza e la decarbonizzazione dei trasporti. Il programma promuoverà anche le sinergie tra le tre aree, ad esempio in ambiti come la mobilità pulita, lo sviluppo di auto a guida autonoma, le reti intelligenti.

L'intesa comune raggiunta con il Parlamento europeo sulla proposta per il regolamento **CEF 2.0** copre tutte le disposizioni del regolamento. È stata accolta l'eleggibilità delle azioni volte ad accrescere la resilienza delle infrastrutture di trasporto che va oltre il concetto di resilienza legata solo al cambiamento climatico e ai disastri naturali. Ciò al fine di dare massima priorità all'inclusione di co-finanziamenti soprattutto a fondo perduto, volti a programmi di spesa per sicurezza, messa in sicurezza, monitoraggio e manutenzione delle reti infrastrutturali.

Si registra anche l'incremento delle percentuali di co-finanziamento per i lavori sulla rete centrale e sulle tratte transfrontaliere e nei porti della rete globale, che risultano essere salite **al 30% e 50%: al 30% sono saliti tutti i casi di infrastrutturazione attualmente finanziati al 10% e 20%** (ferrovie e reti stradali, vie navigabili interne, piattaforme logistiche e multimodali, riduzione rumore ferroviario); sono, invece, rimasti invariati ovvero al 30% gli interventi sui colli di bottiglia, collegamenti mancanti, accessibilità alle persone con disabilità e autostrade del mare.

**Sono saliti al 50% i collegamenti transfrontalieri** (prima al 40%) e le tratte di accesso dei progetti del tunnel del Brennero e della linea Torino Lione con l'incremento di un ulteriore 5%, fino quindi ad un massimo del 55%, in caso di progetti attuati da strutture a gestione integrata; al 50% sono finanziate anche tutte le applicazioni telematiche sia di bordo che di terra, con espresso riferimento al sistema ERTMS, i progetti di innovazione tecnologica e di incremento della sicurezza.

Inoltre, sono stati recepite le modifiche all'allineamento dei Corridoi che interessano l'Italia anche ai fini di potenziali co-finanziamenti:

- L'inclusione del porto di Cagliari lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, così come le tratte di accesso al Brennero tra le sezioni transfrontaliere;
- Lungo il Corridoio Mediterraneo è stata inclusa, nell'arco di Corridoio Marsiglia-Genova, la sezione Core "Nizza- Ventimiglia" come sezione ferroviaria transfrontaliera; è stata inserita la sezione multimodale "Genova-La Spezia" che completa l'arco ligure precedentemente incluso da Ventimiglia a Genova; è stata inclusa altresì la sezione multimodale "Bologna-Milano", così come le tratte di accesso alla Torino-Lione figurano tra le sezioni transfrontaliere e il prolungamento della tratta transfrontaliera ferroviaria "Trieste – Divaccia" verso ovest fino al nodo di Venezia;
- Lungo il Corridoio Baltico-Adriatico è stata inclusa la sezione multimodale "Ravenna-Ancona" ed il prolungamento della tratta transfrontaliera ferroviaria "Trieste – Divaccia" verso ovest fino al nodo di Venezia, comune al Corridoio Mediterraneo;
- Tra le sezioni comprehensive transfrontaliere si riscontra l'inserimento della sezione ferroviaria transfrontaliera "Luino-Sesto Calende" (IT-CH).

Ci sono in aggiunta circa 12 miliardi di euro/anno sotto forma di prestiti, attraverso la **BEI** nel settore dei trasporti con focus proprio sulle TEN-T, e anche attraverso prestiti con garanzie sul bilancio dell'Unione nonché sul FEIS. A

tutt'oggi questo strumento ha approvato circa 70 operazioni che contribuiscono agli obiettivi di trasporto, determinando un investimento totale di 28 miliardi di euro.

Questo approccio di successo sarà rafforzato nel periodo successivo al 2021, in particolare con il nuovo programma InvestEU.

Tra gli schemi di finanziamento innovativi rientra una forma di combinazione delle risorse, cosiddetto di "blending". Nel 2017 e nel 2018, la DG MOVE ha lanciato bandi blending per 1,4 miliardi di euro in sovvenzioni con finanziamenti di BEI e di altre banche nazionali pubbliche o private mobilitando investimenti per circa 7 miliardi di euro.

Inoltre, lo scorso giugno è stato lanciato il "Blending Facility" con una dotazione di circa 198 milioni di euro rivolto alle priorità dell'ERTMS, sistema di segnalamento e controllo ferroviario, e l'adozione di carburanti alternativi per sperimentare nuovamente la combinazione di risorse, a fondo perduto e a garanzia, ma senza una scadenza fissa di presentazione indicata in un bando ma con un sistema di accesso "a sportello" e su richiesta del promotore.

Un'ulteriore novità assoluta introdotta dal CEF 2 è la rubrica sulla **Mobilità Militare** che prevede il finanziamento dell'adeguamento delle Reti Transeuropee ai requisiti della mobilità militare, con una dotazione fissata a 1,5 miliardi di euro, nell'ottica della realizzazione di una funzione duale, sia civile che militare, dell'infrastruttura per una migliore circolazione di mezzi e truppe militari. Interventi di ultimo miglio, di infrastrutturazione multimodale, di miglioramento della continuità territoriale potranno essere oggetto di co-finanziamento.

L'interesse dell'Italia, data la peculiare conformazione geografica, è quello di garantire da un lato che le tratte di confine di interesse militare a nord siano corrispondenti e congruenti con quelle identificate dai Paesi contigui, mentre per i territori posti a Sud, considerando il mar Mediterraneo come confine meridionale dell'Unione europea, è quello di rafforzare la continuità dell'asse Nord-Sud non solo all'interno dell'UE, ma anche oltre. Questo in modo da incrementare il livello di protezione e sicurezza europea consentendo agli Stati membri dell'UE di agire più rapidamente, sia nel contesto delle missioni civili che nelle operazioni della politica di sicurezza e di difesa comune, in attività nazionali e internazionali.

### Primo Bando CEF Trasporti 2021-27

Il 16 settembre 2021 è stato pubblicato dall'Agenzia esecutiva della Commissione Europea CINEA, il primo bando CEF (Connecting Europe Facility) Transport della nuova programmazione 2021-2027 che presenta numerose novità rispetto alla precedente programmazione sia per quanto riguarda la procedura di sottomissione delle proposte, che avverrà tramite una specifica piattaforma che la gestione delle stesse progettualità. Le proposte potranno essere sottomesse dai promotori **fino alla scadenza fissata al 19 gennaio 2022**.

La dotazione finanziaria del bando è pari a circa **7 miliardi di euro** sotto forma di sovvenzioni a fondo perduto di cui circa 3 miliardi di euro dedicati esclusivamente ai Paesi eleggibili al fondo di Coesione, da cui è esclusa l'Italia, e 330 milioni di euro dedicati a progetti rivolti alla mobilità militare (civilian-defence dual use), come illustrato nella tabella seguente:

<b>TOTALE (M€)</b>	<i>General envelope (M€)</i>	<i>Cohesion envelope* (M€)</i>	<i>Military Mobility (M€)</i>
<b>7.050</b>	3.670	3.050	330

**\*Budget non disponibile per l'Italia**

Il bando 2021 CEF Transport ricomprende specifici bandi che riflettono le numerose priorità presenti nel programma di lavoro, rivolte a progetti infrastrutturali sulla TEN-T centrale e globale, alle applicazioni intelligenti e alle soluzioni innovative per i trasporti, alla sicurezza delle infrastrutture e alla loro sostenibilità, alle infrastrutture per i combustibili alternativi e alla mobilità militare.

Tutti i progetti finanziati nell'ambito del presente bando dovranno essere completati entro il 31 dicembre 2026 e la relativa data di inizio non dovrà essere antecedente al 1° gennaio 2021.

Le proposte potranno essere sottomesse dai promotori fino alla scadenza fissata al 19 gennaio 2022. Tuttavia, per poter eseguire le procedure di istruttoria delle proposte, **il termine ultimo di presentazione delle proposte al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) è fissato al 15 dicembre 2021.**

Si ricorda che le proposte relative ai progetti di interesse comune candidabili al sopraindicato bando devono essere, infatti, sottomesse alla Commissione europea, entro i termini previsti, previo accordo degli Stati membri interessati, ai sensi dell'art. 11 comma 6 e art. 12 comma 1 del Reg. 1153/2021. Il rilascio del predetto accordo tramite Lettera di supporto da parte del MIMS si configura come criterio di ammissibilità delle proposte alla Commissione europea.

Le proposte dovranno essere trasmesse, entro il 15 dicembre 2021 complete di lettera di trasmissione, documentazione completa (form A, form B, ogni allegato obbligatorio indicato nel bando), dichiarazione di responsabilità del soggetto proponente/coordinatore dell'azione (schema in allegato).

La Lettera di supporto che esprime l'accordo alla sottomissione della proposta da parte del promotore verrà restituita al proponente/coordinatore, in tempo utile ad effettuare la sottomissione alla Commissione europea.

La documentazione ufficiale inerente il bando 2021 CEF Transport, completa degli specifici testi dei bandi e dei relativi documenti è disponibile ai seguenti indirizzi:

- [https://cinea.ec.europa.eu/calls-proposals/2021-cef-transport-call-proposals\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/calls-proposals/2021-cef-transport-call-proposals_en);
- <https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/how-to-participate/reference-documents>.

### 5.5.2 EU Space Programme

Al nuovo programma spaziale europeo sono invece dedicati 13,2 miliardi di euro a prezzi 2018, che corrispondono a 14,8 miliardi di euro in prezzi correnti, così ripartiti:

- 9,01 miliardi di euro per i programmi Galileo e EGNOS;
- 5,42 miliardi di euro per Copernicus;

- 442 milioni di euro per lo sviluppo di nuovi componenti di sicurezza.

Obiettivo dello strumento è sostenere gli investimenti nell'industria spaziale, per promuovere l'innovazione e la crescita del settore e per garantire all'UE un accesso allo spazio autonomo, affidabile ed efficace sotto il profilo dei costi.

### **5.5.3 Digital Europe**

Il QFP 2021-27 prevede anche un nuovo programma interamente dedicato agli investimenti in ambito Information and Communication Technology (ICT), denominato Europa Digitale e dotato di 6,7 miliardi di euro a prezzi 2018, pari a 7,5 miliardi in prezzi correnti.

Il programma opera in cinque settori:

- Calcolo ad alte prestazioni, dotato di 2,2 miliardi di euro e diretto a sostenere la realizzazione di un'infrastruttura di dati e supercalcolo, accessibile su base non commerciale agli utenti pubblici e privati;
- Intelligenza artificiale, con un budget di 2,1 miliardi di euro per sviluppare e rafforzare le capacità di base nell'IA, rendendole accessibili a tutte le imprese e le pubbliche amministrazioni in Europa;
- Cybersicurezza e fiducia, con risorse per 1,7 miliardi di euro finalizzate all'acquisizione di attrezzature, infrastrutture di dati e strumenti avanzati per la sicurezza informatica e per la diffusione di soluzioni di cybersecurity in tutti i settori economici;
- Competenze digitali avanzate, con una dotazione di 580 milioni di euro per finanziare attività di formazione a favore di studenti, professionisti, lavoratori e imprese, in maniera complementare agli interventi del FSE Plus del Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione;
- Implementazione, impiego ottimale della capacità digitale e interoperabilità, con uno stanziamento di 1,1 miliardi di euro per lo sviluppo e la diffusione di soluzioni digitali interoperabili nel settore pubblico.

Per l'attuazione sono previsti work programme pluriennali, con i criteri di accesso ai finanziamenti europei, che potranno coprire fino al 100% degli investimenti selezionati.

### **5.5.4 LIFE**

Il **17 marzo 2021** la Commissione ha approvato la posizione del Consiglio sul **Programma LIFE 2021-2027**, mentre l'approvazione definitiva da parte del Parlamento europeo è avvenuta il **28/4/2021**.

IL Programma **LIFE** contribuirà maggiormente agli obiettivi ambientali europei, in particolare ad accelerare la transizione verso un ambiente pulito, a incentivare l'economia circolare ed efficiente dal punto di vista energetico (a basse emissioni di carbonio e resiliente ai cambiamenti climatici) e fermare e a invertire la perdita di biodiversità, contribuendo in tal modo alla sostenibilità dello sviluppo.

Aumenta anche il budget del Programma per l'ambiente e la biodiversità **LIFE**, che sale a 5,4 miliardi di euro a prezzi correnti (4,8 miliardi a prezzi 2018), contro i 3,4 miliardi della programmazione 2014-2020.

---

Il Programma contribuirà al passaggio a un'economia pulita, circolare, efficiente intertermini di energia, a basse emissioni di CO2 e resiliente ai cambiamenti climatici, attraverso le 2 call con 2 sottoprogrammi ciascuno:

- **Ambiente**, con un budget di 3,5 miliardi di euro, per i due sottoprogrammi "Natura e biodiversità" e "Economia circolare e qualità della vita";
- **Azione per il clima**, con risorse per 1,9 miliardi di euro, per i due sottoprogrammi "Mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici" e "Transizione all'energia pulita".

I sottoprogrammi della programmazione 2014-2020 dedicati a governance e informazione sono, dunque, sostituiti da quelli per l'economia circolare e l'energia pulita, in linea con gli obiettivi UE in materia di decarbonizzazione e contrasto ai cambiamenti climatici.

Per aumentare il valore aggiunto dei fondi europei, i bandi riconosceranno priorità ai progetti con un chiaro interesse europeo transfrontaliero e a quelli più facilmente replicabili in altri contesti.

Saranno inoltre introdotti nuovi tipi di progetti, i "Progetti di Natura Strategica - SNAP" che sosterranno programmi di azione negli Stati membri per il trasferimento ("mainstreaming") della natura e della biodiversità negli obiettivi politici di altre politiche dell'UE, come l'agricoltura e lo sviluppo rurale, facendo leva su altri fondi utili per attuare questi obiettivi.

#### 5.5.5 *Single Market Programme*

Il nuovoprogramma europeo per il mercato unico sostituisce, nel settennato 2021-2027, sei programmi del ciclo 2014-2020, tra cui COSME, diretti a proteggere i consumatori e consentire alle PMI di trarre pieno vantaggio da un mercato interno ben funzionante.

Con un **budget di 4,2 miliardi di euro** a prezzi correnti (3,7 miliardi a prezzi 2018), il **Single Market Programme** opererà anzitutto per garantire il rispetto dei diritti dei consumatori e agevolarne l'accesso alle procedure di ricorso e per aiutare le PMI accrescere ed espandersi a livello transfrontaliero, ma potrà finanziare anche interventi a sostegno della sicurezza della produzione di alimenti, della prevenzione e della debellazione delle malattie animali, della lotta contro gli organismi nocivi per le piante e del miglioramento del benessere degli animali nell'UE.

Inoltre, contribuirà a rafforzare la collaborazione tra gli Stati membri e la Commissione per la corretta applicazione della legislazione europea, in particolare per il rispetto delle norme sulla concorrenza nell'economia digitale, e metterà a disposizione degli istituti nazionali di statistica risorse per produrre e diffondere dati che possono orientare i processi decisionali dei decisori pubblici.

#### 5.5.6 *RescEU*

**RescEU** ha l'obiettivo di migliorare la gestione dei rischi e la protezione dei cittadini dalle catastrofi, anche attraverso una riserva europea di risorse che comprende aerei ed elicotteri antincendio, attrezzature mediche e scorte per rispondere alle emergenze sanitarie e ad incidenti chimici, biologici, radiologici e nucleari.

**RescEU** dispone di circa 3 miliardi di euro a prezzi 2018, di cui 1,1 miliardi a valere sul QFP 2021-2027 e 1,9 miliardi di euro da NGEU per attuare le misure di protezione civile relative all'impatto della crisi Covid-19.

### *5.5.7 InvestEU*

L'obiettivo di "fare di più con meno", alla luce della Brexit e delle restrizioni di bilancio, si riflette nel QFP 2021-2027 nella maggiore attenzione agli strumenti finanziari. Per semplificare l'accesso a prestiti e garanzie, la Commissione ha proposto l'integrazione degli attuali strumenti finanziari in un solo fondo, denominato **InvestEU**, che si basa sull'esperienza del FEIS del Piano Juncker descritta al capitolo precedente.

Anche **InvestEU** contribuirà al raggiungimento dell'obiettivo di spendere almeno il 30% dei fondi europei 2021-2027 per il perseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione e nella selezione dei progetti da finanziare, dovrà rispettare il principio "non arrecare danni significativi" a livello ambientale e sociale previsto dal Green Deal.

In questo modo Bruxelles intende facilitare l'accesso a finanziamenti e garanzie da parte di soggetti economici che presentano un profilo di rischio per il quale i finanziatori privati non potrebbero farsi carico e promuovere investimenti per la competitività, la crescita sostenibile, la resilienza sociale e l'inclusione.

Il Consiglio europeo di luglio 2020 ha previsto per tale strumento una garanzia di 23,5 miliardi di euro a prezzi correnti, basata su risorse per 8,4 miliardi - di cui 2,8 miliardi a carico del bilancio UE e 5,6 miliardi da NGEU - con l'obiettivo di mobilitare circa 334 miliardi di euro di investimenti in tutta Europa.

L'intesa complessiva su MFF e Recovery raggiunta il 10 novembre dal Parlamento europeo e dal Consiglio ha aggiunto a questo importo un miliardo di euro, portando le risorse accantonate a un totale di 9,4 miliardi di euro, corrispondenti a garanzie per circa 26,2 miliardi di euro, così distribuite tra le quattro finestre di investimento:

- Infrastrutture sostenibili: 9,9 miliardi;
- Ricerca, innovazione e digitalizzazione: 6,6 miliardi;
- Sostegno alle PMI: 6,9 miliardi;
- Investimenti sociali e accrescimento delle competenze: 2,8 miliardi.

Il Fondo Europeo degli Investimenti (FEI) contribuirà con garanzie aggiuntive per 375 milioni all'implementazione del programma, che quindi punta a mobilitare **investimenti per 400 miliardi di euro**.

## Budgetary division between 4 windows under InvestEU



**SUSTAINABLE  
INFRASTRUCTURE**

€ 9.9 bn in EU guarantee



**RESEARCH, INNOVATION  
AND DIGITISATION**

€ 6.6 bn in EU guarantee



**SMEs**

€ 6.9 bn in EU guarantee



**SOCIAL INVESTMENT  
AND SKILLS**

€ 2.8 bn in EU guarantee

- **Link to Recovery and Resilience Facility:** Funds from RRF may be contributed by MS for provisioning the InvestEU guarantee

Le finestre di InvestEU – Fonte Commissione europea

Il 10 Marzo 2021, l'Aula del Parlamento europeo ha confermato, con 496 voti favorevoli, 57 contrari e 144 astensioni, l'accordo raggiunto a dicembre con il Consiglio sul successore del Piano Juncker che, attraverso le risorse del bilancio europeo 2021-2027 e di NGEU, riunirà in un unico programma tutti gli strumenti finanziari UE.

Non è passata la proposta di una quinta sezione dedicata agli investimenti strategici europei, avanzata da Bruxelles nel maggio scorso, alla luce dell'emergenza Covid. L'idea del Parlamento europeo di un'ulteriore finestra per la solvibilità delle imprese, invece, è stata integrata nell'accordo tra le istituzioni UE come un'opzione disponibile – sempre nel quadro delle quattro finestre concordate - per sostenere le aziende maggiormente colpite dalle conseguenze economiche del Covid-19.

La decisione di ancorare al regolamento di **InvestEU** anche il Fondo per una transizione giusta, come un regime di aiuto che interesserà orizzontalmente tutte le finestre politiche del programma per sostenere gli investimenti verso la neutralità climatica dell'UE, hanno peraltro ridotto la dimensione dello strumento, che non prevede la finestra inizialmente pensata per la solvibilità delle imprese, che gli eurodeputati avevano proposto di introdurre nel regolamento.

In base all'accordo, inoltre, gli Stati membri potranno destinare volontariamente una quota dei fondi europei a loro disposizione in un comparto nazionale di **InvestEU** e utilizzare il programma per realizzare parte dei rispettivi PNRR finanziati dal RF.

Inoltre, come misura transitoria prima della firma degli accordi di garanzia e per garantire la continuità con il FEIS e con gli altri strumenti finanziari UE esistenti, già dal 1° gennaio 2021 il Gruppo BEI e gli altri partner esecutivi possono sostenere le aziende previa approvazione da parte del Comitato per gli investimenti.

### La Governance di InvestEU

Quanto al funzionamento del programma, il quadro della governance di **InvestEU** è composto da tre elementi:

- Steering Board;
- Advisory Board;
- Investment Committee.

Lo Steering Board (comitato direttivo) rappresenta la guida strategica e operativa del programma e dovrebbe essere composto da quattro rappresentanti della Commissione UE, tre rappresentanti della BEI e due rappresentanti degli altri partner esecutivi, con in più un esperto – senza diritto di voto – scelto dal Parlamento europeo.

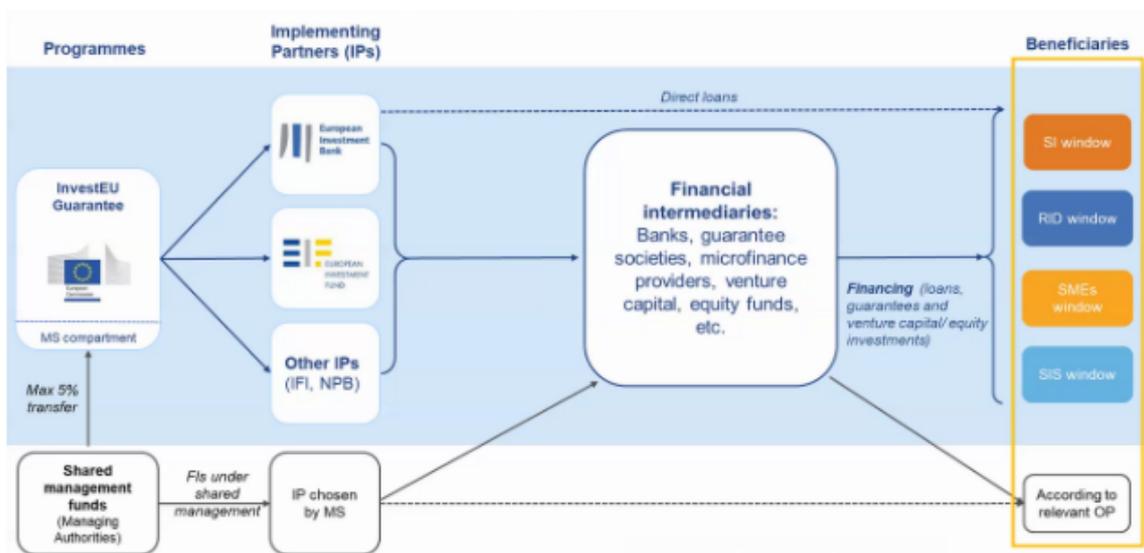
L'Advisory Board (comitato consultivo) è composto da rappresentanti dei partner esecutivi, rappresentanti degli Stati membri, un esperto nominato dal Comitato economico e sociale europeo e un esperto nominato dal Comitato delle regioni. Avranno il compito di fornire consulenza alla Commissione e allo Steering Board sulla progettazione di prodotti finanziari da attuare nell'ambito di **InvestEU**, oltre che su sviluppi e fallimenti del mercato e situazioni di investimento non ottimali.

Per ciascuno dei cinque settori di intervento, infine, c'è un Investment Committee (Comitato per gli investimenti), composto da sei esperti esterni, di cui quattro permanenti che partecipano a tutte le formazioni e due con competenze specifiche sulla finestra di appartenenza.

**I requisiti di base per poter essere ammessi al sostegno di InvestEU**

Anzitutto, il programma ha lo scopo di affrontare i fallimenti di mercato e le situazioni di investimento sub-ottimali. Questo è il motivo per cui **InvestEU** si rivolgerà soprattutto alle PMI e alle MidCap (Middle-size Capitalization), non solo con riferimento alla finestra PMI, ma anche con operazioni che si riferiscono alle altre tre finestre.

Le grandi imprese, che generalmente hanno maggiore facilità di accesso ai canali tradizionali del credito, invece, potranno richiedere l'intervento di **InvestEU** nell'ambito delle altre tre finestre di investimento, per progetti di lungo termine o particolarmente rischiosi che non trovano capitali sul mercato.



### **Schema generale InvestEU – Fonte Commissione europea**

**InvestEU** può inoltre fornire supporto solo a beneficiari che siano considerati economicamente redditizi, in linea con gli standard internazionali, e intervenire in maniera addizionale senza sovrapporsi ad eventuali altre fonti di sostegno e senza distorcere la concorrenza nel mercato interno.

Infine, ogni progetto dovrà attirare altri investitori privati e pubblici, generando un effetto moltiplicatore e massimizzando l'impatto dei fondi europei impegnati.

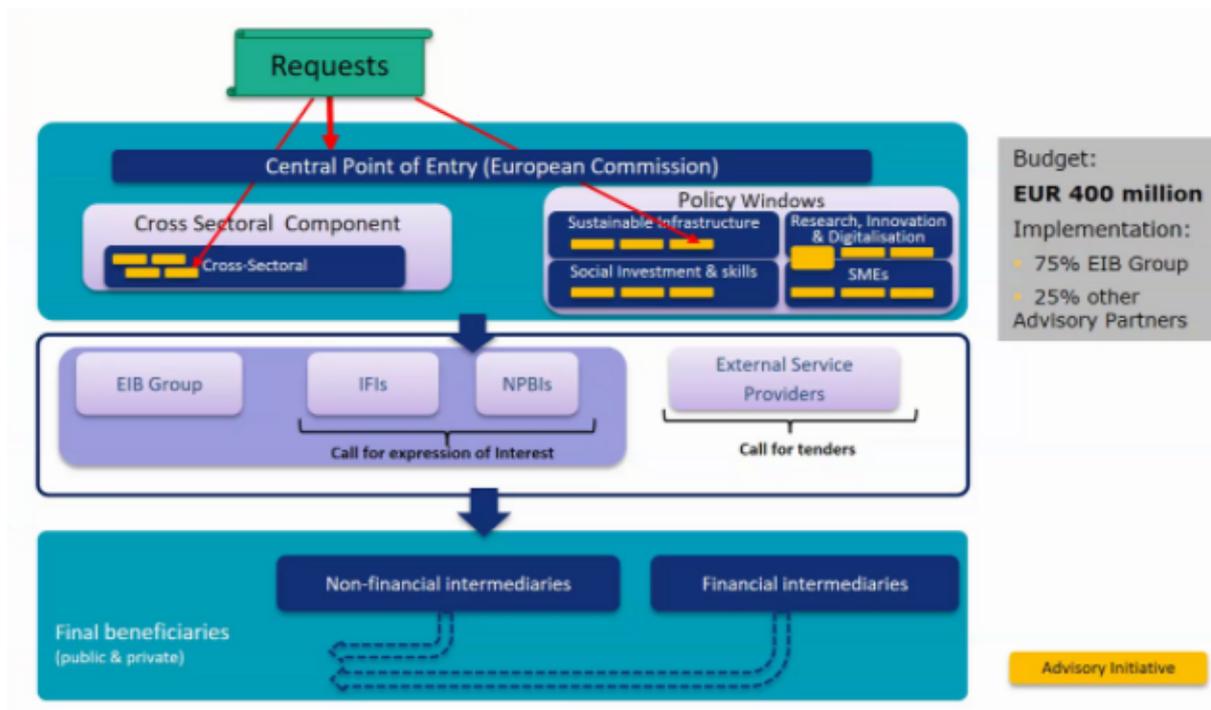
Quanto alla meccanica del programma, il sostegno di **InvestEU** potrà essere concesso in forma di prestiti, garanzie, equity, non di sovvenzione. I beneficiari finali potranno ottenerlo sia direttamente dagli implementing partners - BEI, FEI, istituti di promozione nazionale, ecc - che tramite intermediari finanziari, come banche e fondi di venture capital.

Il 15 aprile 2021 la Commissione europea ha adottato una serie di atti di esecuzione e documenti di orientamento. In particolare le Linee guida per gli investimenti (Investment guidelines for the InvestEU Fund [https://europa.eu/investeu/system/files/2021-04/investment\\_guidelines\\_en.pdf](https://europa.eu/investeu/system/files/2021-04/investment_guidelines_en.pdf)) offrono informazioni dettagliate sui requisiti che le operazioni di finanziamento e di investimento devono soddisfare per ricevere sostegno dal Fondo. La Commissione ha poi approvato la decisione di esecuzione che istituisce il portale **InvestEU** e stabilisce norme semplificate per il funzionamento della banca dati deputata a rendere facilmente accessibili le opportunità di investimento all'interno dell'UE.

### **La consulenza e il matching tra progetti e investitori**

**InvestEU** sarà accompagnato da un unico polo di consulenza, in sostituzione dei 13 servizi pregressi da Innovifin Advisory a Jaspers, così da semplificare il ricorso a queste opportunità di finanziamento per i beneficiari finali, fornire misure di accompagnamento durante l'intero ciclo di investimento e garantire uno sportello unico per i promotori dei progetti e gli intermediari, in maniera complementare alle attività di assistenza tecnica svolte nell'ambito dei programmi in regime di gestione concorrente.

Un unico portale dei progetti di investimento europei, come già previsto nell'ambito del Piano Juncker, contribuirà a facilitare l'incontro tra investitori e promotori di progetti, con un sistema di tag per individuare più facilmente le opportunità collegate a temi chiave come il Green Deal o il Covid-19.



InvestEU Advisory Hub - Fonte: Commissione europea

Ulteriori semplificazioni sono il corpus unico di regole in materia di reporting e governance e la maggiore flessibilità nel combinare vari strumenti di finanziamento. In caso di mix con sovvenzioni provenienti anche da altri programmi, come Horizon Europe o il CEF, le norme relative a **InvestEU** si applicheranno all'intero progetto. La soglia di accesso al portale verrà abbassata ai progetti con budget di almeno 500mila euro, per facilitare la partecipazione delle PMI.

## InvestEU Portal – Novelties and new features



- Lowering of threshold to EUR 500 000
- Special search tool to find SME projects
- New tagging/labeling system (COVID19, Green Deal, future focus on social investment)
- InvestEU Implementing partners will be able to examine projects within their geographical and activity scope
- Link to InvestEU Advisory Hub

Caratteristiche del portale Invest EU - Fonte: Commissione Europea

Il regolamento è stato firmato dai presidenti dell'Ecofin e del Parlamento UE per procedere alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'UE, e il programma InvestEU è operativo da aprile 2021, mese in cui la Commissione europea ha lanciato l'invito a manifestare interesse per la selezione di partner esecutivi diversi dal gruppo BEI. Come misura transitoria e per garantire la continuità con il FEIS e con gli altri strumenti finanziari UE esistenti, fin d'ora il Gruppo BEI e gli altri partner esecutivi possono sostenere le aziende previa approvazione da parte del Comitato per gli investimenti.

### 5.5.8 JST

Altra novità della programmazione 2021-2027 è il **Just Transition Scheme (JST)**, primo tassello del Just Transition Mechanism (JTM), il Meccanismo che dovrebbe accompagnare le regioni più dipendenti dalle fonti fossili nel passaggio a un'economia a emissioni zero.

Nel quadro del Pilastro 2 del JTM - lo strumento UE che sostiene l'uscita dalla dipendenza dai combustibili fossili nelle regioni europee che più ne dipendono - InvestEU sosterrà uno schema di finanziamento diretto a generare investimenti aggiuntivi che possano favorire la transizione giusta dei territori. Il **JTS** opererà in complementarità con i Pilastri 1 e 3 del JTM, cioè il JTF e lo strumento di prestito al settore pubblico, finanziando progetti nei territori individuati dai Piani territoriali per una transizione giusta, ma anche in aree esterne a queste regioni se fondamentali al raggiungimento degli obiettivi per i territori chiave.

Il **JTS** è pensato come uno strumento flessibile per la concessione di finanziamenti sia diretti che attraverso intermediari finanziari, implementati attraverso i prodotti finanziari InvestEU proposti dal gruppo BEI, dalla BERS, dalle banche o dagli istituti nazionali di promozione.

I territori ammissibili al sostegno del Fondo dovranno essere individuati dagli Stati Membri, di concerto con la Commissione, mediante appositi piani territoriali per una transizione giusta. Il cofinanziamento UE potrà arrivare all'85% per le regioni meno sviluppate, al 70% per le regioni in transizione e al 50% per le regioni più sviluppate.

Le linee guida sugli investimenti di InvestEU, con i requisiti per le operazioni sostenute dal programma, includeranno anche una sezione dedicata al JTS e alle sue modalità di attuazione.

## 5.6 Sviluppo regionale e politica di coesione oltre il 2020: il nuovo quadro in sintesi

### 5.6.1 Linee guida generali

Per il prossimo bilancio a lungo termine dell'UE 2021-2027, la Commissione propone di modernizzare la politica di coesione, la principale politica di investimento dell'UE e una delle sue espressioni più concrete di solidarietà.

Un focus su **cinque priorità di investimento**, per realizzare gli obiettivi della Commissione Van Der Leyen e che guideranno gli investimenti dell'UE nel 2021-2027:

1. **Un'Europa più intelligente**, attraverso l'innovazione, la digitalizzazione, la trasformazione economica e il sostegno alle piccole e medie imprese;
2. **Un'Europa più verde**, il carbonio Europa libera, di applicazione dell'accordo di Parigi e investire in transizione energetica, fonti rinnovabili e la lotta contro il cambiamento climatico;
3. **Un'Europa più connessa**, con trasporti strategici e reti digitali;
4. **Un'Europa più sociale**, realizzando il pilastro europeo dei diritti sociali e sostenendo occupazione, istruzione, competenze, inclusione sociale e parità di accesso all'assistenza sanitaria di qualità;
5. **Un'Europa più vicina ai cittadini**, sostenendo strategie di sviluppo a livello locale e urbano sostenibile in tutta l'UE.

Gli investimenti nello sviluppo regionale si concentreranno fortemente sugli obiettivi 1 e 2. Dal 65% all'85% delle risorse del FESR e del FC sarà assegnato a queste priorità, a seconda della ricchezza relativa degli Stati membri.

La politica di coesione continua a investire in tutte le regioni, sempre sulla base di 3 categorie (meno sviluppate; transizione; più sviluppate).

Il metodo di assegnazione dei fondi è ancora in gran parte basato sul PIL pro capite. Vengono aggiunti nuovi criteri (disoccupazione giovanile, basso livello di istruzione, cambiamento climatico e accoglienza e integrazione dei migranti) per riflettere meglio la realtà sul campo. Le regioni ultraperiferiche continueranno a beneficiare del sostegno speciale dell'UE.

La politica di coesione sostiene ulteriormente le strategie di sviluppo guidate a livello locale e conferisce potere alle autorità locali nella gestione dei fondi. La dimensione urbana della politica di coesione è rafforzata con il 6% del FESR dedicato allo sviluppo urbano sostenibile e un nuovo programma di networking e rafforzamento delle capacità per le autorità urbane, l'iniziativa urbana europea.

**Semplificazione:** regole più brevi, più chiare con 80 misure di semplificazione nella politica di coesione 2021-27 ([https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/factsheet/new\\_cp/simplification\\_handbook\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/factsheet/new_cp/simplification_handbook_en.pdf)).

Per le imprese e gli imprenditori che beneficiano del sostegno dell'UE, il nuovo quadro offre meno burocrazia, con modi più semplici per richiedere i pagamenti utilizzando opzioni di costo semplificate. Per facilitare le sinergie, un unico regolamento copre ora 7 fondi dell'UE implementati in collaborazione con gli Stati membri ("gestione condivisa"). La Commissione propone inoltre controlli più leggeri per i programmi con una buona esperienza, con una maggiore dipendenza dai sistemi nazionali e l'estensione del principio "audit unico", per evitare la duplicazione dei controlli.

Il nuovo quadro combina la stabilità necessaria nella pianificazione degli investimenti con il livello appropriato di flessibilità di bilancio per far fronte a eventi imprevisti. Una revisione intermedia determinerà se sono necessarie modifiche ai programmi per gli ultimi due anni del periodo di finanziamento, sulla base delle priorità emergenti, dei risultati dei programmi e delle più recenti raccomandazioni specifiche per paese.

Entro certi limiti, saranno possibili trasferimenti di risorse all'interno dei programmi senza la necessità di un'approvazione formale della Commissione. Una disposizione specifica facilita la mobilitazione dei finanziamenti dell'UE sin dal primo giorno in caso di calamità naturale.

La politica di coesione sostiene le riforme per un ambiente favorevole agli investimenti, in cui le imprese possano prosperare. Saranno garantiti la piena complementarità e il coordinamento con il nuovo programma rafforzato di sostegno alle riforme.

Le raccomandazioni specifiche per paese, formulate nel contesto del semestre europeo, saranno prese in considerazione due volte durante il periodo di bilancio: all'inizio, per la progettazione dei programmi della politica di coesione, e durante la revisione intermedia. Per stabilire ulteriormente le giuste condizioni per la crescita e la creazione di posti di lavoro, nuove condizioni "abilitanti" aiuteranno a rimuovere gli ostacoli agli investimenti. La loro applicazione sarà monitorata per tutto il periodo finanziario.

Il regolamento unico che copre i fondi della politica di coesione e il Fondo Asilo e migrazione faciliterà la definizione di strategie locali di integrazione dei migranti sostenute dalle risorse dell'UE utilizzate in sinergia. Il Fondo Asilo e migrazione si concentrerà sui bisogni a breve termine dei migranti all'arrivo, mentre la politica di coesione sosterrà la loro integrazione sociale e professionale. Al di fuori del regolamento unico, le sinergie saranno rese più facili con altri strumenti dell'UE, come la politica agricola comune, Orizzonte Europa, il programma LIFE o Erasmus+.

Per l'Italia a prezzi costanti ci sarebbe un aumento delle risorse UE da 36,2 a 38,6 miliardi di euro, con una differenza in più di 2,4 miliardi rispetto al periodo 2014-2020. Si passerà da 86 euro per abitante nel periodo

2014-2020 a 91 euro. Ciò riflette il peggioramento delle condizioni economiche e sociali delle regioni meridionali nel corso della lunga crisi dal 2008 ad oggi.

### DOTAZIONI FONDI COESIONE 2021-2027 (Stato per Stato)

Paese	Prezzi 2018	Prezzi correnti
Belgio	2.443.732.247	2.754.198.305
Bulgaria	9.929.511.492	10.081.635.710
Rep. Ceca	17.848.116.938	20.115.646.252
Danimarca	573.517.899	646.380.972
Germania	15.688.212.843	17.681.335.291
Estonia	2.914.906.456	3.285.233.245
Irlanda	1.087.980.532	1.226.203.951
Grecia	19.239.335.692	21.696.841.512
Spagna	34.004.950.482	38.325.138.562
Francia	16.002.440.880	18.058.025.615
Croazia	8.767.737.011	9.888.093.817
<b>Italia</b>	<b>38.564.071.866</b>	<b>43.463.477.430</b>
Cipro	8.77.368.784	988.834.854
Lettonia	4.282.268.627	4.612.229.539
Lituania	5.642.44.504	6.359.291.448
Lussemburgo	64.879.682	73.122.377
Ungheria	17.933.628.471	20.247.570.927
Malta	596.961.418	672.802.893
Olanda	1.441.843.260	1.625.023.473
Austria	1.279.708.248	1.442.289.880
Polonia	64.396.905.118	72.724.130.923
Portogallo	21.171.877.482	23.861.676.803
Romania	27.203.590.880	30.765.592.532
Slovenia	3.073.103.392	3.463.528.447
Slovacchia	11.779.580.537	13.304.565.383
Finlandia	1.604.638.379	1.808.501.037
Svezia	2.141.077.508	2.413.092.535

**Fonte: FONDI EUROPEI 2021-2027 Politica di coesione, guida al negoziato sul bilancio Ue – Antonio Pollio Salimbeni**

Il FESR sosterrà investimenti:

- Nelle infrastrutture e per l'accesso ai servizi;
- Nelle PMI;
- Per le attrezzature tecnologiche, software e asset intangibili;
- Nelle tecnologie dell'informazione, comunicazione, studi, cooperazione, scambio di esperienze e attività che coinvolgono distretti;
- In assistenza tecnica.

Il massimale di cofinanziamento UE dei programmi sarà ridotto per ogni categoria di regioni:

- Al 70% quelle meno sviluppate, ultraperiferiche, che beneficiano del FC e dei programmi Interreg (cooperazione interregionale e transfrontaliera);
- Al 55% le regioni in transizione;
- Al 40% le regioni più sviluppate (era al 50% nel bilancio precedente).

Il 6% della dotazione FESR sarà destinato a investimenti per lo sviluppo urbano sostenibile a livello nazionale e viene introdotta l'iniziativa europea 'Urban' quale strumento di cooperazione tra centri urbani per l'innovazione e lo sviluppo.

La cooperazione tra regioni transfrontaliere sarà favorita esaltando così il 'valore aggiunto' dei programmi Interreg con 9,5 miliardi del FESR, particolarmente utile nel settore delle infrastrutture di trasporti, delle strutture sanitarie, in settori innovativi (big data, bioeconomia, uso risorse, mobilità).

### *5.6.2 Politica di Coesione: riparto fondi tra POR, PON e singole regioni 2021-2027*

I rappresentanti degli Stati membri riuniti nel Coreper hanno approvato il pacchetto legislativo della **Politica di Coesione 2021-2027**, che vale in tutto oltre **330 miliardi di euro**. Risorse cui si aggiungono i **47,5 miliardi di euro di REACT-EU**, lo strumento ponte tra la vecchia e la nuova programmazione dei fondi europei previsto dal pacchetto per la ripresa dal Covid NGEU.

È ora possibile il riparto dei fondi tra POR e PON e tra le singole regioni, che è al centro del confronto sull'Accordo di partenariato 2021-2027 e che servirà a programmare circa 82 miliardi tra fondi europei e cofinanziamento nazionale.

In occasione degli incontri fra il Ministero per il Sud e la Coesione territoriale e i rappresentanti dei Comuni riuniti nell'ANCI e, successivamente, quelli delle regioni è appunto partito il riavvio dell'Accordo di partenariato, in un contesto fortemente cambiato per l'emergenza Covid-19.

L'Italia sta programmando i circa 13,5 miliardi di REACT-EU assegnati al nostro paese nell'ambito del PNRR, con le altre risorse del Recovery Plan ed a complemento della programmazione 2014-20.

L'Accordo di partenariato 2021-2027 definirà invece la programmazione dei circa 42 miliardi a prezzi correnti della Politica di Coesione, di un miliardo circa del JTF, cui si aggiungono 39 miliardi di cofinanziamento nazionale.

Quale contropartita per la gestione centralizzata delle risorse di **REACT-EU**, si era pensato di allocare le risorse 2021-2027 riducendo da 13 a 8 i **PON** e, per semplificare la gestione delle risorse, di tagliare anche il numero dei POR, attraverso un maggiore ricorso ai POR plurifondo FESR-FSE.

La nuova proposta di riparto sottoposta ai governatori dalla ministra Carfagna, che aumenta le dotazioni per alcune Regioni, a cominciare da Molise e Sardegna, in virtù del passaggio da "regioni in transizione" a "regioni meno sviluppate". Per i **PON**, quindi, potrebbe quindi prospettarsi una parziale sforbiciata.

L'obiezione mossa dalle Regioni è che il taglio numerico dei **PON** non impatta sull'incidenza della programmazione nazionale sul budget totale: i Programmi gestiti dai Ministeri e dall'Agenzia della Coesione continuerebbero, infatti, ad assorbire circa un terzo dei fondi strutturali europei, a scapito dei **POR**.

In ottica di un possibile Accordo, si dovrà quindi rafforzare la dimensione territoriale della Politica di Coesione potenziando anche il PON Metro, il PON che si rivolge alle Città metropolitane e che, in base alle anticipazioni pubblicate sul web Magazine dell'Agenzia della Coesione territoriale, potrebbe allargare il suo raggio d'azione a un maggior numero di città nella programmazione 2021-2027.

### 5.6.3 *Politica di Coesione: il PON Metro 2021-2027*

Il lavoro sulla nuova generazione di Programmi operativi cofinanziati dai fondi strutturali europei ha già una serie di ipotesi per il PON Città Metropolitane 2021-2027.

Secondo quanto anticipato da Cohesion Magazine, il progetto editoriale dell'Agenzia di Coesione Territoriale dedicato alla divulgazione dei progetti e dei risultati dei fondi strutturali europei, a caratterizzare il Programma dovrebbe essere ancora una volta il mix tra regia nazionale e protagonismo delle città, che continuerebbero ad essere responsabili dell'attuazione degli interventi.

L'approccio di base mantiene un carattere di forte continuità con l'attuale programma, non rinunciando all'innovazione rispetto ai temi di interesse, alle ulteriori opportunità offerte dai nuovi regolamenti e ad un'azione di coinvolgimento maggiore nel numero delle città.

Pur nella continuità di approccio, l'intenzione dell'Agenzia è quella di rafforzare la governance multilivello che caratterizza il PON Metro, in termini di standardizzazione, attraverso un metodo di lavoro comune, e di miglioramento della capacità amministrativa degli organismi intermedi, mediante lo scambio di buone pratiche e la sperimentazione di modelli replicabili.

Novità dovrebbero poi riguardare i temi del Programma, con l'introduzione di alcune innovazioni. Tra queste almeno **due obiettivi**, con elementi di possibile integrazione tematica rispetto al PON Metro 2014-2020, sembrano già condivisi dalle città e dalle amministrazioni centrali e regionali:

- **La sostenibilità delle comunità;**
- **Lo sviluppo delle aree urbane più periferiche.**

Nel primo caso, l'obiettivo è rafforzare le comunità dal punto di vista della sostenibilità ambientale, dell'adattamento ai cambiamenti climatici, della prevenzione e resilienza alle catastrofi, promuovendo le energie rinnovabili, la transizione verso un'economia circolare, la protezione della biodiversità, la realizzazione di infrastrutture verdi nei centri urbani e la lotta all'inquinamento.

Il secondo filone di intervento si colloca nell'ambito dell'Obiettivo 5 della Politica di Coesione 2021-2027 – un'Europa più vicina ai cittadini – e si concentrerebbe sulle aree più marginali e disagiate, affiancando agli interventi di riqualificazione e sicurezza urbana anche azioni negli ambiti culturali e turistici. L'intenzione è quella di impiegare le risorse con un approccio integrato, individuando dei "progetti di territorio" che intervengano sia sul fronte della rigenerazione urbana, che dell'inclusione, spaziando dalla messa a disposizione di infrastrutture sociali al sostegno alle nuove realtà imprenditoriali, sfruttando quindi sia le risorse del FESR che quelle del FSE.

A completare il tutto l'ipotesi di un raggio d'azione più ampio, aprendo il PON Metro a un numero maggiore di città rispetto alla programmazione 2014-2020, che ha coinvolto le 10 città metropolitane individuate con legge

nazionale (Bari, Bologna, Genova, Firenze, Milano, Napoli, Roma, Torino, Venezia e Reggio Calabria) e le 4 città metropolitane individuate dalle Regioni a statuto speciale (Cagliari, Catania, Messina e Palermo).

L'Agenzia per la coesione territoriale e le 14 Autorità Urbane hanno avviato da tempo confronto informale finalizzato a definire l'architettura programmatica del Pon Metro 2021-2027.

Il **PON Metro Plus 2021-2027** ha in particolare l'obiettivo Specifico 2.8 e cioè di Promuovere la Mobilità Urbana Multimodale Sostenibile (MUMS) e cioè di evolvere verso il concetto di Smart City come mostrato dal diagramma seguente. Il "funzionamento" e la competitività della città, infatti, non dipendono più solo dalle sue infrastrutture materiali, ma anche, e sempre di più, dalla disponibilità e dalla qualità delle infrastrutture ICT.

Quindi ripensare e/o riorganizzare gli spazi della città a favore dei pedonali e dei ciclisti e del trasporto pubblico locale, ri-allocando lo spazio cittadino a funzioni che privilegino gli spostamenti a piedi e a bici, autobus, tram (ma anche sharing e veicoli elettrici) sottraendo spazio alle auto.

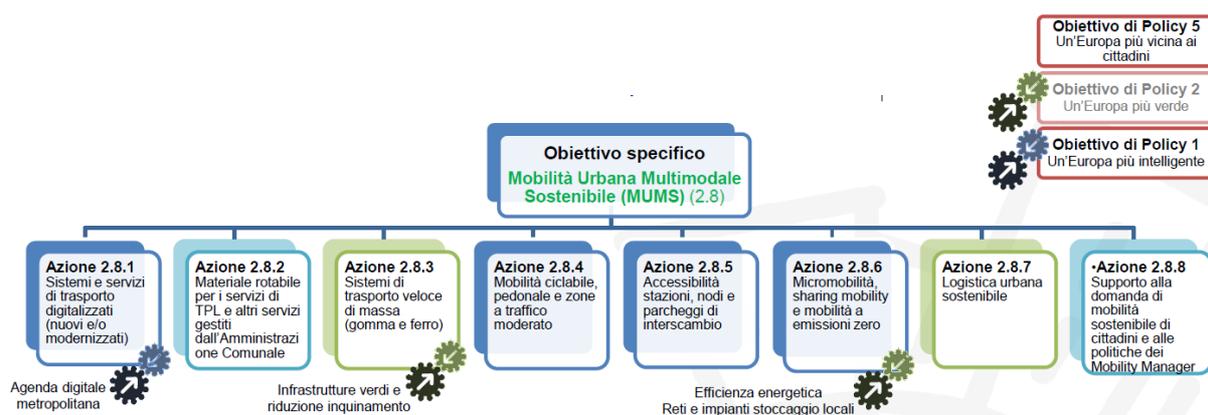
Dovrà essere pervasiva rispetto alle esigenze intrinseche degli abitanti delle città stesse e/o gli utenti che vivono la città per altri motivi diversi (lavoro, svago, esigenze sociali/sanitarie, ecc.) prendendo come riferimento: (a) integrazione con altri ambiti, (b) integrazione con la strategia di mobilità urbana complessiva e (c) visione metropolitana degli interventi.

Quindi dovrà facilitare il passaggio dai motori a combustione ai motori elettrici e/o ad «alimentazione alternativa», per una mobilità del futuro più «pulita» e rendere il servizio di TPL più orientato alle esigenze dei passeggeri sia in termini di infrastrutture che di qualità del servizio (confort, puntualità, informazione all'utenza e altre forme di mobilità urbane, metropolitane).



Il Contributo del PON Metro Plus alla Strategia di Mobilità della Città deve essere visto in termini strutturati e coordinati con gli strumenti di Pianificazione settoriale, quale realizzazione di uno o più progetti quali tasselli di un unico mosaico di politica sostenibile delle Città. L'Accordo di Partenariato cita, infatti, "Gli interventi saranno individuati in coerenza con i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile o con altri pertinenti strumenti di settore che, ove non richiesti ex legge, garantiranno accesso preferenziale ai finanziamenti FESR".

Il PON Metro Plus 2021-2027 prevederà quali Azioni dell'Obiettivo Specifico 2.8 – MUMS quelle riportate in figura seguente:



**PON Metro Plus 2021-2027 - Azioni dell'Obiettivo Specifico 2.8**

L'Azione 2.8.1 coinvolgerà direttamente gli ITS, ma in generale saranno favoriti progetti integrati tra azioni per rafforzare l'attuazione e la transizione verso forme di mobilità sostenibili, l'approccio metropolitano ai problemi della Mobilità e che tengano presente l'importanza degli indirizzi nazionali e regionali e delle policy urbane. Linee guida che in generale potranno vedere un forte coinvolgimento degli ITS.

#### 5.6.4 Interreg: rimuovere gli ostacoli transfrontalieri e sostenere l'innovazione interregionale

La cooperazione interregionale e transfrontaliera sarà facilitata dalla nuova possibilità per una regione di utilizzare parti della propria dotazione per finanziare progetti ovunque in Europa insieme ad altre regioni.

La nuova generazione di programmi di cooperazione interregionale e transfrontaliera ("Interreg") aiuterà gli Stati membri a superare gli ostacoli transfrontalieri e a sviluppare servizi comuni. La Commissione propone un nuovo strumento per le regioni frontaliere e gli Stati membri desiderosi di armonizzare i loro quadri giuridici, il meccanismo transfrontaliero europeo.

Basandosi su un'azione pilota di successo dal 2014 al 2020, la Commissione propone di creare gli investimenti innovativi interregionali. Le regioni con risorse di "specializzazione intelligente" corrispondenti riceveranno un maggiore sostegno per creare cluster paneuropei in settori prioritari come i big data, l'economia circolare, la produzione avanzata o la sicurezza informatica.

Tutti i programmi avranno ancora un quadro delle prestazioni con obiettivi quantificabili (numero di posti di lavoro creati o accesso aggiuntivo alla banda larga). Il nuovo quadro introduce una revisione annuale dei risultati, sotto forma di un dialogo politico tra le autorità del programma e la Commissione. La performance dei programmi sarà valutata anche durante una revisione intermedia. Per motivi di trasparenza e affinché i cittadini possano seguire i progressi compiuti, gli Stati membri dovranno riferire tutti i dati sull'attuazione ogni due mesi e la piattaforma dati aperti sulla coesione verrà automaticamente aggiornata.

#### *5.6.5 Utilizzo di strumenti finanziari e comunicazione*

Le sovvenzioni da sole non possono colmare le significative lacune di investimento. Possono essere efficacemente integrati da strumenti finanziari, che hanno un effetto leva e sono più vicini al mercato. Su base volontaria, gli Stati membri potranno trasferire una parte delle loro risorse della politica di coesione al nuovo fondo InvestEU gestito centralmente, per accedere alla garanzia fornita dal bilancio dell'UE. La combinazione di sovvenzioni e strumenti finanziari è facilitata e il nuovo quadro comprende anche disposizioni speciali per attirare più capitali privati.

Per un'Europa sempre più vicina ai cittadini, viene posta maggiore enfasi sulla necessità di comunicare meglio i risultati positivi della politica di coesione. Gli Stati membri e le regioni hanno rafforzato i requisiti in termini di comunicazione, come l'organizzazione di eventi per l'apertura di grandi progetti finanziati dall'UE e lo sviluppo di piani di sensibilizzazione sui social media.

Allo stesso tempo, la comunicazione sui progetti finanziati dall'UE è semplificata, con un unico marchio che copre tutti i diversi fondi dell'UE, un unico portale che mostra tutti i finanziamenti disponibili per le imprese e un unico database dei progetti gestito dalla Commissione.

#### *5.6.6 Le tempistiche della programmazione strutturale*

Il processo per avviare l'esecuzione dei Fondi Strutturali prevede, come tappe ulteriori, la finalizzazione e l'approvazione di:

- Accordo di Partenariato tra ogni Paese e la Commissione europea;
- Accordo tra Stato e Regioni per la suddivisione dei fondi;
- Documento Strategico per ogni Regione e infine;
- POR e PON, da cui scaturisce l'effettiva programmazione dei Fondi Strutturali a livello regionale e nazionale.

Il sito OpenCoesione ([https://opencoesione.gov.it/it/lavori\\_preparatori\\_2021\\_2027/](https://opencoesione.gov.it/it/lavori_preparatori_2021_2027/)) permette di seguire l'avanzamento di queste tappe. Gli aggiornamenti più recenti riguardano la negoziazione dell'Accordo di Partenariato, le condizioni abilitanti per la gestione dei fondi, gli aspetti strategici e tematici del negoziato in corso e i suoi aspetti finanziari.

Il 27 marzo 2019 hanno preso avvio i lavori per la programmazione della politica di coesione in Italia per il periodo 2021 - 2027 che coinvolgono, nel rispetto del Regolamento delegato (UE) n. 240/2014 sul Codice europeo di condotta sul partenariato, tutti i soggetti del partenariato istituzionale ed economico-sociale del Paese.

I lavori dei Tavoli tengono conto degli "Orientamenti in materia di investimenti finanziati dalla politica di coesione 2021-2027 per l'Italia" espressi nell'Allegato D al Country Report 2019, che costituisce la base per il dialogo tra l'Italia e i Servizi della Commissione in materia.

Gli incontri dei Tavoli hanno la finalità di individuare e gradualmente definire il perimetro, le modalità e l'intensità dell'intervento della politica di coesione 2021 - 2027 nell'ambito di ciascuno dei cinque Obiettivi.

## **5.7 I programmi Ministeriali Nazionali**

### **5.7.1 Il MiSE**

#### **Programma Nazionale Transizione 4.0**

Quale novità di sicuro interesse, il MiSE ha recentemente lanciato il nuovo "**Programma Nazionale Transizione 4.0**" che integra ed emenda il precedente piano "Industria 4.0".

Il nuovo **Piano Nazionale Transizione 4.0** è anticipatorio del RF italiano, ivi incluso ed in via di riconoscimento dalla CE ad esclusione del super ammortamento. L'investimento consiste in circa 24 miliardi di euro (18,45 miliardi di euro dal PNRR) per una misura che diventa strutturale e che vede il potenziamento di tutte le aliquote di detrazione e un importante anticipo dei tempi di fruizione.

#### **Il nuovo Piano Nazionale Transizione 4.0 si pone due obiettivi fondamentali:**

- Stimolare gli investimenti privati;
- Dare stabilità e certezze alle imprese con misure che hanno effetto da novembre 2020 a giugno 2023.

I nuovi crediti d'imposta sono previsti per 2 anni e la decorrenza della misura è anticipata al 16 novembre 2020. È confermata la possibilità, per i contratti di acquisto dei beni strumentali definiti entro il 31/12/2022, di beneficiare del credito con il solo versamento di un acconto pari ad almeno il 20% dell'importo e consegna dei beni nei 6 mesi successivi (quindi, entro giugno 2023).

**Anticipazione e riduzione della compensazione con maggiore vantaggio fiscale nell'anno.** Supportare e incentivare le imprese che investono in beni strumentali nuovi, materiali e immateriali, funzionali alla trasformazione tecnologica e digitale dei processi produttivi destinati a strutture produttive ubicate nel territorio dello Stato.

Per gli investimenti in beni strumentali "ex super" e in beni immateriali non 4.0 effettuati nel 2021 da soggetti con ricavi o compensi minori di 5 milioni di euro, il credito d'imposta è fruibile in un anno. È ammessa la compensazione immediata (dall'anno in corso) del credito relativo agli investimenti in beni strumentali. Per tutti i crediti d'imposta sui beni strumentali materiali, la fruizione dei crediti è ridotta a 3 anni in luogo dei 5 anni previsti a legislazione vigente.

**Maggiorazione dei tetti e delle aliquote (Beni materiali e immateriali).** Incremento dal 6% al 10% per tutti del credito beni strumentali materiali (ex super) per il solo anno 2021. Incremento dal 6% al 15% per investimenti effettuati nel 2021 per implementazione del lavoro agile. Estensione del credito ai beni immateriali non 4.0 con il 10% per investimenti effettuati nel 2021 e al 6% per investimenti effettuati nel 2022.

**Maggiorazione dei tetti e delle aliquote (Beni materiali 4.0).** Per spese inferiori a 2,5 milioni di euro: nuova aliquota al 50% nel 2021 e 40% nel 2022. Per spese superiori a 2,5 milioni di euro e fino a 10 mln: nuova aliquota al 30% nel 2021 e 20% nel 2022. Per spese superiori a 10 milioni di euro e fino a 20 milioni è stato introdotto un nuovo tetto: aliquota al 10% nel 2021 e nel 2022.

**Maggiorazione dei tetti e delle aliquote (Beni immateriali 4.0).** Incremento dal 15% al 20%. Massimale da 700 mila euro a 1 milione di euro.

Per i **beni tecnologicamente avanzati** (allegato A, legge 11 dicembre 2016, n. 232 - ex Iper ammortamento) e immateriali funzionali ai processi di trasformazione 4.0 (allegato B, legge 11 dicembre 2016, n. 232, come integrato dall'articolo 1, comma 32, della legge 27 dicembre 2017, n. 205 - ex Iper ammortamento), le imprese sono tenute a produrre una perizia tecnica semplice rilasciata da un ingegnere o da un perito industriale iscritti nei rispettivi albi professionali o un attestato di conformità rilasciato da un ente di certificazione accreditato, da cui risulti che i beni possiedono caratteristiche tecniche tali da includerli rispettivamente negli elenchi di cui ai richiamati allegati A e B e sono interconnessi al sistema aziendale di gestione della produzione o alla rete di fornitura. Per i beni di costo unitario di acquisizione non superiore a 300.000 euro è sufficiente una dichiarazione resa dal legale rappresentante.

Le imprese che intendono fruire dell'agevolazione sono tenute ad effettuare una comunicazione al Ministero dello sviluppo economico. Il modello, il contenuto, le modalità e i termini di invio della comunicazione saranno stabiliti con apposito decreto direttoriale

**Ricerca & Sviluppo (R&S), Innovazione, Design e Green.** R&S: incremento dal 12% al 20% e massimale da 3 milioni a 4 milioni di euro. Innovazione tecnologica: incremento dal 6% al 10% e massimale da 1,5 milioni a 2 milioni. Innovazione green e digitale: incremento dal 10% al 15% e massimale da 1,5 milioni a 2 milioni. Design e ideazione estetica: incremento dal 6% al 10% e massimale da 1,5 milioni a 2 milioni.

Il credito si applica alle spese in Ricerca, Sviluppo, Innovazione e Design sostenute nel periodo di imposta successivo a quello in corso al 31 dicembre 2019. Ai fini del riconoscimento del credito d'imposta, l'effettivo sostenimento delle spese ammissibili deve risultare da apposita certificazione rilasciata dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti. Le imprese, inoltre, sono tenute a redigere e conservare una relazione tecnica che illustri le finalità, i contenuti e i risultati delle attività ammissibili svolte.

Le imprese che intendono fruire dell'agevolazione sono tenute ad effettuare una comunicazione al Ministero dello sviluppo economico. Il modello, il contenuto, le modalità e i termini di invio della comunicazione saranno stabiliti con apposito decreto direttoriale.

**Credito Formazione 4.0.** Estensione del credito d'imposta alle spese sostenute per la formazione dei dipendenti e degli imprenditori. È riconosciuto nell'ambito del biennio interessato dalle nuove misure (2021 e 2022).

La misura è volta a sostenere le imprese nel processo di trasformazione tecnologica e digitale creando o consolidando le competenze nelle tecnologie abilitanti necessarie a realizzare il paradigma 4.0.

Il credito d'imposta è riconosciuto in misura del 50% delle spese ammissibili e nel limite massimo annuale di 300.000 euro per le micro e piccole imprese, 40% delle spese ammissibili nel limite massimo annuale di 250.000 euro per le medie imprese, 30% delle spese ammissibili nel limite massimo annuale di 250.000 euro le grandi imprese.

Le attività formative dovranno riguardare: vendite e marketing, informatica, tecniche e tecnologia di produzione nelle tematiche della Formazione 4.0 e cioè big data e analisi dei dati, cloud e fog computing, cyber security, simulazione e sistemi cyber-fisici, prototipazione rapida, sistemi di visualizzazione, realtà virtuale (RV) e realtà aumentata (RA), robotica avanzata e collaborativa, interfaccia uomo macchina, manifattura additiva (o stampa tridimensionale), internet delle cose e delle macchine, integrazione digitale dei processi aziendali.

Il credito è utilizzabile, esclusivamente in compensazione, a decorrere dal periodo d'imposta successivo a quello di sostenimento delle spese ammissibili, presentando il modello F24 attraverso i servizi telematici messi a disposizione dall'Agenzia delle Entrate. Ai fini dell'ammissibilità al credito d'imposta, l'effettivo sostenimento delle spese ammissibili deve risultare da apposita certificazione – da allegare al bilancio – rilasciata dal soggetto incaricato della revisione legale dei conti.

Le imprese beneficiarie del credito d'imposta sono inoltre tenute a redigere e conservare una relazione che illustri le modalità organizzative e i contenuti delle attività di formazione svolte, l'ulteriore documentazione contabile e amministrativa idonea a dimostrare la corretta applicazione del beneficio, e i registri nominativi di svolgimento delle attività formative sottoscritti dal personale discente e docente o dal soggetto formatore esterno all'impresa. Le imprese che intendono fruire dell'agevolazione sono tenute ad effettuare una comunicazione al Ministero dello sviluppo economico.

Ulteriori dettagli, approfondimenti e materiale illustrativo sono reperibili su:  
<https://www.mise.gov.it/index.php/it/transizione40>.

### **Contratti di sviluppo. Nuovi programmi d'investimento per la mobilità sostenibile**

Con una direttiva del Ministro Stefano Patuanelli del 19 novembre 2020, sono stati stanziati dal MiSE risorse pari a 100 milioni di euro in favore dei Contratti di Sviluppo per la mobilità sostenibile, che hanno l'obiettivo di sostenere gli investimenti delle imprese produttrici di beni e servizi nella filiera dei mezzi di trasporto pubblico su gomma e di sistemi intelligenti per il trasporto.

Saranno finanziati i programmi d'investimento, coerenti con il Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile, che puntano a:

- Sviluppare e produrre nuove architetture di autobus, nell'ottica della migrazione verso sistemi di alimentazione alternativa, dell'alleggerimento dei veicoli, della digitalizzazione dei veicoli e dei loro componenti;
- Ottimizzare e produrre sistemi di trazione a minore impatto ambientale;

- Creare e/o ottimizzare filiere industriali per la produzione di componentistica per autoveicoli per il trasporto pubblico e lo sviluppo di nuove tecnologie IT applicate al trasporto pubblico;
- Sviluppare, standardizzare e industrializzare sistemi di rifornimento e di ricarica, nonché sviluppare tecnologie finalizzate alla produzione di sistemi per la "smart charging" di autobus elettrici.

Per maggiori informazioni, vedasi [https://www.mise.gov.it/images/stories/Direttiva\\_19\\_novembre\\_2020.PDF](https://www.mise.gov.it/images/stories/Direttiva_19_novembre_2020.PDF).

Le domande di agevolazione saranno valutate da Invitalia in ordine cronologico di presentazione.

### **5.7.2 Il Ministero per la Transizione Ecologica (MiTE)**

Il Governo Draghi ha istituito il Ministero per la Transizione Ecologica (MiTE) che sostituisce il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare. Nel suo Decreto istitutivo sono incluse indicazioni sui relativi compiti. Il nuovo dicastero riunisce "le funzioni e i compiti spettanti allo Stato relativi allo sviluppo sostenibile e alla tutela e alla valorizzazione dell'ambiente, del territorio e dell'ecosistema". Al nuovo dicastero, oltre alle competenze dell'ex Ministero dell'Ambiente, anche alcune funzioni chiave per la transizione ecologica, principalmente nel settore dell'energia.

Le aree di lavoro del **MiTE** vanno dall'individuazione, conservazione e valorizzazione delle aree naturali protette alla definizione degli obiettivi e delle linee di politica energetica e mineraria nazionale, passando per i piani in materia di emissioni nel settore dei trasporti, di combustibili alternativi e delle relative reti e strutture di distribuzione, qualità dell'aria, politiche di contrasto ai cambiamenti climatici, promozione dell'economia circolare e contrasto dei danni ambientali.

Il **MiTE** si occuperà, inoltre, dello sviluppo di tutti gli impianti rinnovabili, compreso l'eolico offshore e i relativi incentivi, e avrà il compito di creare una rete nazionale di ricarica per garantire i rifornimenti dei veicoli elettrici. Si tratta di materie finora gestite da dipartimenti che erano in capo ai MiTE e del MiSE.

Dal MiSE, il neo Ministero eredita diverse partite: la liberalizzazione del mercato energetico, la competenza su mercato e sicurezza energetica, reti energetiche, ricerca e coltivazione di idrocarburi e risorse geotermiche, politiche di ricerca, incentivazione e interventi nel settore dell'energia.

Il decreto istituisce inoltre, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, il Comitato interministeriale per la transizione ecologica (CITE) con il compito di assicurare il coordinamento delle politiche nazionali per la transizione ecologica e la relativa programmazione. Il Comitato è presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri, o, in sua vece, dal ministro della Transizione ecologica, ed è composto dal ministro per il Sud e la coesione territoriale, dai ministri della Transizione ecologica, dell'Economia e delle finanze, dello Sviluppo economico, delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile.

Il **MiTE** ha incluso le basi del Piano per la transizione ecologica nel contesto del Piano nazionale ripresa e resilienza: quasi 70 miliardi dei 209 previsti per l'Italia dal RF, infatti, sono destinati alla rivoluzione verde e alla transizione ecologica. Il Piano per la transizione ecologica servirà a coordinare le politiche energetiche, dalla mobilità sostenibile all'economia circolare.

Il **MiTE** si propone di accelerare e rendere l'Italia un campione globale della transizione ecologica. Per questo provvederà a semplificare la disciplina su e Valutazione Ambientale Strategica (VAS) rendendo più certi i tempi e riducendo i margini di incertezza per i privati; ad armonizzare e semplificare i rapporti fra le autorizzazioni ambientali e quelle paesaggistiche; a semplificare le autorizzazioni ambientali e i provvedimenti finali in caso di procedimenti di competenza del solo **MiTE**, unificandoli in un solo provvedimento; a estendere il fast track PNIEC alle procedure di VIA ordinarie per i progetti del PNRR e per i progetti più rilevanti ed ad accelerare i processi di circolarizzazione dell'economia, semplificando gli adempimenti a carico degli operatori prima di avvio a recupero e di smaltimento.

Il **MiTE** sta lavorando per un "cambiamento sostanziale del paradigma energetico italiano" che sarà guidato da investimenti in tecnologie innovative, infrastrutture intelligenti, sviluppo digitale e ove il Green Deal europeo è lo strumento chiave per ristrutturare settori e attività critiche e accelerare la transizione verso economie a basse emissioni, resistenti al clima ed efficienti nell'uso delle risorse in modo corretto e inclusivo.

**L'altra grande sfida del MiTE è quella dei trasporti:** sull'elettrificazione, sul trasporto pubblico, sulla riduzione di mezzi privati, su sistemi che consentano di avere un'industria forte, di produrre progresso ma che nello stesso tempo sia il più sostenibile possibile ed ove è necessario trovare il giusto bilancio tra le esigenze di un'economia che genera lavoro e benessere e il fatto che questa economia non sia implementata a spese dell'ambiente.

In questo ambito, il **MiTE** ha emesso il Decreto 15 aprile 2021, pubblicato in GU n.135 del 8-6-2021 con tempi di risposta in novanta giorni dalla data di pubblicazione del DM e che finanzia il **Programma sperimentale di interventi per l'adattamento ai cambiamenti climatici in ambito urbano**, finalizzato ad aumentare la resilienza dei sistemi insediativi soggetti ai rischi generati dai cambiamenti climatici, con particolare riferimento alle ondate di calore e ai fenomeni di precipitazioni estreme e di siccità attraverso la realizzazione di alcune tipologie di interventi.

I destinatari del Programma sono i **comuni con popolazione uguale o superiore ai 60.000 abitanti** con importi massimi predefiniti. L'importo complessivo del Programma è fissato nell'importo massimo di euro 79.372.058,00.

### 5.7.3 MIMS

Il vecchio MIT è ora divenuto con il Governo presieduto dal Presidente Draghi, **Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili**.

A inizio marzo è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il regolamento di organizzazione del MIMS, previsto nel Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 191/2020. Per potenziare la capacità del Ministero di programmare e realizzare infrastrutture e sistemi a rete sostenibili, il regolamento prevede la creazione di un nuovo dipartimento che si aggiunge ai due precedenti e al Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera.

Il Ministero avrà quindi tre dipartimenti. Il primo assume le competenze di programmazione e gestione delle infrastrutture e dei sistemi a rete (es. trasporti), alle quali si aggiungono quelle relative ai sistemi informativi, cruciali per monitorare tempestivamente la progettazione e la realizzazione delle infrastrutture, degli investimenti

nel settore dei trasporti, delle reti idriche, dell'edilizia pubblica, ecc. Parallelamente, la rivoluzione digitale dovrà entrare nella progettazione e nella gestione di ponti, strade, edifici, dighe attraverso sensori e sistemi per la manutenzione "predittiva", così da aumentare la sicurezza dei cittadini e la competitività del sistema economico.

Il secondo dipartimento si occupa di opere pubbliche e di altri progetti di grande rilievo per la qualità della vita delle persone e per favorire il superamento dei divari territoriali esistenti nel nostro Paese: dai programmi di edilizia pubblica e rigenerazione urbana (come quello sulla "qualità dell'abitare") all'ammodernamento e potenziamento delle reti idriche, attività fondamentali anche per contrastare gli effetti della crisi climatica. Questo dipartimento sovrintende anche al funzionamento dei provveditorati interregionali per le opere pubbliche e provvede alla gestione delle risorse umane e strumentali.

Il terzo dipartimento ha competenza sulle diverse articolazioni del sistema dei trasporti (stradale, ferroviario, aereo, il TPL, i porti e gli aeroporti), da cui dipende la realizzazione della mobilità sostenibile e il miglioramento della capacità del "Sistema Paese" di competere sul piano economico a livello europeo e internazionale. A questo dipartimento afferiscono anche le direzioni generali territoriali nelle quali opera la Motorizzazione civile.

La nuova organizzazione è quindi coerente con l'approccio di programmazione a medio termine e di integrazione tra le diverse dimensioni del PNRR relative alle infrastrutture e alla mobilità sostenibili.

Inoltre la Direttiva MIMS numero 127 del 31/03/2021, relativa agli "indirizzi generali per l'attività amministrativa e la gestione per il 2021" dà gli obiettivi strategici e i connessi obiettivi operativi da realizzare per l'anno 2021 si ispirano all'Agenda 2030, e agli orientamenti europei ponendo al centro delle politiche di rilancio la transizione ecologica e digitale, la semplificazione amministrativa, l'investimento in conoscenza, la difesa e il miglioramento del capitale naturale, in piena coerenza con l'iniziativa NGEU e con il PNRR.

In sede di rendicontazione i risultati raggiunti dal Ministero andranno confrontati non solo con quelli attesi, ma anche con gli SDGs e con i target fissati a livello europeo. Il Ministero ha tra gli obiettivi strategici per l'anno 2021 lo "Sviluppo delle infrastrutture per la mobilità sostenibile, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR", l'"intensificazione e accelerazione della spesa per investimenti, anche attraverso la piena utilizzazione dei fondi del PNRR, la semplificazione delle procedure di spesa", l'"Attuazione tempestiva dei programmi di estensione e riqualificazione dei collegamenti ferroviari finalizzati all'attrazione della domanda di trasporto di viaggiatori e merci", lo "Sviluppo di servizi di trasporto in grado di ridurre significativamente le esternalità negative e le emissioni di gas climalteranti e di inquinanti, trasferendo una quota del trasporto di merci su strada ad altre modalità di trasporto maggiormente sostenibili, lo "Sviluppo dei sistemi di trasporto collettivo nelle aree urbane ed efficientamento del TPL in un'ottica di mobilità sostenibile, nonché "Migliorare la sicurezza.

## IL PNRR e il MIMS

I progetti di competenza del MIMS nel **PNRR** sono in linea con: Agenda 2030 dell'ONU; Green Deal europeo; finalità del "NGEU" per lo sviluppo sostenibile; pianificazione. Le altre risorse nazionali delle programmazioni di settore.

Il MIMS è centrale per l'attuazione del **PNRR**. Con 62 miliardi è il primo Ministero per investimenti. Alcuni progetti verranno realizzati in collaborazione con altri ministeri, ad esempio MiTE, Giustizia, MITD.

Fonte di finanziamento	Risorse totali (mld)
Next Generation EU	40,701
React EU	0,313
Fondo Complementare	10,615
Scostamento di Bilancio	10,350
<b>Totale generale</b>	<b>61,979</b>

Rispetto alla figura di cui sopra, sono da considerare circa 47 miliardi di euro aggiuntivi rispetto alla legislazione vigente e 15 miliardi di euro che sostituiscono investimenti già previsti nel bilancio dello Stato.

Le principali novità rispetto al piano di gennaio: +14 mld per ampliamento interventi Alta Velocità/Alta Capacità (Salerno-Reggio Calabria, attraversamento Vicenza), rinnovo dei treni Intercity al Sud, sperimentazione dell'uso dell'idrogeno per il trasporto ferroviario (con MiTE), potenziamento del programma di sviluppo del trasporto rapido di massa, piattaforme digitali a supporto del TPL (con MiDT), mobilità sostenibile nelle isole minori (con MiTE), Percorsi ferrovie storiche, infrastrutture per le Zone Economiche Speciali -ZES (con Min. Sud), rinnovo della flotta navale e nello Stretto di Messina per ridurre le emissioni, colonnine di ricarica elettriche (con MiTE), Strade per il collegamento delle aree interne (con Min. Sud).

Il MIMS realizza progetti e riforme su 6 obiettivi strategici che afferiscono a 4 delle 6 missioni del PNRR e contribuiscono allo sviluppo sostenibile e sono essenziali per la transizione ecologica e digitale.

PROGETTI e RIFORME che afferiscono a 4 delle 6 missioni del **PNRR** con Digitalizzazione, innovazione e cultura 0,493 miliardi di euro, Rivoluzione verde e transizione ecologica 15,814 miliardi di euro, Infrastrutture per una mobilità sostenibile 41,809 miliardi di euro, Inclusione e coesione 3,863 miliardi di euro per un totale generale di 61,979 miliardi di euro ed essenziali per la transizione ecologica e digitale:

- Cura del ferro per lo shift modale: si stima un risparmio di 2,3 milioni di tonnellate annue di emissioni di CO2 tramite lo sviluppo Alta Velocità e linee regionali (700 km), il trasporto Rapido di Massa (TRM) nelle aree urbane (216 km di nuove linee tranviarie, metropolitane, filobus) e l'acquisto di nuovi treni;
- Rinnovo parco autobus elettrici e a idrogeno: 3.200 autobus elettrici/idrogeno nelle aree urbane 2.000 autobus a metano per il trasporto extraurbano;
- Sperimentazione dell'idrogeno per le ferrovie non elettrificate: 50 treni a idrogeno nel Sud e in Val Camonica;
- Mobilità dolce: 1.800 km di ciclovie urbane e turistiche.

Si tratta di PROGETTI E RIFORME che accelerano la realizzazione di infrastrutture e aumentano la competitività delle imprese con velocizzazione e semplificazione degli investimenti in infrastrutture tramite nuove procedure per il drastico abbattimento dei tempi per la realizzazione delle opere, riduzione dei costi e più concorrenza tramite maggiore connessione dei mercati e dei sistemi produttivi con riduzione delle barriere all'entrata e semplificazione burocratica, Trasporto merci più rapido ed ecologico con rinnovo dei mezzi rotabili anche per ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, sistemi di trasporto più moderni e interconnessi, digitalizzazione della logistica.

Sono previste le seguenti nove aree d'intervento, come da figura qui di seguito riportata:

- |   |   |  |
|---|---|--|
| <p><b>1</b> <b>ESTENSIONE</b><br/>dell'alta velocità ferroviaria e potenziamento delle reti regionali</p> | <p><b>2</b> <b>RINNOVO</b><br/>dei treni, degli autobus e delle navi con tecnologie a basse emissioni</p> | <p><b>3</b> <b>INVESTIMENTI</b><br/>per lo sviluppo dei porti, della logistica e dei trasporti marittimi</p> |
| <p><b>4</b> <b>INTERVENTI</b><br/>di digitalizzazione per una migliore logistica e sicurezza stradale</p> | <p><b>5</b> <b>INNOVAZIONE</b><br/>per la transizione ecologica</p>                                       | <p><b>6</b> <b>SVILUPPO</b><br/>strade provinciali per le aree interne e ciclovie per la mobilità dolce</p>  |
| <p><b>7</b> <b>QUALITÀ</b><br/>dell'abitare e infrastrutture sociali</p>                                  | <p><b>8</b> <b>TUTELA E VALORIZZAZIONE</b><br/>delle risorse idriche</p>                                  | <p><b>9</b> <b>RIFORME DI SETTORE:</b><br/>semplificazioni, concorrenza ed efficienza</p>                    |

Di seguito è riportato un dettaglio per le parti di maggiore interesse.

1. ESTENSIONE dell'alta velocità ferroviaria e potenziamento delle reti regionali
  - Sviluppo delle linee ad alta velocità e alta capacità 25 miliardi di euro;
 

• Salerno - Reggio Calabria → 11,2 mld	• Palermo - Catania - Messina → 1,4 mld	• Roma - Pescara → 0,6 mld
• Brescia - Vicenza - Padova → 4,6 mld	• Napoli - Bari → 1,4 mld	• Orte - Falconara → 0,5 mld
• Liguria - Alpi → 4,0 mld	• Verona - Brennero → 0,9 mld	• Taranto - Battipaglia → 0,4 mld
  - Potenziamento reti regionali ed elettrificazione con attenzione al Sud 5,45 miliardi di euro:

**Potenziamenti:**

- Roma - Venafro - Campobasso - Termoli
- Sibari - CZ Lido - Reggio Calabria (Ionica)
- Nodo di Catania
- Palermo - Agrigento - Porto Empedocle
- Bari - Lamasinata
- Collegamento Città di Taranto con il porto
- Collegamento Città di Brindisi con l'aeroporto
- Potenziamento reti regionali ed elettrificazione con attenzione al Sud
  - **Ammodernamento** Potenza - Foggia
  - **Completamento** Ferrandina - Matera
  - **Elettrificazione** Roccaravindola - Isernia - Campobasso
  - **Raddoppio** Albairate - Abbiategrasso
  - **Raddoppio** Codogno - Cremona - Mantova
  - **Completamento** Salerno Arechi - Aeroporto
  - **Collegamento** porto di Augusta
  - **Collegamento** aeroporto di Olbia
  - **Interventi sulle ferrovie regionali** gestite da Rfi o da soggetti regionali che riguardano l'ammodernamento delle infrastrutture e l'elettrificazione delle linee esistenti
  - **Programma "Percorsi nella storia"** (Ferrovie Storiche Nazionali, Treno Verde della Sardegna)
- Potenziamento dei nodi ferroviari a servizio delle aree urbane e di altre direttrici (3 miliardi di euro) e Piano stazioni al Sud (0,7 di euro) per riqualificazione e miglioramento dell'accessibilità

**2. RINNOVO DEI TRENI, DEGLI AUTOBUS, DELLE NAVI PER RIDUZIONE DELLE EMISSIONI: TPL "green" e trasporto rapido di massa 8,4 miliardi di euro**

- **Rinnovo del parco autobus** (incluso *Full Electric* a Milano, Roma e Napoli)  
→ 3,0 mld
- **Sviluppo del Trasporto Rapido di Massa (TRM)**  
→ 3,6 mld
- **Rinnovo dei treni del Trasporto Pubblico Locale (TPL)**  
→ 0,6 mld
- **Rinnovo dei treni intercity al Sud**  
→ 0,2 mld
- **Rinnovo locomotori, rotabili e infrastrutture per il trasporto delle merci**  
→ 0,2 mld
- **Rinnovo navi TPL nello Stretto di Messina**  
→ 0,1 mld
- **Rinnovo della flotta del Mediterraneo con navi a basso impatto ambientale**  
→ 0,7 mld

**3. INVESTIMENTI PER LO SVILUPPO DEI PORTI, DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI MARITTIMI**

- **Realizzazione della nuova diga foranea del Porto di Genova**  
→ 0,5 mld
- **Progetti di ammodernamento e sviluppo nel Porto di Trieste**  
→ 0,4 mld
- **Elettrificazione delle banchine dei porti Ten-T (Piano nazionale del *Cold Ironing*)**  
→ 0,7 mld
- **Efficientamento energetico e gestione dei rifiuti nei porti (*Green ports*)**  
→ 0,3 mld
- **Aumento della capacità portuale nei porti di Venezia, La Spezia, Napoli e Cagliari**  
→ 0,2 mld
- **Infrastrutture per le ZES**  
→ 0,6 mld

- **Ultimo/penultimo miglio ferroviario e stradale nei porti di:** Venezia, Ancona, Civitavecchia, Napoli, Salerno  
→ 0,1 mld
- **Efficientamento energetico e ambientale nei porti dello Stretto di Messina**  
→ 0,1 mld
- **Ripristino e rinnovo delle infrastrutture danneggiate dai cambiamenti climatici dei porti di:** Venezia, Napoli, Marina di Carrara, Salerno, Manfredonia, Palermo e Catania  
→ 0,3 mld
- **Aumento dell'accessibilità marittima nei porti di:** Vado Ligure, Ravenna, Civitavecchia, Napoli, Salerno, Taranto, Brindisi e Trapani  
→ 0,6 mld
- **Mobilità sostenibile per le piccole isole**  
→ 0,04 mld

4. INTERVENTI DI DIGITALIZZAZIONE PER UNA MIGLIORE LOGISTICA E PER LA SICUREZZA STRADALE

- **Digitalizzazione dei sistemi logistici del Paese**  
→ 0,25 mld
- **Digitalizzazione del Trasporto pubblico locale (*Mobility as a service*)**  
→ 0,04 mld
- **Sviluppo del sistema europeo ferroviario ERTMS, con tecnologia per l'aumento della sicurezza, della velocità e la capacità delle infrastrutture**  
→ 2,97 mld
- **Innovazione digitale dei sistemi di controllo del traffico aereo**  
→ 0,11 mld
- **Monitoraggio tecnologico di ponti, viadotti e gallerie stradali e autostradali**  
→ 0,45 mld
- **Interventi di messa in sicurezza e monitoraggio tecnologico per A24 e A25**  
→ 1,0 mld

5. INNOVAZIONE PER LA TRANSIZIONE ECOLOGICA

- **Ricariche elettriche**  
→ 0,7 mld
- **Sperimentazione trasporto ferroviario a idrogeno in Val Camonica, nel Salento e su altre reti**  
→ 0,3 mld
- ***Brenner Green Corridor***  
→ 0,1 mld
- **Rafforzamento dell'industria dei trasporti green, le relative filiere e la *smart mobility***  
→ 0,3 mld

6. SVILUPPO STRADE PROVINCIALI PER LE AREEINTERNE E CICLOVIE PER LA MOBILITÀ DOLCE

- **Strade provinciali per connettere le aree interne con le principali direttrici di trasporto**  
→ 0,3 mld
- **Ciclovie urbane**  
→ 0,2 mld
- **Ciclovie turistiche**  
→ 0,4 mld
  - *Ciclovia del Vento (Venezia-Torino)*
  - *Ciclovia del Sole*
  - *Ciclovia del Garda*
  - *Ciclovia del Trilive (Trieste-Lignano-Venezia)*
  - *Ciclovia Adriatica*
  - *Ciclovia Tirrenica*
  - *Ciclovia del GRAB (Grande Raccordo Anulare delle Bici)*
  - *Ciclovia dell'Acquedotto Pugliese*
  - *Ciclovia della Magna Grecia*
  - *Ciclovia della Sardegna*

**7. RIFORME DI SETTORE: SEMPLIFICAZIONI, CONCORRENZA ED EFFICIENZA**

- Ferrovie: accelerazione del contratto di programma tra MIMS e RFI e dell'iter autorizzativo dei progetti;
- Porti: miglioramento della pianificazione portuale, regolamento sulle concessioni demaniali, accelerazione elettrificazione delle banchine;
- Logistica: Sportello Unico dei controlli per import/export, piattaforme interoperabili per passeggeri e merci e lettera di vettura elettronica;
- Trasporto pubblico locale: velocizzazione dell'approvazione progetti per il TPL e TRM;
- Sicurezza stradale: attuazione delle Linee guida per la sicurezza dei ponti e trasferimento della titolarità di ponti, viadotti e gallerie dagli Enti Locali allo Stato.

## 6 Conclusioni

Le presenti Linee Guida, realizzate nell'ambito di un GdL interno all'Associazione e coordinato da Roma Servizi per la Mobilità, sono state create a beneficio di tutti gli associati a TTS Italia e dei membri della Piattaforma degli Enti Locali per far comprendere come sfruttare fino in fondo gli stanziamenti europei e nazionali. Obiettivo è di invertire il trend che vede l'Italia agli ultimi posti della classifica per utilizzo delle risorse, focalizzando l'attenzione in particolare sui finanziamenti per la smart mobility.

La crescente domanda di mobilità urbana ha creato infatti negli anni condizioni sempre più critiche: grave congestione del traffico, scarsa qualità dell'aria, inquinamento acustico e livelli di emissioni di CO2 elevati. Secondo il Global Mobility Report, che valuta le prestazioni globali del settore dei trasporti, tale settore contribuisce per il 23% alle emissioni globali di gas a effetto serra e al 18% di tutte le emissioni di origine antropica.

**L'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile**, documento adottato dai Capi di Stato in occasione del Summit sullo Sviluppo Sostenibile del 25-27 settembre 2015 e che fissa gli impegni per lo sviluppo sostenibile da realizzare entro il 2030, ha individuato **17 Obiettivi** fra cui quello delle "Città e comunità sostenibili" e riconosce lo stretto legame tra il benessere umano e la salute dei sistemi con sfide comuni che tutti i paesi sono chiamati ad affrontare.

A seguito di ciò lo **European Green Deal** rappresenta la nuova strategia di crescita dell'UE attraverso la neutralità climatica e l'economia sostenibile ove si afferma che i trasporti dovrebbero diventare drasticamente meno inquinanti, soprattutto nelle città ed una combinazione di misure dovrebbe affrontare le emissioni, la congestione e il miglioramento dei trasporti pubblici. Il **2030 Climate Target Plan**, adottato nel settembre 2020, mantiene l'impegno del Green Deal europeo e propone di aumentare l'ambizione dell'UE di ridurre le emissioni di gas a effetto serra di almeno il 55%, al di sotto dei livelli del 1990 entro il 2030. Il regolamento sulla legge europea sul clima approvato in prima lettura dal Parlamento europeo ad aprile 2021, inoltre, mira a sancire nel diritto dell'UE l'obiettivo di neutralità climatica per il 2050.

Una nuova **strategia per i trasporti sostenibili e intelligenti**, adottata il 9 dicembre 2020, mira a rendere operativo il Green Deal europeo quando si tratta di decarbonizzare i trasporti e getta le basi per il modo in cui il sistema di trasporto dell'UE può realizzare la sua trasformazione verde e digitale e diventare più resiliente a crisi future. La strategia identifica **82 iniziative in 10 aree chiave di azione ("faro")** e punta ad una mobilità efficiente per tutti, pulita, sicura e accessibile, senza emissioni di carbonio, promozione del trasporto pubblico e **soluzioni multimodali intelligenti come il MaaS e l'automazione**, quali chiavi nel raggiungimento della neutralità climatica dell'Unione.

In tale quadro regolatorio che si svilupperà negli anni a venire a partire dal ciclo di programmazione 2021-27, occorre fare in modo che il comparto ITS italiano sia in grado di cogliere le opportunità che si creeranno a seguito di esso.

Come pure indicato dal Governo italiano nella premessa al PNRR, la pandemia di Covid-19 ha colpito l'economia italiana più di altri Paesi europei. Nel 2020, il prodotto interno lordo si è ridotto dell'8,9%, a fronte di un calo

nell'Unione Europea del 6,2. La crisi si è abbattuta su un Paese già fragile dal punto di vista economico, sociale e ambientale e a essere particolarmente colpiti sono stati donne e giovani.

Dietro la difficoltà dell'economia italiana di tenere il passo con gli altri paesi avanzati europei e di correggere i suoi squilibri sociali e ambientali, c'è l'andamento della produttività, molto più lento in Italia che nel resto d'Europa. Tra le cause del deludente andamento della produttività c'è la **scarsa capacità a cogliere le molte opportunità legate alla rivoluzione digitale**. Questa manchevolezza ritardo è dovuta sia alla mancanza di infrastrutture adeguate, sia alla struttura del tessuto produttivo, caratterizzato da una prevalenza di PMI che sono state spesso lente nell'adottare nuove tecnologie e muoversi verso produzioni a più alto valore aggiunto e la scarsa familiarità con le tecnologie digitali caratterizza anche il settore pubblico. Tali fattori si sono uniti al calo degli investimenti pubblici e privati, che ha rallentato i necessari processi di modernizzazione della PA, delle infrastrutture e delle filiere produttive e nel ventennio 1999-2019 gli investimenti totali in Italia sono cresciuti del 66% a fronte del 118% nella zona euro. In particolare, mentre la quota di investimenti privati è aumentata, quella degli investimenti pubblici è diminuita, passando dal 14,6% degli investimenti totali nel 1999 al 12,7% nel 2019.

Il percorso del GdL è quindi partito dall'analisi delle esperienze pregresse, con particolare attenzione alle cause di inutilizzo dei fondi nel periodo 2014-2020 e alle diverse problematiche, facendo emergere i casi di successo e le criticità pregresse, proponendo raccomandazioni alle Stazioni Appaltanti per un migliore utilizzo e gestione dei fondi. Il GdL ha poi analizzato le opportunità di finanziamento immediatamente disponibili per la smart mobility e ha vagliato le opportunità future in linea con gli obiettivi della Commissione Europea per il periodo 2021-2027, tra cui New Green Deal e digitalizzazione e conseguenti politiche nazionali e regionali in linea con tale programmazione, trovando molte opportunità e dettagliandole in maniera da far comprendere ai lettori i possibili utilizzi per una crescita competitiva del settore.

A tutto ciò si è aggiunta la risposta dell'Unione Europea alla crisi pandemica con il **Next Generation EU** (NGEU). È un programma di portata e ambizione inedite, che prevede investimenti e riforme per accelerare la transizione ecologica e digitale, migliorare la formazione delle lavoratrici e dei lavoratori, e conseguire una maggiore equità di genere, territoriale e generazionale che dovrà completarsi entro il 2026.

Per l'Italia, il **NGEU rappresenta un'opportunità imperdibile di sviluppo, investimenti e riforme, che si sommano agli investimenti del nuovo quadro programmatico 2021-2027** con una notevole pluralità di strumenti presentati nel documento, di cui alcuni totalmente innovativi che il nostro contesto produttivo ed amministrativo deve saper cogliere appieno, soprattutto in un settore di punta come quello degli ITS.

Le presenti Linee Guida vorrebbero quindi essere una sorta di **vademecum** delle opportunità, per far dialogare domanda e offerta a beneficio della PA, degli operatori e del mondo accademico per l'utilizzo dei fondi in grado di agevolare e accelerare la diffusione degli ITS e della smart mobility nel nostro Paese, anche legato agli obiettivi del PNRR presentato a fine aprile 2021.

In tale senso e quale primo orientamento di sintesi nella tabella seguente si riporta una sintesi della tipologia di programmi e fondi esaminati per il periodo 21-27, nonché la tipologia dei beneficiari e destinatari.

<b>Tipologia Programma</b>	<b>Tipologia di Fondo (*)</b>	<b>Lingua Documentazione</b>	<b>Beneficiari (PA, Enti locali, Imprese, enti di ricerca)</b>
PON METRO PLUS (21-27)	Fondo strutturale	Italiano	Città Metropolitane e medio-grandi (e imprese attraverso bandi di gara)
POR FESR	Fondo strutturale	Italiano	Regioni (Enti pubblici in convenzione) e imprese attraverso bandi di gara
PON METRO e parte integrativa REACT-EU (14-20)	Fondo strutturale	Italiano	Città Metropolitane e imprese attraverso bandi di gara
CEF	Fondo strutturale e Studi	Inglese	Consorzi nazionali con PA, Enti locali, Imprese, Enti di ricerca
Horizon Europe	RIA, IA, Studi	Inglese	Consorzi internazionali fra Imprese, Enti di ricerca e anche con PA
EIC	IA, Startup, altro	Inglese	Imprese anche singole, Enti di ricerca
EIT	IA, Startup, altro	Inglese	Consorzi fra Imprese anche con PA se necessario
Smarter Italy	Fondo strutturale	Italiano	Enti locali (e imprese ed enti di ricerca attraverso bandi di gara)
PNRR	Fondo strutturale	Italiano	Amministrazioni centrali (Enti Locali con convenzione/bandi, imprese ed enti di ricerca attraverso bandi di gara)

**(\*) Ricerca e Sviluppo R&S (RIA con TRL 3-7, IA - TRL 5-8), Studi/CSA, Startup o Fondo strutturale**

La complessità e la molteplicità delle fonti di finanziamento individuate fanno peraltro intuire che il presente lavoro potrà non esaurirsi con la pubblicazione di questo documento.

TTS Italia potrà fornire nel futuro servizi aggiuntivi e strumenti agili nel settore anche in base alle indicazioni e riscontri che gli stessi vorranno dare nell'immediato futuro, ma soprattutto si augura di aver avviato un percorso virtuoso in cui gli associati, la piattaforma degli Enti Locali e la PA in generale possano trovare modalità di crescita collettiva e di sviluppo sostenibile e digitale dei trasporti e del territorio.

**Allegato 1 – Principali link di riferimento**

- Libro Verde - Verso una nuova cultura della mobilità urbana {SEC(2007) 1209}: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A52007DC0551>
- Direttiva ITS ed atti delegati: [https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action\\_plan\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan_en)
- Action plan urban mobility: [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility/action\\_plan\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/action_plan_en)
- Global Mobility Report: <https://sum4all.org/publications/global-mobility-report-2017>
- Directive 2008/50/EC of the European Parliament and of the Council of 21 May 2008 on ambient air quality and cleaner air for Europe. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A32008L0050>
- Commission of the European Communities (2009). Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: Action Plan on Urban Mobility. COM(2009) 490. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0490:FIN:EN:PDF>
- Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council of 7 July 2010 on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32010L0040>
- COM(2010)2020 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A52010DC2020>
- European Commission (2011). White Paper; Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. COM(2011) 144 final. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:en:PDF>
- CE Delft (2019), 'Handbook on the External Costs of Transport. Version 2019'. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>; [https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs_en)
- CIVITAS: Cleaner and better transport in cities: <https://civitas.eu/>
- Decreto ministeriale 12 febbraio 2014, n. 44, di adozione del Piano di azione nazionale sui sistemi intelligenti di trasporto (ITS): <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=1394>
- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI DECRETO 4 agosto 2017 Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257. (17A06675) (GU Serie Generale n.233 del 05-10-2017)
- Linee guida PON metro: <http://www.ponmetro.it/home/documenti/manuali-e-rapporti/>
- Stato attuazione progetti PON Metro: <http://www.ponmetro.it/home/ecosistema/viaggio-nei-cantieri-pon-metro/elenco-progetti/>
- Primo Piano Strategico Horizon Europe: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_21\\_1122](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_21_1122)

- Programmi operativi regionali (POR-FSER) 2014-20:
  - Valle D'Aosta: [https://www.regione.vda.it/energia/PO\\_FESR\\_2014-2020/default\\_i.aspx](https://www.regione.vda.it/energia/PO_FESR_2014-2020/default_i.aspx)
  - Piemonte: <https://www.regione.piemonte.it/web/temi/fondi-progetti-europei/fondo-europeo-sviluppo-regionale-fesr/bandi-por-fesr-2014-2020-finanziamenti-domande;>
  - Lombardia: <https://www.fesr.regione.lombardia.it/wps/portal/PROUE/FESR/Bandi>
  - Veneto: <https://www.regione.veneto.it/web/programmi-comunitari/bandi3;>
  - Provincia Autonoma di Bolzano: <http://www.provincia.bz.it/politica-diritto-relazioni-estere/europa/finanziamenti-ue/bandi-e-inviti.asp;>
  - Provincia Autonoma di Trento: <https://fesr.provincia.tn.it/Programma-Operativo-FESR-2014-2020;>
  - Friuli-Venezia Giulia: [https://www.regione.fvg.it/rafvg/cms/RAFVG/fondi-europei-fvg-internazionale/por-fesr/bandi-aperti2014-2020/;](https://www.regione.fvg.it/rafvg/cms/RAFVG/fondi-europei-fvg-internazionale/por-fesr/bandi-aperti2014-2020/)
  - Liguria: <https://www.regione.liguria.it/homepage/fondieuropei/por-fesr-2014-2020/i-bandi-del-por-fesr-2014-2020.html;>
  - Emilia-Romagna: <https://fesr.regione.emilia-romagna.it/opportunita/bandi;>
  - Toscana: <https://www.regione.toscana.it/por-fesr-2014-2020-bandi-di-gara;>
  - Marche: <https://www.regione.marche.it/Entra-in-Regione/Fondi-Europei/bandi-fesr;>
  - Umbria: <https://www.regione.umbria.it/programmazione-fesr;>
  - Campania: <http://porfesr.regione.campania.it/it/opportunita-e-bandi/opportunita-di-finanziamento;>
  - Sardegna: <https://www.sardegnaprogrammazione.it/index.php?xsl=1402&s=35&v=9&c=14038&es=6603&na=1&n=10&catrif=14035&tipodoc=1,3;>
  - Abruzzo: <https://www.regione.abruzzo.it/content/bandi-por-fesr-2014-2020;>
  - Molise: <https://moliseineuropa.regione.molise.it/avvisi;>
  - Puglia: <https://por.regione.puglia.it/bandi-e-avvisi;>
  - Basilicata: [http://europa.basilicata.it/fesr/category/avvisi-e-bandi/bandi/;](http://europa.basilicata.it/fesr/category/avvisi-e-bandi/bandi/)
  - Calabria: [https://calabriaeuropa.regione.calabria.it/website/bandi/;](https://calabriaeuropa.regione.calabria.it/website/bandi/)
  - Sicilia: [https://www.euroinfocilia.it/.](https://www.euroinfocilia.it/)
- Pubblicazioni divulgative realizzate dall'Agenzia per la Coesione Territoriale <https://www.agenziacoesione.gov.it/comunicazione/pubblicazioni/cohesion-magazine/>
- Quadro programmatico UE 2021-27: [https://www.consilium.europa.eu/media/47567/mff-2021-2027\\_rev.pdf](https://www.consilium.europa.eu/media/47567/mff-2021-2027_rev.pdf)

- Programma PON Metro: [www.ponmetro.it](http://www.ponmetro.it)
- Decisione CE C(2021) 6028 della Commissione europea del 9 agosto 2021 - Fondi aggiuntivi REACT EU per PON Metro: [http://www.ponmetro.it/wp-content/uploads/2016/11/1\\_IT\\_ACT\\_part1\\_v3-2.pdf](http://www.ponmetro.it/wp-content/uploads/2016/11/1_IT_ACT_part1_v3-2.pdf)
- Programma Smarter Italy: <https://appaltinnovativi.gov.it/smarter-italy>
- Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR): [https://www.governo.it/sites/governo.it/files/PNRR\\_0.pdf](https://www.governo.it/sites/governo.it/files/PNRR_0.pdf)
- Decisione di esecuzione del PNRR italiano: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10160-2021-INIT/it/pdf>
- EIC (European Innovation Council): [https://eic.ec.europa.eu/index\\_en](https://eic.ec.europa.eu/index_en)
- BEI - Banca Europea Investimenti: <https://www.eib.org/en/index.htm>
- Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR): [https://www.governo.it/sites/governo.it/files/PNRR\\_0.pdf](https://www.governo.it/sites/governo.it/files/PNRR_0.pdf)
- Programma Horizon Europe: [https://ec.europa.eu/info/horizon-europe\\_en](https://ec.europa.eu/info/horizon-europe_en)
- Programma Horizon Europe – Cluster 5: [https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/cluster-5-climate-energy-and-mobility\\_en](https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/cluster-5-climate-energy-and-mobility_en)
- Politiche sulla ricerca nei trasporti nell'UE: [https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/transport\\_en](https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/transport_en)
- Mission area: Climate-neutral and smart cities: [https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities\\_en](https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en)
- Climate Neutral and Smart Cities Mission - **kit informativo per le città**: [https://ec.europa.eu/info/news/mission-climate-neutral-and-smart-cities-info-kit-cities-now-available-2021-oct-29\\_en](https://ec.europa.eu/info/news/mission-climate-neutral-and-smart-cities-info-kit-cities-now-available-2021-oct-29_en)
- European Institute of Innovation and Technology (EIT): [https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/european-institute-innovation-and-technology-eit\\_en](https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/european-institute-innovation-and-technology-eit_en) e <https://eit.europa.eu/>
- EIT Digital: <https://www.eitdigital.eu/>
- EIT Urban Mobiliti: <https://www.eiturbanmobility.eu/>
- Agenzia CINEA: <https://cinea.ec.europa.eu/>
- CEF: [https://cinea.ec.europa.eu/connecting-europe-facility/transport-infrastructure\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/connecting-europe-facility/transport-infrastructure_en)
- Bando CEF 2021: [https://cinea.ec.europa.eu/calls-proposals/2021-cef-transport-call-proposals\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/calls-proposals/2021-cef-transport-call-proposals_en)
- Programma LIFE: [https://cinea.ec.europa.eu/life\\_en](https://cinea.ec.europa.eu/life_en)
- Programma InvestEU: <https://europa.eu/investeu/>
- Misure di semplificazione politica di coesione 2021-27: [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/factsheet/new\\_cp/simplification\\_handbook\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/factsheet/new_cp/simplification_handbook_en.pdf)
- Piano Nazionale Transizione 4.0: <https://www.mise.gov.it/index.php/it/transizione40>

**Allegato 2 – Acronimi**

ACT	Agenzia di Coesione Territoriale
AGID	Agenzia per l'Italia digitale
ASI	Agenda Strategica per l'Innovazione
BEI	Banca Europea per gli Investimenti
BP	Business Plan
CCAM	Connected, Cooperative and Automated Mobility
CCUS	Carbon Capture, Utilisation and Storage
CE	Commissione Europea
CEF	Connecting Europe Facility
CER	Consiglio europeo della Ricerca
CIAE	Comitato interministeriale per gli Affari Europei
CITE	Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica
CTV	Comitato Tecnico di Valutazione
EGD	European Green Deal
EIAH	European Investment Advisory Hub
EIC	European Innovation Council
EIT	European Institute of Innovation & Technology
EUSP	European Startup Premium
FAED	Fondo Europeo di Aiuto agli Indigenti
FC	Fondo di Coesione
FEAGA	Fondo Europeo Agricolo di Garanzia
FEAMP	Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca
FEASR	Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Rurale
FEI	Fondo Europeo degli Investimenti
FEIS	Fondo Europeo per gli Investimenti Strategici
FESR	Fondo Europeo di Sviluppo Regionale
FSE	Fondo Sociale Europeo
FSM	Financial Sustainability Mechanism
GdL	Gruppo di Lavoro
HDV	Heavy-Duty Vehicles
ICT	Information and Communication Technology
ITS	Intelligent Transport System
JRC	Joint Research Centre
JTF	Just Transition Fund
JTM	Just Transition Mechanism
JTS	Just Transition Scheme

KIC	Knowledge and Innovation Communities
MaaS	Mobility as a Service
MFF	Multiannual Financial Framework
MIMS	Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
MiSE	Ministero dello Sviluppo Economico
MITD	Ministero Innovazione tecnologica e Transizione Digitale
MiTE	Ministero della Transizione Ecologica
MSCA	Marie Skłodowska-Curie actions
MUR	Ministero dell'Università e della Ricerca
NAP	National Access Point
NGEU	Next Generation EU
PA	Pubblica Amministrazione
PDI	Physical and Digital Infrastructure
PMI	Piccole e Medie Imprese
PNRR	Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
PON	Piano Operativo Nazionale
POR	Piano Operativo Regionale
PPP	Partenariati Pubblico-Privato
QFP	Quadro Finanziario Pluriennale
R&I	Research and Innovation
R&S	Ricerca e Sviluppo
RA	Realtà Aumentata
RF	Recovery Fund
RRF	Recovery and Resilience Facility
RV	Realtà Virtuale
SDG	Sustainable Development Goals
SER	Spazio Europeo della Ricerca
TEN-T	Rete Transeuropea di Trasporto
TPL	Trasporto Pubblico Locale
TRL	Technology Readiness Level
UE	Unione Europea
UIA	Urban Innovative Actions
VAS	Valutazione Ambientale Strategica
VIA	Valutazione Impatto Ambientale

### Allegato 3 - Chi è TTS Italia

TTS Italia è l'**Associazione Nazionale della Telematica per i Trasporti e la Sicurezza**, fondata nel 1999 da un gruppo di organizzazioni pubbliche e private attive nel settore dei Sistemi di Trasporto Intelligenti (**ITS - Intelligent Transport Systems**), sull'esempio offerto da altre associazioni nazionali quali ITS America, ITS Japan, ITS Canada, ITS United Kingdom, ITS France, ITS Canada, ITS Australia, ecc.

TTS Italia è un'**associazione no profit** e rappresenta il settore italiano degli ITS, riunendo i principali stakeholder pubblici e privati del comparto nazionale. Attualmente TTS Italia annovera circa 90 associati tra aziende del settore industriale, agenzie della mobilità, aziende di trasporto pubblico, operatori autostradali, Enti Locali, enti di ricerca e dipartimenti universitari.

La **missione** di TTS Italia è promuovere lo sviluppo e l'implementazione degli ITS per trasporti più sicuri, efficienti e sostenibili per tutte le modalità (strada, ferrovia, mare, aereo), anche fornendo un supporto tecnico agli organi istituzionali sia centrali che locali nella definizione delle politiche e delle strategie per il settore degli ITS.

Gli **ITS** sono uno strumento fondamentale per la realizzazione della **smart mobility** e possono apportare benefici importanti sia per il settore pubblico, attraverso la riduzione delle esternalità, sia per il settore privato, con la creazione di opportunità di business, sia soprattutto per l'utente del sistema dei trasporti che può usufruire di servizi di mobilità più confortevoli, più efficienti e più rispettosi dell'ambiente.

La **sfida** che l'Associazione si è posta fin dalla sua fondazione è di creare le condizioni normative e tecniche per la diffusione della smart mobility in Italia, obiettivo per il quale il settore pubblico è assolutamente fondamentale per creare le opportune condizioni di sviluppo.

TTS Italia nel corso della sua ormai ventennale attività ha collaborato attivamente con le istituzioni, in particolare con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), nella definizione delle principali normative che regolano tale settore in Italia. In particolare, TTS Italia ha supportato il MIT, come autorità nazionale, nel processo di elaborazione della Direttiva 2010/40/UE, la cosiddetta Direttiva ITS che rappresenta il quadro normativo europeo del settore degli ITS. Successivamente, TTS Italia ha lavorato insieme al MIT per la redazione del Decreto ITS del 1° Febbraio 2013, del Decreto sulla Bigliettazione Elettronica del 27 Ottobre 2016, del Decreto sui Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) del 4 Agosto 2017 e del Decreto sulle Smart Road e la Guida Autonoma del 28 Febbraio 2018, nonché, su incarico del MIT, ha coordinato le attività che hanno portato alla definizione del **Piano d'Azione ITS Nazionale** adottato dal MIT stesso a Febbraio del 2014 e che indica le priorità del Paese per il settore degli ITS in un orizzonte temporale di cinque anni, come previsto dalla Direttiva Europea 2010/40/UE.

L'Associazione è da sempre convinta che lo sviluppo diffuso degli ITS sul territorio nazionale debba passare attraverso il coinvolgimento degli Enti Locali che sono i principali attori per l'attuazione delle politiche di mobilità. A tale proposito, TTS Italia ha lanciato nel 2014 una **Piattaforma degli Enti Locali** con l'obiettivo primario di creare un tavolo tecnico di confronto sul tema degli ITS in un terreno neutro tra il mondo dell'offerta e quello della domanda rappresentato dagli Enti Locali. A dimostrazione dell'interesse dell'iniziativa, alla Piattaforma hanno

aderito, a titolo gratuito, le principali città metropolitane nonché alcune delle regioni più attive ed è in continuo ampliamento.

Infine, TTS Italia fa anche parte di un **Network internazionale** costituito dalle Associazioni Nazionali per gli ITS presenti nelle più importanti Nazioni europee e mondiali e rappresenta il settore italiano degli ITS nei principali eventi internazionali.

## Allegato 4 – Elenco Associati

### Soci Fondatori



### Soci Sostenitori



### Soci Ordinari

• 4ICOM Italia • 5T • AEP Ticketing Solutions • Aesys • algoWatt • Almaviva • Anas • Autoroute • Autovie Venete • AVR Tech • Berenice International Group • Bloomfleet • Bridge129 • Comark • CNR – ITAE • Datamed/Divisione DataInfomobility • digITALog • DUEL • Eltraff • Eng System • Engineering Ingegneria Informatica • Enotravel • ESRI Italia • Famas System • FIT Consulting • Geotab • HERE Italy • Hexagon • IMQ • International Central Sat • Iveco • Kria • MacNil • Maggioli • MAIOR • Memex • Motus21 • Municipia • Octo Telematics • OpenMove • Pin Bike • Pluservice • Project Automation • PTVSISTeMA • PwC – PricewaterhouseCoopers • QMap • RSM - Roma Servizi per la Mobilità • Scania • Selea • Smarticket.it • Sodi Scientifica • Solari Udine • Sprinx Technologies • Stellantis • T Bridge • Tattile • TEC Systems Engineering/La Semaforica • Tecnositaf/Gruppo Sitaf • Thetis IT • Tiemme • TIM • T.Net • Trafficlub • Traffic Technology • Velocar • Viasat Group • Vix Technology •

## Amministrazioni Locali

- Comune di Rimini • Comune di Verona •

## Università

- Politecnico di Milano -Laboratorio Mobilità e Trasporti – Dip. Design • Politecnico di Torino - Dip. di Ingegneria dell’Ambiente, del Territorio e delle Infrastrutture • Università degli Studi Link Campus University • Università di Enna Kore – Facoltà di Ingegneria e Architettura • Università di Napoli “Federico II”- DICEA – Dip. Ingegneria Civile Edile ed Ambientale • Università di Roma “La Sapienza”- Dip. Ingegneria Civile, Edile e Ambientale • Università di Roma “La Sapienza”-Dip. Statistiche • Università di Salerno - Dip. Ingegneria Industriale •

## Partner istituzionale



Polizia di Stato

## Partnership

- Club Italia • Cluster Trasporti Italia 2020 • Freight Leaders Council • IRF - International Road Federation – Global • Network of National ITS Associations • OITA • Osservatorio Nazionale Sharing Mobility •

## Piattaforma Enti Locali

- Regione Emilia Romagna • Regione Liguria • Regione Piemonte • Regione Sardegna •
- Città Metropolitana di Cagliari • Città Metropolitana di Firenze • Città Metropolitana di Reggio Calabria • Comune di Acquaviva delle Fonti • Comune di Ancona • Comune di Bari • Comune di Bologna • Comune di Capo d’Orlando • Comune di Cuneo • Comune di Genova • Comune di Gioia del Colle • Comune di L’Aquila • Comune di Lucca • Comune di Messina • Comune di Milano • Comune di Monza • Comune di Napoli • Comune di Palermo • Comune di Reggio Calabria • Comune di Rimini • Comune di Roma • Comune di Rutigliano • Comune di Torino • Comune di Verona •

TTS Italia  
Via Flaminia 388  
00196 Roma  
Tel 06 3227737  
Fax 06 86929160  
E-mail: [ttsitalia@ttsitalia.it](mailto:ttsitalia@ttsitalia.it)  
[www.ttsitalia.it](http://www.ttsitalia.it)

