

# #COHESION



IL WEB MAGAZINE SULLE POLITICHE DI COESIONE

GIUGNO 2021 - ANNO I



**ANNO EUROPEO DELLE FERROVIE:  
CON I FONDI DELLA COESIONE UN TRASPORTO SOSTENIBILE**



**SPECIALE  
PNRR**

## FOCUS

La comunicazione  
delle politiche di  
coesione: buone  
pratiche e azioni  
istituzionali



*Agenzia per la  
Coesione Territoriale*



## SI RINGRAZIANO PER I CONTRIBUTI A QUESTO NUMERO



**Ministro per il Sud  
e la Coesione  
territoriale**



**Ministero delle  
infrastrutture e  
della mobilità  
sostenibili**



**Ministero delle  
Politiche Agricole  
Alimentari e  
Forestali**



*Agenzia per la  
Coesione Territoriale*



**DG Employment,  
Social Affairs &  
Inclusion**



**PON Imprese e  
Competitività  
Iniziativa PMI  
2014-20**



**PON per la  
Scuola  
2014-2020**



**Por Fesr-Fse  
Regione  
Calabria**



**Por Fesr  
Regione  
Campania**



**Por Fesr  
Regione  
Emilia-Romagna**



**Por Fesr  
Regione  
Marche**



**Por Fesr  
Provincia  
Autonoma  
Bolzano**



**Por Fesr-Fse  
Regione  
Puglia**



**Por Fesr  
Regione  
Siciliana**



**Por Fesr  
Regione  
Umbria**



**Interreg  
Italy-Croatia  
Programme**



**Interreg Marittimo  
Italia - Francia**



**Interreg V- A  
Greece-Italy  
Programme 2014 2020**



Cohesion è una testata giornalistica.

E' un ulteriore passo in avanti nella realizzazione del progetto editoriale avviato lo scorso mese di marzo dall'Agenzia per la coesione territoriale e una grande opportunità per continuare con la costruzione di un nuovo storytelling delle politiche di coesione.

Nei mesi scorsi nuovi compagni di viaggio hanno iniziato a collaborare con entusiasmo alla redazione diffusa del nostro magazine, che rappresenta la squadra migliore per gestire e superare le sfide dei prossimi mesi.

La prima sfida consiste nell'ulteriore ampliamento della nostra redazione. Su questo numero troverete i contributi della Commissione europea, dei Ministeri, delle Regioni e dei Programmi Interreg. La squadra continua ad allargarsi e ci auguriamo che possa crescere ancora strada facendo, con il coinvolgimento delle imprese e di tutti i beneficiari delle politiche di coesione, che possono arricchire la narrazione con una testimonianza importante e di "primo livello".

E poi ci sono gli studenti e i cittadini tutti, che, oltre a rappresentare una voce esterna alle Istituzioni, potranno garantire un'azione giornalistica di monitoraggio delle politiche di coesione e di rendicontazione sociale.

La seconda sfida dei prossimi mesi è quella di ampliare la platea dei lettori. Stiamo potenziando, a tal proposito, gli strumenti che ci permetteranno di divulgare con maggiore incisività il magazine. La diffusione del primo numero è stata particolarmente ampia anche grazie al supporto di tutte le Amministrazioni che ne hanno rilanciato i contenuti. Il nostro obiettivo è continuare su questa strada e riuscire a coinvolgere un numero sempre più ampio di lettori.

La terza sfida è quella di rendere Cohesion un magazine a cadenza mensile dal prossimo mese di ottobre.

Una maggiore periodicità è una sfida impegnativa per noi tutti ma permette di potenziare l'efficacia del nostro racconto e favorire la partecipazione di nuovi redattori alla nostra avventura editoriale.

Questo numero è dedicato all'Anno europeo delle Ferrovie, istituito dall'Unione europea per promuovere il treno come mezzo sicuro e sensibilizzare la cittadinanza sui vantaggi di una mobilità sostenibile. Tra le pagine troverete anche un approfondimento dedicato al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e alle buone pratiche di comunicazione dei fondi europei.

La reputazione delle politiche di coesione, del resto, può essere migliorata attraverso un'azione continua di formazione e informazione delle comunità, degli stakeholders e delle istituzioni sui traguardi e sulle opportunità della #CoesioneInCorso, alla vigilia della più potente immissione di fondi a disposizione dei territori dal Dopoguerra ad oggi.

Buona lettura!

#CoesioneInCorso #CohesionMagazine

# #No1

- 03 Editoriale**
- 06 Il futuro delle politiche per la ripresa e la resilienza**
- 08 Come cambiano le infrastrutture e i sistemi di mobilità a Sud: la cura del ferro e il PNRR**
- 10 Politiche di coesione e PNRR: le opportunità per lo sviluppo del Paese**
- 12 Il quarto Rapporto dell'Agenzia sugli Strumenti finanziari cofinanziati dai Fondi strutturali**
- 14 Speciale Piano Nazionale di Risposta e Resilienza**
- 20 Piani di Investimento per il miglioramento del trasporto pubblico locale: una ricognizione con particolare riferimento al Sud**
- 22 Il contributo dei progetti di Cooperazione Territoriale Europea allo sviluppo della mobilità su ferro**
- 24 Il potenziamento della rete ferroviaria: il contributo della politica di coesione**
- 26 I principali interventi di rinnovo e potenziamento del materiale rotabile finanziati con programmi cofinanziati con fondi FESR Programmazione 2014/2020**
- 27 Focus su emergenza covid e ciclovie**
- 28 OCTOPUS: Il progetto del PON Imprese e Competitività misura lo stato di salute delle ferrovie**
- 30 Perché scegliere il bus o il treno al posto dell'auto? L'impegno dell'Emilia Romagna per una mobilità green**
- 32 Le Marche cambiano strada: oltre 20 milioni per un trasporto eco friendly**



# SOMMARIO

<b>"EuropeLoveSicily": 21 nuovi treni Pop in Sicilia per potenziare il trasporto pubblico regionale</b>	<b>34</b>
<b>Sicura e moderna. La Campania corre veloce</b>	<b>36</b>
<b>Una mobilità sostenibile e accessibile in Calabria: con i Fondi europei nuovi convogli ferroviari performanti</b>	<b>38</b>
<b>Il mare unisce la Puglia e la Grecia: più vicine grazie alla rete dei porti minori AI SMART</b>	<b>40</b>
<b>Nuovo approccio transfrontaliero alla mobilità dei passeggeri tra l'Italia e la Croazia</b>	<b>42</b>
<b>Servizi integrati, soluzioni ICT e multimodali a favore di una migliore connettività transfrontaliera tra Italia e Croazia</b>	<b>44</b>
<b>Comunicare la solidarietà europea in azione: le buone pratiche del Fondo Sociale Europeo</b>	<b>48</b>
<b>Il PON Per la Scuola dà voce ai protagonisti dei progetti</b>	<b>50</b>
<b>PREMIO INNOVAZIONE SMAU: i progetti innovativi del PON Imprese e Competitività</b>	<b>52</b>
<b>Rural4Learning. Coltiva la tua passione per la terra</b> <i>Un progetto in cammino tra conoscenze dei giovani, sostenibilità e innovazione</i>	<b>54</b>
<b>L'Europa è QUI, in Emilia-Romagna: parola di beneficiari dei Fondi europei</b>	<b>56</b>
<b>La Puglia accanto e #Weareincasa: le azioni della Regione a sostegno di persone, imprese e comunità</b>	<b>58</b>
<b>Regione Umbria: un tutorial spiega come partecipare ai Bandi culturali</b>	<b>60</b>
<b>L'Europa sei tu: la mostra interattiva della PA di Bolzano su progetti finanziati dall'UE</b>	<b>62</b>
<b>30 anni di Cooperazione europea in Sardegna</b>	<b>64</b>



# Il futuro delle politiche per la ripresa e la resilienza

di Mara Carfagna

Ministro per il Sud e la Coesione territoriale

L'Agenzia per la coesione territoriale rappresenta una realtà ormai radicata nel panorama istituzionale del nostro Paese e svolge un ruolo importantissimo di connessione tra l'Unione Europea, il governo italiano, le Regioni, gli enti locali e gli altri soggetti pubblici e privati coinvolti a vario titolo nell'attuazione delle politiche di coesione. Mi auguro – e sono certa – che il nuovo direttore generale, Paolo Esposito, saprà dare un nuovo impulso e ancora più concretezza all'azione già meritoriamente svolta finora dall'Agenzia.



In questo secondo numero del vostro "Cohesion Magazine" avete deciso di trattare il tema delle infrastrutture. Non esiste modo migliore per parlare di coesione territoriale, a maggior ragione alla vigilia di uno straordinario piano di investimenti che riguarderà il nostro Paese e, in modo particolare, i territori più in difficoltà, a partire dal Sud e dalle aree interne.

Nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che il nostro governo ha consegnato a Bruxelles, la Missione 3 – rivolta nello specifico alle infrastrutture per una mobilità sostenibile – riserva oltre il 53 per cento delle risorse alle regioni del Mezzogiorno.

Ma altri investimenti in questo settore sono inclusi anche in altre Missioni, per rendere più moderni e sostenibili il trasporto pubblico locale, le ferrovie, i porti e la navigazione. Ulteriori 9,4 miliardi sono stati stanziati dal governo per i lavori dell'alta velocità ferroviaria sulla tratta Salerno-Reggio Calabria.

Per quanto riguarda la Missione 5, in parte di diretta competenza del Ministro per il Sud e la Coesione territoriale, abbiamo deciso di riservare 630 milioni alle infrastrutture per le aree ZES.

Inoltre, si è voluto finanziare con il cosiddetto Fondo complementare il rifacimento e l'ammodernamento di strade provinciali che collegano le aree interne del nostro Paese. Per tanti cittadini che abitano in quei Comuni, una strada si traduce nella possibilità di raggiungere una scuola, un ospedale o altre strutture che si trovano a qualche chilometro di distanza. Siamo perfettamente consapevoli della necessità di agevolare mezzi di trasporto meno inquinanti rispetto a quelli su gomma, ma non possiamo barattare diritti costituzionali come quello alla mobilità, alla salute o all'istruzione con questa esigenza.



## LA QUOTA SUD NEL PNRR

### Percentuale destinata al Sud del totale delle risorse territorializzate



Elaborazione grafica a cura dell'Agenzia

\*sulla base del riparto tra Regioni

Infrastrutture non significa solo mobilità. Abbiamo la necessità di sviluppare le reti di connessione digitale, fissa e mobile: in molte zone siamo a buon punto, ma non basta e le risorse europee serviranno a farci fare un notevole scatto in avanti anche nelle aree a più bassa densità abitativa. Soprattutto al Sud, poi, c'è bisogno di incrementare la presenza e la qualità delle infrastrutture sociali.

Una rete di assistenza e supporto alle famiglie è necessaria a sviluppare percorsi formativi adeguati e continuativi per i più giovani, a fornire assistenza agli anziani e ai non autosufficienti, a liberare le donne di buona parte di quel lavoro di cura che ricade sulle loro spalle, per consentire finalmente un'adeguata crescita dell'occupazione femminile. Per questo, ho voluto che nel PNRR si menzionassero esplicitamente i Livelli Essenziali delle Prestazioni come obiettivo da perseguire per questi servizi necessari, a partire dagli asili nido.

Diritti e sviluppo sono i due pilastri sui quali ho voluto impostare l'azione del mio mandato da ministro.

Nei prossimi anni, avremo a disposizione tanti strumenti per perseguire questi obiettivi: c'è il PNRR, naturalmente, ma insieme ad esso abbiamo programmato o stiamo lavorando per pianificare gli investimenti connessi a React-EU, ai Fondi strutturali europei, al Fondo di Sviluppo e Coesione, al Just Transition Fund.

Lavoreremo insieme, con l'Agenzia per la Coesione territoriale, con altri soggetti istituzionali, pubblici e privati per connettere l'Italia: le regioni meridionali tra loro, il Sud con il Nord, le aree interne con quelle costiere, i grandi centri con i piccoli borghi. Solo così il nostro Paese potrà diventare una terra in cui ciascuno potrà mettere a frutto le proprie opportunità e godere pienamente dei diritti di cittadinanza, indipendentemente dal luogo di residenza.



**#CREDITS**

**Ministro per il Sud  
e la Coesione  
territoriale**



# Come cambiano le infrastrutture e i sistemi di mobilità a Sud: la cura del ferro e il PNRR

di Teresa Bellanova

Vice - Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Sostenibilità, sicurezza, accessibilità, intermodalità, inclusione territoriale e sociale.

Con una battuta potremmo dire che “cura del ferro” significa questo e la centralità, per risorse ed azioni, del Ministero delle Infrastrutture e mobilità sostenibili all’interno del Piano nazionale di ripresa e resilienza.

Una centralità tripla: per investimenti, recupero dei gap infrastrutturali che hanno paralizzato o impedito al Paese di agire come vero e proprio sistema, risorse destinate al Mezzogiorno.

Ovviamente non faremo tutto da soli: un’altra parola d’ordine è integrazione. Vanno in questa direzione i progetti in sinergia con il Ministero della Transizione Ecologica, della Transizione Digitale, Cultura, Ministero per il Sud e Coesione territoriale.

Il macro obiettivo è presto detto: un radicale e sostanziale cambiamento, soprattutto a Sud, del modo di concepire infrastrutture e sistemi di mobilità per persone e merci dove la sostenibilità è allo stesso tempo un “cosa” e un “come”.

Sfida complessa, appassionante, di certo impegnativa ma che non dobbiamo assolutamente perdere. Perché il rilancio del Paese e di ogni singola comunità territoriale non dipenderanno solo dall’enorme mole di risorse in gioco ma dalla qualità integrata dell’intera filiera attuativa che sapremo garantire.

Scontiamo un sistema infrastrutturale per la mobilità caratterizzato da inefficienze e ritardi che si ripercuotono inevitabilmente su competitività e crescita.

Limiti che nella relazione Nord-Sud divengono veri e propri vulnus da affrontare drasticamente e risolvere definitivamente, se l’Italia punta a recuperare leadership come piattaforma logistica nello scenario euro mediterraneo. Non a caso proprio Svimez ha parlato per il Mezzogiorno di diritti di cittadinanza negati da una mancata e inadeguata qualità infrastrutturale.



Sostenibilità, accessibilità e riconoscimento dei diritti di cittadinanza si tengono e ciascuno diviene la misura dell’altro.

Sono circa 27 i miliardi destinati alle opere ferroviarie per la mobilità sostenibile e connessione veloce. Nuove risorse di cui una parte consistentissima al Mezzogiorno.

Alta velocità al Sud; alta velocità al Nord; qualità della connettività nel Centro-Sud; sviluppo del Sistema ERTMS “per aggiornare i sistemi di segnalazione esistenti, garantendo la piena interoperabilità con le reti ferroviarie europee e l’ottimizzazione della capacità e della prestazione della rete e la sicurezza”; potenziamento dei nodi e delle direttrici ferroviarie; rafforzamento e potenziamento delle reti regionali (cui vengono destinati 940 milioni di euro); potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie del Sud: questi gli snodi strategici lungo cui si orienta l’intera azione, rafforzati dalle risorse del Fondo complementare, destinate a rafforzare le linee regionali gestite da Regioni e Municipalità e a rinnovare il materiale rotabile.





Obiettivo: mobilità a emissioni zero dove il valore aggiunto è la messa a punto di un sistema integrato, intermodale, interoperabile.

D'altra parte se gli obiettivi della Commissione europea sono ambiziosi, individuati da quelli definiti per il 2030 (due tra tutti: l'obiettivo delle 100 città europee climaticamente neutre, il raddoppio del traffico ferroviario ad alta velocità) e quelli entro il 2050 (raddoppio del traffico merci su rotaia, quasi tutti i veicoli a emissione zero, traffico ferroviario ad alta velocità triplicato, rete di trasporto multimodale TEN-T operativa per la rete globale), non lo sono da meno i nostri: migliorare sensibilmente la competitività del vettore ferroviario rispetto alle altre modalità di trasporto; ribaltare e azzerare radicalmente l'iniqua distribuzione delle infrastrutture sul territorio nazionale; superare le vecchie logiche del passato; superare l'eccessiva stratificazione di norme per rifondare il necessario apparato burocratico oggi inadeguato e sottorganico; garantire risposte nei tempi stabiliti e certezze alle imprese pubbliche e private; accrescere i benefici connessi al miglioramento dell'accessibilità ai territori attualmente non serviti dal vettore ferroviario.

Non c'è modo migliore, ritengo, per celebrare l'Anno Europeo delle Ferrovie se non quello di

impegnarsi a realizzare, bene e presto, la straordinaria mole di progetti in campo, quelli relativi alle opere commissariate, quelli indicati sia nel Piano nazionale di Ripresa e Resilienza che nel Fondo complementare.

Con una postilla: nel Paese che ha la fortuna di essere attraversato da ben 4 corridoi europei, adesso più che mai integrazione delle risorse e degli strumenti deve essere la chiave di accesso alla pianificazione e alla programmazione soprattutto nella mobilità sostenibile e interconnessa.

Quella rappresentata dall'iniziativa simbolo di quest'anno: il Connecting Europe Express che il 2 settembre muoverà da Lisbona per attraversare l'Europa, fare tappa anche in Italia e approdare a Parigi il 7 ottobre.

Per dimostrare che la mobilità sostenibile e intelligente è la migliore alleata della coesione e inclusione territoriale.



**#CREDITS**

**Ministero delle  
infrastrutture e  
della mobilità  
sostenibili**



# Politiche di coesione e PNRR: le opportunità per lo sviluppo del Paese

di Paolo Esposito

Direttore generale dell'Agenzia per la coesione territoriale

Le politiche di coesione sono davanti ad un bivio cruciale per il nostro futuro. La pandemia e l'emergenza sociosanitaria hanno spinto le istituzioni territoriali, nazionali e comunitarie a definire in breve tempo una serie di politiche pubbliche per preparare il rilancio.

Le riforme previste dal **#NextGenerationEU** garantiscono ai nostri territori l'opportunità per superare la crisi di questi ultimi mesi e porre le basi per una forte ripresa economica e sociale.

Abbiamo la più ingente somma di risorse disponibili dal Dopoguerra ad oggi per superare i divari territoriali e garantire uno sviluppo armonioso al nostro Paese. Le sei missioni del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza prevedono un percorso di riforme innovativo per lo sviluppo dei territori e il miglioramento della qualità della vita dei cittadini.

I fondi europei hanno un ruolo fondamentale e sarà indispensabile garantire un efficace ed efficiente utilizzo delle risorse, di gran lunga superiore rispetto al passato. L'Agenzia sarà al fianco delle Amministrazioni centrali e territoriali per potenziare la coesione, migliorare la spesa dei fondi europei e garantire un migliore impatto alle politiche di coesione.

Siamo ad un punto strategico: da un lato ci aviamo alla chiusura della Programmazione 2014-2020 e dall'altro stiamo ponendo le basi per la Programmazione 2021-2027. Ed è proprio in questi momenti-chiave della storia che alle Istituzioni è richiesto il coraggio e l'impegno indispensabili per superare le criticità.

Lo dobbiamo alle giovani generazioni, che hanno vissuto sulla propria pelle gli effetti più devastanti del Covid 19, e che non potranno gestire senza il nostro supporto i costi futuri di queste politiche pubbliche.

Siamo pronti ad accogliere l'intenzione della Ministra per il Sud e la coesione territoriale Mara Carfagna di rafforzare il ruolo dell'Agenzia, rendendola sempre di più uno strumento robusto e capace di fornire assistenza concreta e costante e, quando necessario, di supplenza alle amministrazioni nell'attuazione delle politiche di coesione. A tal proposito, sarà indispensabile il supporto dei 2800 tecnici che vinceranno il concorso bandito in collaborazione con il Dipartimento della Funzione Pubblica.







E tra queste rientra anche il nostro forte impegno nella comunicazione delle politiche di coesione in collaborazione con le Amministrazioni territoriali, nazionali e comunitarie. #CoesioneInCorso non è solo un hashtag ma è un progetto, quello di divulgare una nuova conoscenza sulle politiche di coesione che sappia superare la vulgata diffusa generalmente, e a torto, sui media e "rendere conto" ai cittadini delle opportunità e delle opere realizzate grazie ai fondi europei.

"Prima conoscere, poi discutere, poi deliberare" è la più famosa delle Prediche Inutili di Luigi Einaudi. Il nostro obiettivo è quello di formare e informare una cittadinanza consapevole delle politiche pubbliche nazionali e comunitarie necessarie per superare i divari.

Le istituzioni europee ci spingono, in questo momento storico così difficile, ad essere coraggiosi e ad intraprendere la strada dell'innovazione e della partecipazione per immaginare un nuovo futuro dell'Europa.

L'Agenzia è già al lavoro per garantire il proprio contributo alla gestione delle risorse del PNRR e della coesione, forte delle professionalità e delle competenze reclutate nel corso degli anni. Abbiamo davanti a noi il superamento della crisi pandemica e il rilancio dello sviluppo dei territori. Ancora di più rispetto al passato le politiche di coesione si dovranno caratterizzare per una forte efficacia della spesa e garantire, in questo modo, un nuovo benessere alla collettività e condizioni migliori per cittadini e imprese.



**#CREDITS**

**Agenzia per la  
coesione  
territoriale**





## Il quarto Rapporto dell'Agenzia sugli Strumenti finanziari cofinanziati dai Fondi strutturali

È in via di pubblicazione sul [sito web dell'Agenzia](#) la quarta edizione del Rapporto dedicato agli Strumenti finanziari, cioè agli incentivi volti a favorire l'accesso alla finanza tramite prestiti, garanzie, capitale di rischio e ad altre forme ibride cui è associato un obbligo di restituzione.

Il Rapporto si rivolge anzitutto alle Amministrazioni e al partenariato economico e sociale rappresentato nei Comitati di Sorveglianza. La sua ragion d'essere non è in un obbligo di legge ma nell'esigenza di affermare un lessico comune, portare alla luce buone e cattive prassi, offrire un quadro d'insieme e dare atto dei diversi risultati a livello dei singoli strumenti finanziari. In questo invito alla lettura se ne segnalano alcuni punti salienti per ciascuno dei quattro capitoli in cui è strutturato.

### 1. Dinamiche del mercato: credito, garanzie dei confidi, capitale di rischio, private debt e minibond.

Alcune misure di policy per contrastare gli effetti della crisi pandemica (moratorie e garanzie pubbliche) interferiscono con le dinamiche del credito.

Al punto che, nel 2020, lo stock dei prestiti è sensibilmente cresciuto e le insolvenze sono basse come non mai. Questi sono effetti transitori, che impongono al decisore pubblico una riflessione su come gestire il phasing out (da interventi tanto incisivi ma anche costosi per la finanza pubblica) e contrastare il razionamento del credito per sostenere la ripresa.

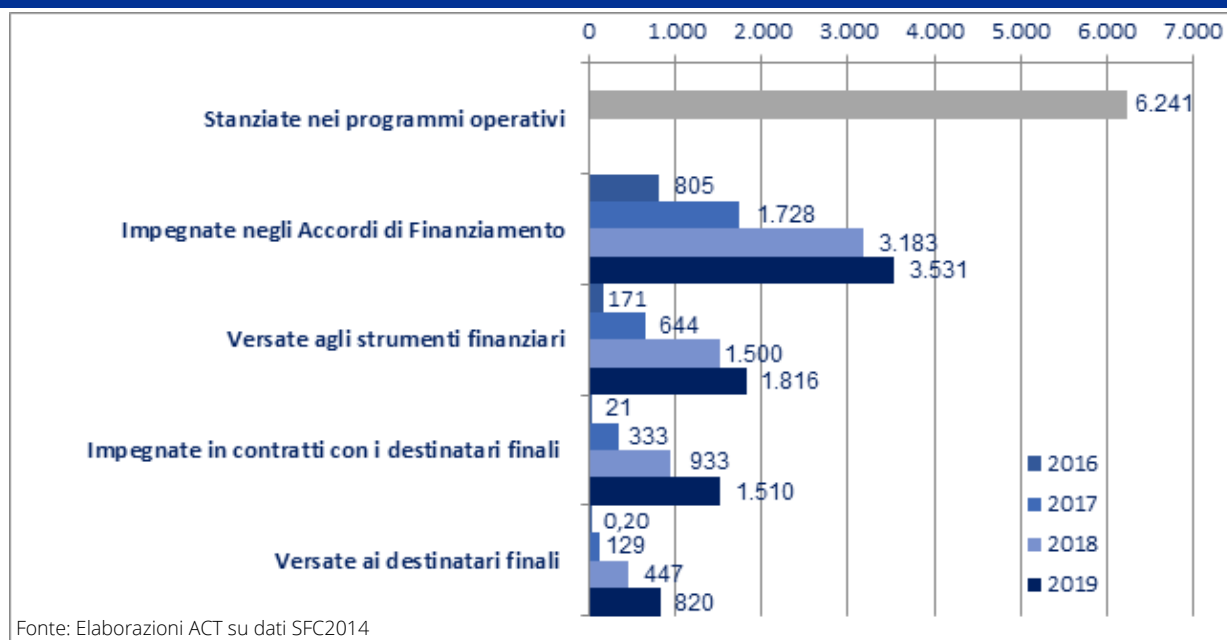
### 2. Gli strumenti finanziari per come previsti nei Programmi Operativi.

Per effetto delle riprogrammazioni tese a contrastare la crisi, nel 2020 il budget degli strumenti finanziari è sensibilmente cresciuto (da 4,2 a 6,3 miliardi di euro). Di queste risorse, 5,7 miliardi di euro rappresentano il 18,3 per cento del budget totale dei PO FESR italiani (31,2 miliardi).

### 3. Gli strumenti finanziari in gestione: avanzamento della spesa e risultati.

Stando ai dati raccolti dalla Commissione europea, al 31 dicembre 2019 l'Italia è il secondo Paese (dopo la Polonia) per quanto riguarda le risorse affidate ai gestori degli strumenti finanziari e il primo per quanto riguarda gli importi pagati ai destinatari finali (per lo più PMI).

#### Avanzamento finanziario: quadro di insieme delle risorse al 31 dicembre 2019 (milioni di euro)





Per quanto riguarda l'avanzamento finanziario - misurato come rapporto tra i pagamenti ai destinatari finali e il budget affidato ai gestori - il nostro Paese raggiunge un tasso, del 28,2 per cento, superiore alla media europea. E' un ottimo risultato se si considera che il nostro ordinamento pluralistico fa sì che in Italia vi siano in gestione 116 strumenti finanziari riferibili a 30 Programmi quando, a livello europeo, 25 Paesi (incluso il nostro) gestiscono un totale di 676 strumenti finanziari nel contesto di 154 Programmi Operativi.

Dal Rapporto, tramite dei link ipertestuali, è a portata di click una piattaforma web con le tabelle interattive che permettono al lettore di farsi un'idea chiara al livello dei singoli strumenti finanziari, anche grazie a un set di indicatori di efficienza, efficacia ed economicità.

#### **4. Azioni di sistema per accrescere efficienza ed efficacia degli strumenti finanziari.**

L'ACT ha riunito tutti i soggetti istituzionali competenti sugli strumenti finanziari intorno a un tavolo tecnico (riunito 25 volte a partire dal 2017) anche per favorirne la convergenza strategica e operativa. Uno dei risultati ottenuti, grazie soprattutto alla DGII del Ministero per lo Sviluppo Economico, è stata la costituzione di 12 sezioni speciali regionali in seno al Fondo di garanzia per le PMI.

Questo vuol dire che le PMI e gli intermediari finanziari di tutta Italia si possono confrontare con un unico sistema di regole (ben note) invece di perdersi in un dedalo di regole come in passato.

L'accountability è cruciale per migliorare la qualità delle scelte strategiche e gestionali. Se questo è vero per il 2014-2020 lo sarà ancor di più nel 2021-2027 visto che la semplificazione delle norme primarie rende necessario consolidare prassi nazionali coerenti e funzionali ai risultati.



**#CREDITS**

**Agenzia per la  
coesione  
territoriale**



## 23 Paesi Europei

**hanno presentato il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza** (al 2 giugno 2021)

Il primo Stato Membro a presentare il proprio Piano alla **Commissione** è stato il **Portogallo**, il 22 aprile 2021.

L'**Italia** ha trasmesso il proprio il 1° maggio 2021.

Al momento, l'ultimo Paese a trasmettere le proprie proposte è stata la **Repubblica Ceca**.



I PNRR mancanti sono in via di completamento e dovrebbero essere consegnati entro metà giugno.

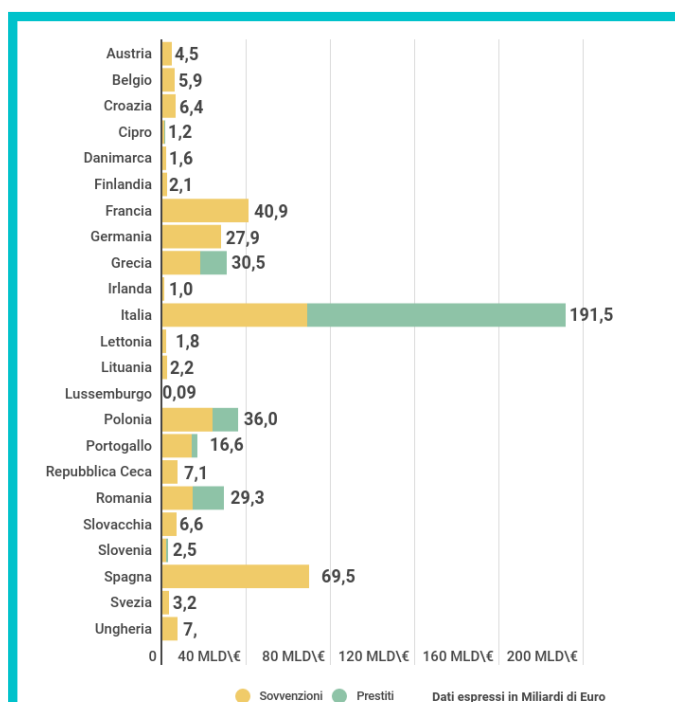
La Commissione valuterà i Piani Nazionali di Ripresa e Resilienza entro i **due mesi successivi** alla loro presentazione, secondo gli **undici criteri** stabiliti nel regolamento del Recovery Fund.

## Il valore dei Piani

è molto variabile. Il Piano dall'importo maggiore è quello italiano, con una portata di **191,5 Miliardi di Euro**. Di questi 68,9 in forma di sovvenzioni e 122,6 in prestiti.

Il Piano dall'importo minore è quello del Lussemburgo, da **93 milioni di Euro**.

Dei 23 Piani presentati, 16 sfruttano le sole sovvenzioni, **7 si compongono di sovvenzioni e prestiti**.





# Il PNRR italiano

Il Governo ha inviato il PNRR al Parlamento il 25 aprile 2021.

Alle risorse europee, **191,5** miliardi di Euro, provenienti dal Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza, lo strumento chiave del NGEU, si aggiungono **30,6 miliardi di Euro del Fondo complementare**, finanziato attraverso lo scostamento pluriennale di bilancio.



## Le 6 missioni

Risorse (RRF e Fondo Complementare) e valore percentuale di ciascuna missione all'interno del Piano



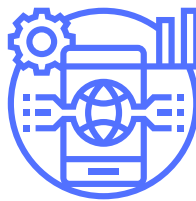
# Concentrazione delle risorse



Transizione  
verde

**40%**

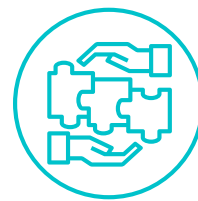
delle risorse  
del PNRR



Transizione  
digitale

**27%**

delle risorse  
del PNRR



Inclusione

**10%**

delle risorse  
del PNRR

## Gli obiettivi trasversali del PNRR

Sono **tre** gli obiettivi trasversali a tutte le sei missioni del Piano italiano:



**Riduzione dei divari  
territoriali** tra Nord e  
Sud del Paese



**Riduzione dei  
divari di genere**



**Riduzione dei  
divari generazionali**

## Le riforme di contesto del PNRR

Sono **quattro le "riforme di contesto"** previste nel Piano:



**Pubblica  
amministrazione**  
ricambio generazionale e  
inserimento di competenze  
qualificate.  
Digitalizzazione della PA.



**Giustizia**

agisce sull'eccessiva durata  
dei processi e sugli arretrati  
giudiziari.



**Semplificazione  
della legislazione**

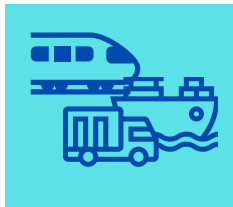


**Promozione  
della concorrenza**

# Le risorse per il Mezzogiorno

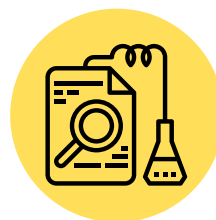
Il Piano destina **82 miliardi al Mezzogiorno** su 206 miliardi ripartibili secondo il criterio del territorio, per una quota dunque del 40 per cento.

**40%**



Gli investimenti nelle **infrastrutture** e nella **mobilità sostenibile** al sud sono pari 14,5 miliardi, il 53 per cento del totale, e intervengono sull'**alta velocità**, sul **sistema portuale** e sulla **viabilità** nell'Italia interna.

Sono stanziati 8,8 miliardi per interventi di inclusione e coesione al sud, pari al 39 per cento del totale, e 14,6 miliardi per misure nell'istruzione e la ricerca, pari al 46 per cento.



## Economia e produttività



L'impatto complessivo del PNRR sul Pil nazionale fino al 2026 è stimato in circa **16 punti percentuali**. Per il **Sud**, l'impatto previsto è di circa **24 punti percentuali**.

Il Governo prevede che nel 2026 il **Pil sarà di 3,6 punti percentuali** più alto rispetto allo scenario di base. Nell'ultimo triennio dell'orizzonte temporale (2024-2026), **l'occupazione sarà più alta di 3,2 punti percentuali**.

## Occupazione

L'**occupazione femminile** registra un incremento di **3,7 punti percentuali** nell'ultimo triennio dell'orizzonte temporale rispetto allo scenario di base, mentre quella **giovanile** vede un aumento del **3,3 punti percentuali**.

Le stime indicano una crescita ancora maggiore nel **Mezzogiorno**, dove l'occupazione femminile registra un incremento di **5,5 punti percentuali** nell'ultimo triennio, rispetto allo scenario di base, mentre quella **giovanile** vede un aumento del **4,9 punti percentuali**.



**#CREDITs**

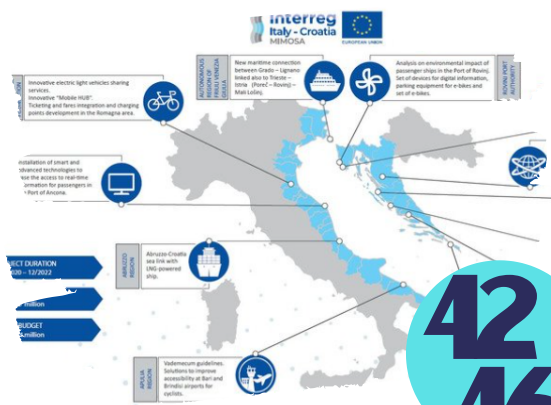
Agenzia per la  
coesione  
territoriale





# TRASPORTI







## Piani di Investimento per il miglioramento del trasporto pubblico locale: una ricognizione con particolare riferimento al Sud

Il rinnovo dei mezzi di trasporto pubblico rappresenta uno degli elementi fondamentali per migliorare i servizi erogati in favore dei cittadini.

La corrispondenza rispetto alle attese influisce sul loro giudizio di qualità.

La vetustà media del parco autobus adibito al trasporto pubblico locale è in media molto superiore a quella europea.

Il rinnovo del parco dei mezzi su gomma ha anche lo scopo di promuovere il miglioramento della qualità dell'aria, ricorrendo a tecnologie innovative in linea con gli accordi internazionali e con le disposizioni normative dell'Unione Europea e, dall'altro, di rilanciare la filiera industriale italiana di produzione di autobus.

Il Piano Strategico Nazionale della mobilità sostenibile elaborato per corrispondere alle finalità descritte, è stato approvato con DPCM del 17.04.2019 e prevede un finanziamento pari a circa 4 miliardi di euro (3.885,16 milioni di euro) nel periodo 2019-2033.

Le risorse sono state destinate a:

- comuni capoluogo di città metropolitane e Comuni capoluogo di provincia ad alto inquinamento PM10 e biossido di azoto (art. 3 del DPCM);
- Città metropolitane e comuni con numero di abitanti superiore ai 100.000 (Art. 4 Del DPCM);
- Regioni (Art.5 del DPCM).

Ad oggi sono stati emanati 3 distinti decreti di riparto per ciascuno dei soggetti soprarichiamati.

In particolare:

Ad esclusione delle risorse stanziare per il biennio 2019-2020 tutte le restanti sono destinate esclusivamente all'acquisto di veicoli ecosostenibili e per le infrastrutture di supporto (elettrico, metano, idrogeno).

Ciascun ente beneficiario, nei primi tre anni di ogni quinquennio può, tra l'altro, destinare sino al 50% del contributo per la predisposizione della necessaria rete infrastrutturale. Il restante 50%, ovvero una percentuale superiore qualora l'ente risulti già dotato della infrastruttura di supporto, dovrà essere destinata all'acquisto di mezzi. Nei due anni successivi, il 100% del finanziamento dovrà essere utilizzato esclusivamente per l'acquisto dei veicoli.



Tra le attività volte al miglioramento della mobilità urbana rientrano anche tutte le misure offerte dai sistemi di trasporto rapido di massa rivolti alle città con popolazione maggiore di 100.000 abitanti, nelle quali i sistemi di trasporto di grande capacità a trazione elettrica, quali metropolitane, tranvie, filovie e bus rapid transit (sistemi di bus elettrici veloci) rappresentano assi di forza del trasporto pubblico locale necessari per superare le criticità connesse alla sempre maggiore domanda di trasporto.

Enti beneficiari	Risorse (mln di €)	Periodo	Decreto interministeriale di riparto
Città ad alto inquinamento di Pm10 e NO2 (art. 3):	398	2019-2023 (I quinquennio)	n° 234 del 06/06/2020
Comuni e città metropolitane con più di 100.000 abitanti (art. 4):	1.287,16 <sup>1</sup>	2019-2033 (I-II-III quinquennio)	n°71 del 09/02/2021
Regioni (art. 5):	2.200,00	2019-2033 (I-II-III quinquennio)	n. 81 del 14.02.2020



Nella consapevolezza di tale ruolo, il Ministero delle Infrastrutture e per la mobilità sostenibile dal 2016 ha già destinato al settore circa 8 miliardi di euro, l'assegnazione delle risorse viene effettuata sulla base delle istanze presentate dalle Amministrazioni Locali: le istanze provenienti dalle città del Sud risultano ancora significativamente inferiori a quelle provenienti dalle città del centro-nord e, conseguentemente, anche le risorse assegnate al Sud sono dell'ordine del 20% sul totale.

Di seguito si riportano i programmi di investimento in cui sono previste risorse assegnate alle Regioni ed ai comuni del SUD.

### **Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020**

Il Piano Operativo Infrastrutture, individua, allo specifico Asse Tematico C "Interventi per il trasporto urbano e metropolitano", puntuali interventi da realizzare nelle realtà urbane di medio/grandi dimensioni che riguardano diversi sistemi di trasporto: dalle tranvie alle metropolitane al sistema ferroviario metropolitano. L'obiettivo che si intende conseguire è il decongestionamento delle aree urbane attraverso il potenziamento delle rete di trasporto pubblico, al fine di sviluppare una mobilità sempre più sostenibile ed accessibile. Le risorse destinate allo specifico settore del TRM sono pari a M€ 589.900, di cui **una percentuale pari al 64,54% assegnate per interventi nelle città del Meridione.**

### **Addendum al Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020**

A seguito del completamento delle assegnazioni del Fondo Sviluppo e Coesione, si sono rese disponibili ulteriori risorse che hanno alimentato l'Addendum al Piano Operativo Infrastrutture, che, pertanto, ne persegue le medesime finalità. Le risorse destinate allo specifico settore del TRM sono pari a M€ 452,170, **interamente assegnate per interventi nelle città del Sud.**



### **D.M. 86 del 02/03/2018**

Il D.M. 86/2018 reca il riparto del fondo per migliorare l'offerta di servizi di trasporto pubblico locale nelle aree metropolitane, di cui all'art. 1, comma 88, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, destinato esclusivamente alle reti metropolitane e alle linee tramviarie, compreso il materiale rotabile, in aree metropolitane, modificato dall'art. 1, comma 1085, legge 27 dicembre 2017, n. 205. Per individuare le priorità in relazione alle risorse disponibili, sono stati rispettati i criteri di selezione stabiliti nelle "Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche", emesse da questo Ministero con D.M. 300/2017. Sono stati assegnati finanziamenti per M€ 181,040 di cui una percentuale pari al **21,00% per interventi nelle città del Sud.**

### **Legge 145 del 30/12/2018, art. 1, comma 95**

La legge in argomento istituisce il "finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese". Nell'ambito del fondo medesimo sono state assegnate risorse al settore del TRM pari a M€ 1.333,082, di cui una percentuale pari al **31,00% per interventi nelle città del Sud.**

Completano il quadro le recenti risorse rese disponibili per il settore dalla legge 178 del 30 dicembre 2020 ancora in corso di riparto e comunque già destinate per circa 200 M€ al Sud.



**#CREDITS**

**Ministero delle  
infrastrutture e  
della mobilità  
sostenibili**



## Il contributo dei progetti di Cooperazione Territoriale Europea allo sviluppo della mobilità su ferro

Ogni anno l'Unione Europea, a partire dal 1983, sceglie una particolare tematica annuale da celebrare e da portare al centro del dibattito politico. Lo scopo è quello di sensibilizzare i cittadini su una specifica questione e incoraggiare il relativo dibattito pubblico.

I nuovi servizi ferroviari hanno consentito un ulteriore sviluppo dell'intermodalità bici-treno e bus-treno lungo l'asse ferroviario grazie ad una serie di azioni pilota realizzate in Slovenia, quali l'installazione di sei postazioni di e-bike-sharing e l'attivazione di servizi bici-bus e bici-barca.



Il 15 dicembre 2020 il Parlamento Europeo ha approvato la proposta della Commissione europea di designare il 2021 come l'Anno europeo delle ferrovie. Le ragioni della scelta riguardano l'enorme contributo che la mobilità su rotaia può dare al Green Deal europeo per affrontare le sfide ambientali e il cambiamento climatico e contribuire all'Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile.

In questo contesto, anche i Programmi di Cooperazione Territoriale Europea svolgono un ruolo importante finanziando progetti incentrati sul tema del trasporto ferroviario.

Il progetto CROSSMOBY, finanziato dal programma Interreg V A Italia Slovenia, fornisce una risposta concreta alla mancanza di collegamenti transfrontalieri sostenibili di trasporto pubblico lungo l'asse ferroviario Venezia – Trieste – Lubiana, parte del Corridoio Mediterraneo. I collegamenti promossi hanno registrato 24.672 passeggeri transfrontalieri nel primo anno di servizio.

Il progetto CONNECT2CE, finanziato dal Programma Interreg V B Central Europe affronta la tematica del turismo sostenibile, fornendo un servizio attrattivo per gli utenti coniugando trasporti ferroviari e cicloturismo. Il progetto ha anche adottato l'utilizzo di un ticket integrato bus/treno transfrontaliero nella tratta Ljubljana-Villa Opicina.





Il progetto GeTRI, finanziato dal programma Interreg V A Italia-Svizzera introduce strumenti di programmazione nella gestione del trasporto degli inerti, studiando l'impiego di sistemi intermodali che prevedano l'integrazione del trasporto su gomma e ferroviario.

Gli obiettivi sono: ottimizzare il trasporto di inerti con il sistema intermodale, migliorare la pianificazione della gestione transfrontaliera e ridurre l'impatto ambientale con ricadute positive sul territorio anche in termini di competitività dell'area.



Il progetto TRENO, finanziato dal programma Interreg V A Italia Francia Marittimo, affronta la sfida di coniugare il fascino delle ferrovie storiche e turistiche, costruite tra la seconda metà del 1800 e l'inizio del 1900. La ricchezza delle attrattività e delle produzioni di nicchia dei territori interessati permette di valorizzare l'entroterra delle Regioni e di creare opportunità di sviluppo per le micro e piccole imprese locali, comprese quelle del settore turistico, eliminandone la stagionalità.



Il progetto ISTEN finanziato dal programma Interreg V B Adrion punta a migliorare i collegamenti intermodali fra i porti marittimi dell'area Adriatico-Ionica e fra gli stessi porti e i rispettivi hinterland, in particolare favorendo l'allaccio ai corridoi della rete TEN-T mediante le reti ferroviarie, attraverso strategie di cooperazione, finalizzate a promuovere interventi di tipo infrastrutturale e di servizio fra i diversi contesti territoriali.

La crisi COVID-19 ha mostrato come le reti ferroviarie possano assicurare un trasporto rapido di beni essenziali come cibo, medicine e carburante in circostanze eccezionali. Se vogliamo che le ferrovie diventino più "attraenti" per i passeggeri e le imprese e contribuiscano a migliorare la congestione del traffico e l'inquinamento atmosferico, il 2021 è l'anno per implementare azioni e politiche che possano fornire un ulteriore sostegno a questo settore.



**#CREDITS**

**Agenzia per la  
coesione  
territoriale**





## Il potenziamento della rete ferroviaria: il contributo della politica di coesione

La Politica di Coesione, con particolare riferimento ai programmi cofinanziati dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), contribuisce in modo deciso alla realizzazione e al potenziamento della rete ferroviaria principale a livello nazionale, regionale e locale.

Nello specifico, i Fondi strutturali intervengono su 3 linee di azione principali: infrastrutturale, immateriale e materiale rotabile.

1. **Gli interventi infrastrutturali** prevedono realizzazione, rinnovo, velocizzazione e potenziamento di linee ferroviarie, importanti direttrici ferroviarie e linee metropolitane e tranviarie delle principali aree urbane e metropolitane.

Oltre a diversi interventi di carattere locale, i Fondi strutturali concorrono, attraverso importanti finanziamenti, alla realizzazione di interventi di:

- ◆ implementazione e potenziamento delle Direttrici ferroviarie presenti sul Corridoio Scandinavo-Mediterraneo:

- in direzione Bari, concorrendo alla realizzazione della nuova linea AV/AC Napoli - Bari e dunque alla riduzione dei tempi di percorrenza Napoli - Bari (da 3h40 a circa 2h no stop) e Roma - Bari (da 4h a circa 3h no stop);

- in direzione Palermo (Messina-Catania-Palermo), concorrendo all'obiettivo principale di velocizzazione dell'attuale linea con un collegamento a doppio binario elettrificato che consenta di raggiungere la velocità di 200 km/h e i requisiti di interoperabilità dettati dall'Unione Europea,

- relativamente al potenziamento infrastrutturale ed elettrificazione delle principali direttrici ferroviarie regionali calabresi;

- ◆ completamento e potenziamento di Linee Metropolitane, quali la Linea 6 della Città di Napoli, il Nodo ferroviario di Palermo e la tratta metropolitana Stazione Centrale e Aeroporto di Catania.

### Rete Ferroviaria primaria del Sud Italia: Corridoio UE Scandinavo-Mediterraneo



Fonte: Sito Web MIMS



2. **Gli interventi immateriali** sono orientati al miglioramento delle prestazioni dell'infrastruttura in termini di sicurezza, velocità, capacità, puntualità, affidabilità, qualità dei servizi alle imprese di trasporto e ai viaggiatori. Le tecnologie ferroviarie comprendono l'insieme di impianti e sistemi che contribuiscono ad assicurare la circolazione in sicurezza sulla rete, nonché il supporto e l'ottimizzazione di tutti gli altri processi connessi all'esercizio ferroviario (manutenzione delle linee, informazione al pubblico, elettrificazione della rete, telesorveglianza degli asset).

Il particolare, i Fondi strutturali intervengono sulla gestione della circolazione (ad es. ACC-Apparato Centrale Computerizzato), del distanziamento (sistemi tecnologici di distanziamento quali: BA= blocco automatico e BR= blocco radio per linee AV/AC) e il controllo marcia dei treni (SSC - Sistema di Supporto alla Condotta, SCMT - Sistema Controllo Marcia del Treno, ERTMS - European Rail Train Management System), la supervisione e il telecomando della circolazione.

3. Infine, **interventi di potenziamento, riqualificazione e sostituzione** del materiale rotabile: gli interventi al momento programmati e, in gran parte, già attuati (con materiale rotabile in esercizio) grazie ai finanziamenti messi a disposizione dai programmi cofinanziati dal FESR hanno permesso di dotare gli enti Regionali e le Amministrazioni Comunali di 73 convogli ferroviari grazie ad un investimento di circa 500 milioni di euro in Puglia, Sicilia, Calabria, Lazio, Campania e Sardegna.

Dei convogli acquistati, il 60% è destinato al trasporto ferroviario regionale, mentre il restante 40% al trasporto urbano, incluso il potenziamento dei servizi metropolitani.



### #CREDITS

**Agenzia per la  
coesione  
territoriale**



# I principali interventi di rinnovo e potenziamento del materiale rotabile finanziati con programmi cofinanziati con fondi FESR - Programmazione 2014/2020



Dotazione ca **40 milioni di euro**  
**6 unità di trazione (treni Jazz)**

I treni svolgono servizio sul  
Passante metropolitano di  
Napoli in ambito urbano

Dotazione ca **35 milioni di euro**  
**5 unità di trazione (Jazz)**

I treni svolgono servizio in ambito extra-urbano in merito al potenziamento dei servizi di trasporto pubblico regionale



Dotazione ca **98 milioni di euro - 10 unità di trazione**  
Fornitura di n. 10 unità di trazione nell'ambito del completamento del Grande Progetto di cui alla "Linea 1 della Metropolitana di Napoli - Tratta Dante/Garibaldi/Municipio/CDN"



Dotazione ca **18 milioni di euro**  
**3 unità di trazione (treni Jazz)**  
I treni svolgono servizio in ambito urbano



Dotazione ca **26 milioni di euro - 4 unità di trazione**  
I treni svolgono servizio in ambito extra-urbano in merito al potenziamento dei servizi di trasporto pubblico regionale



Dotazione ca **19 milioni di €**  
**3 unità di trazione (Jazz 324)**

I treni svolgono servizio in ambito extra-urbano in merito al potenziamento dei servizi di trasporto pubblico regionale

Dotazione ca **25 milioni di euro - 5 elettrotreni**

I treni svolgono servizio in ambito extra-urbano in merito al potenziamento dei servizi di trasporto pubblico regionale

Dotazione ca **25 milioni di €**  
**3 elettrotreni**

I treni svolgono servizio in ambito extra-urbano in merito al potenziamento dei servizi di trasporto pubblico regionale



Dotazione ca **165 milioni di euro - 21 convogli EMU (Electrical Multiple Units) cd "POP"** - I treni svolgono servizio in ambito extra-urbano in merito al potenziamento dei servizi di trasporto pubblico regionale

Dotazione ca **42 milioni di euro**  
**10 Unità di Trazione** da adibire al trasporto pubblico per la tratta metropolitana della Gestione Governativa della Ferrovia Circumetnea



Dotazione ca **4,2 milioni di euro**  
**3 nuove unità di trazione** per la metropolitana di Cagliari



## Focus su emergenza covid e ciclovie

Come è noto l'emergenza epidemiologica ha modificato significativamente le modalità nel trasporto.

Nei centri urbani e metropolitani il problema del distanziamento sociale potrebbe indurre l'utenza ad essere costretta ad un massiccio uso dei mezzi privati e quindi ad una inevitabile congestione del traffico.

In tale situazione si è ritenuto auspicabile un incremento, in area urbana e metropolitana, della mobilità ciclistica, la quale presenta caratteristiche tali da garantire un distanziamento sociale congruente con le misure di contrasto all'emergenza epidemiologica da Covid 19.

Il decreto ministeriale 12 agosto 2020, n. 344, in applicazione della legge n. 14/2018, tiene conto della necessità di assicurare alla mobilità ciclistica adeguati livelli di sicurezza mediante

l'ampliamento della rete ciclabile e delle corsie ciclistiche presenti in aree urbane (n. 139) e metropolitane (n. 14), in modo da fornire una risposta alle esigenze di mobilità e possa garantire, nel contempo, una limitazione dell'utilizzo diffuso dei mezzi privati sia in un'ottica di mitigazione dei rischi che discendono da un sovraffollamento dei mezzi pubblici, sia al fine di un contenimento delle difficoltà dei sistemi di trasporto pubblico locale ad accogliere un elevato numero di utenti.

I finanziamenti accordati consentiranno la progettazione e realizzazione di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina.

In via sperimentale l'assegnazione di risorse è stata destinata all'immediata realizzazione di piste ciclabili di collegamento tra le Università e le principali stazioni ferroviarie.

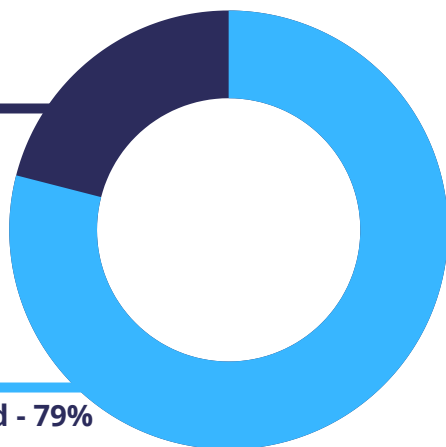
### Ciclovie urbane – DM 12 agosto 2020 n. 344

<b>Città Metropolitane e Comuni</b>	<b>€ 133.000.000,00</b>
<b>Collegamento Poli Universitari-Stazioni</b>	<b>€ 4.244.458,00</b>
<b>TOTALE</b>	<b>€ 137.244.458,00</b>

### Finanziamenti per le Ciclovie Ripartizione tra Sud e Centro-Nord

**Sud - 21%**  
**Mln€ 45,88**

**Centro-Nord - 79%**  
**Mln€ 167,95**



**#CREDITS**

**Ministero delle  
infrastrutture e  
della mobilità  
sostenibili**



## OCTOPUS: Il progetto del PON Imprese e Competitività misura lo stato di salute delle ferrovie

L'utilizzo di sensoristica innovativa, di tecnologie di trasferimento e di archiviazione in cloud, la messa a punto di algoritmi di estrazione delle informazioni diagnostiche da sensoristica accelerometrica e lo sviluppo di software per la gestione di sistemi sono alcune delle attività di R&S che IVM (Innovative Vibration Monitoring), ha sviluppato per il monitoraggio e la misurazione di ciò che accade all'interfaccia ruota-rotaia in campo ferroviario.

OCTOPUS si basa sugli eccellenti risultati ottenuti da IVM con un precedente progetto, finanziato dal PON IC tramite Smart&Start Italia, centrato sulla diagnostica del binario. Un sistema ideato per monitorare l'interazione ruota-rotaia, misurando da bordo treno le accelerazioni prodotte durante la marcia, costituito da diversi sensori, installati in più punti, acquisiti con assoluta sincronia e georeferenziati tramite GPS. L'assoluta sincronia dei dati accelerometrici acquisiti e la sofisticata elaborazione dei dati permette di ottenere informazioni diagnostiche dell'interazione sala

montata/ binario, del carrello/binario e della carrozza/binario.

Quando è installato su un treno commerciale che transita sulle stesse tratte più volte al giorno, esegue misure ripetute delle caratteristiche del binario.

Ma se si equipaggiano con la stessa apparecchiatura tutti i treni in transito, allora si può ottenere una serie di informazioni su quella specifica tratta ferroviaria con elevata continuità nel tempo. Questo monitoraggio continuo permette un controllo accurato del binario, di individuare eventuali fenomeni di degrado e di seguirne l'evoluzione e prevedere eventuali interventi di manutenzione necessari.

OCTOPUS, frutto della collaborazione tra IVM, l'Università di Napoli Federico II e Texplora, è finanziato con il bando PON IC "Fabbrica Intelligente" e ha come obiettivo di mettere a punto un servizio da proporre ai gestori di infrastrutture, basato sull'elaborazione di dati ottenuti utilizzando sistemi di monitoraggio installati a bordo di normali treni di esercizio.





Il servizio permetterà di superare il principale ostacolo alla diffusione di questo tipo di prodotto costituito dalla necessità di expertise nell'elaborazione dei dati per estrarre significativi parametri diagnostici utilizzando le moderne tecnologie Big Data e le tecniche di machine learning in grado di aumentare il contenuto informativo estraibile del fenomeno monitorato. Il mercato attuale richiede, infatti, sistemi di questo tipo per fare fronte al grande incremento del trasporto su binari e alla continua richiesta di migliori prestazioni.

Il nome OCTOPUS è stato scelto immaginando un'associazione fra il tentacolo del polipo - in inglese per l'appunto "octopus" - e ciascun treno attrezzato con la tecnologia in questione. Inoltre, recenti studi sull'animale marino hanno evidenziato che ciascun tentacolo ha un'elevata autonomia decisionale per portare a termine il proprio compito e ciò ha rafforzato l'associazione, a sottolineare che ciascun treno attrezzato con OCTOPUS agisca sì in autonomia, ma in completa sinergia con gli altri treni per il raggiungimento del risultato finale.

Nata nel 2014 in Campania, la PMI innovativa IVM ad alto contenuto tecnologico è in possesso di 3 brevetti d'invenzione per un dispositivo

attenuatore delle vibrazioni, di un sistema e procedimento per il monitoraggio di aree a rischio franoso e per un sistema di pesatura per veicoli ferroviari e partecipa a numerosi programmi di innovazione regionali, nazionale ed europei.

Collabora, inoltre, alla creazione della piattaforma ferroviaria italiana coordinata da ASSIFER / Anie, Associazione Italiana di industrie nel settore ferroviario, per la partecipazione al progetto strategico europeo Shift2Rail nel settore ferroviario, promosso dalla Commissione Europea, che prevede finanziamento per oltre un miliardo di euro su un periodo di 6/7 anni.



**#CREDITS**

**PON IMPRESE E  
COMPETITIVITÀ  
INIZIATIVA PMI  
2014-20**



## Perché scegliere il bus o il treno al posto dell'auto? L'impegno dell'Emilia Romagna per una mobilità green

Il futuro della mobilità green è nei servizi pubblici. Mezzi di trasporto, certamente, ma anche app come MUVER e il suo successivo sviluppo ROGER per conoscere orari e percorsi, pagamenti contactless dei viaggi, monitor informativi a bordo e nelle stazioni. Ecco perché l'Emilia-Romagna promuove la **mobilità sostenibile** con i Fondi europei come **sistema integrato di mezzi e servizi pubblici di trasporto**.

Le risorse del **Fondo europeo di sviluppo regionale** - quasi **100 milioni** di euro nella **programmazione 2014-2020** - sono state programmate per portare risultati concreti nella vita quotidiana. Un esempio fra tutti, il **pagamento del biglietto** del bus a bordo con **carta di credito**. Entro la fine del 2021 saranno attivati 1.500 validatori sui mezzi pubblici di tutto il territorio regionale.

L'Emilia-Romagna sarà così la **prima regione d'Italia** in cui, per viaggiare su un bus, basterà, in tutta sicurezza, accostare la propria carta di credito o debito, oppure avvicinare smartphone o smartwatch all'apposito validatore per essere in regola col titolo di viaggio. Un'innovazione realizzata con un investimento complessivo di 3

milioni e 275mila euro cofinanziati al 50% dalla Regione con i Fondi europei Por Fesr.

L'impegno dell'Emilia-Romagna per la mobilità green non si ferma qui. Con il contributo dei Fondi europei le aziende di trasporto pubblico locale hanno potuto acquistare **165 mezzi pubblici a basso impatto ambientale**, tutti di standard Euro 6. Sono filobus elettrici e veicoli ad alimentazione ibrida oppure a metano liquido, una tecnologia all'avanguardia in tutta Europa nelle lunghe percorrenze, in grado di contribuire alla riduzione delle emissioni inquinanti.

Per incentivare l'uso dei mezzi pubblici la Regione ha puntato su **accessibilità, sicurezza e informazione**. Nelle fermate delle stazioni ferroviarie e di interscambio modale sono stati installati **91 monitor informativi** con orari e percorsi. A bordo nuovi servizi, come le telecamere di **video sorveglianza** per aumentare il livello di sicurezza, con la possibilità di scaricare i video in tempo reale, e i **video monitor** per un'informazione puntuale ai passeggeri. A questi si aggiunge il potenziamento del **travel planner** regionale per includere tutte le possibilità modali di spostamento.







Tra gli interventi che meglio esprimono la via emiliano-romagnola verso la mobilità sostenibile ci sono le **piste ciclabili**. Nelle aree urbane di **16 Comuni della regione**, in particolare di quei comuni che hanno avviato la procedura - incentivata dalla Regione Emilia-Romagna per ciò che concerne le linee di indirizzo - di adozione e approvazione dei **PUMS - Piani Urbani della Mobilità Sostenibile**, sono stati avviati con il contributo dei Fondi europei i lavori per la realizzazione di oltre **35 km di nuove piste ciclabili**. Percorsi che collegano aree cruciali delle città, come le **zone universitarie** o i **plessi scolastici**.

Potenziando le infrastrutture per l'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale, si incentivano i cittadini a **cambiare prospettiva**, diventando parte attiva di questa rivoluzione green. Tutto questo garantendo al contempo sempre più accessibilità ai servizi e sicurezza nelle città.

In conclusione, la sfida lanciata dall'Emilia-Romagna punta a un ripensamento generale del concetto di mobilità sostenibile, che riguarda certamente la riduzione dell'impatto ambientale dei mezzi pubblici, con una visione più ampia: la **mobilità dei servizi**, in grado di garantire molteplici possibilità per spostarsi in modo sostenibile.



**#CREDITS**

**POR FESR  
REGIONE  
EMILIA-ROMAGNA**



## Le Marche cambiano strada: oltre 20 milioni per un trasporto eco friendly

Nelle Marche circolano oltre 2800 bus, poco più della metà è adibito al trasporto pubblico e solo il 37% è Euro 5 o 6. Stando ai dati Aci sul parco veicoli regionale, quasi il 40% è stato immatricolato prima del 2003. Una flotta 'anziana' quella marchigiana che, pur nel tentativo di limitare il traffico privato a beneficio della qualità dell'aria (il numero dei mezzi è aumentato del 4,6% negli ultimi 20 anni), finisce per dare il proprio contributo al carico di emissioni nocive in aria.

La Regione Marche ha così pensato di sfruttare le risorse Ue per raggiungere un doppio risultato: rinnovare il parco mezzi, incentivandone l'uso presso i cittadini, e dotarsi di veicoli con motorizzazioni a basso impatto ed 'eco friendly' come metano ed Euro 6 ma anche elettrico. Attraverso l'intervento '14.1 - Rinnovo del materiale rotabile' del Por Fesr 2014-2020, Bruxelles ha concesso ben 10.516.610,66 euro. Altri 7.361.627,46 euro sono arrivati dal Fondo Energia e Mobilità (Fem). Beneficiarie e cofinanziatrici (circa 3 milioni di euro) sono state 16 aziende del tpl regionale. Tra queste anche Conerobus, Tpl Osimo, Ami, Contram, Sam, Apm, Atac, Steat e Start. Un investimento da oltre 21 milioni di euro per l'acquisto di 105 nuovi autobus di ultima generazione.

Le risorse europee programmate sono state tutte assegnate, mentre l'intervento è in avanzata fase di attuazione: sono stati acquistati 95 autobus, tutti già in servizio.

"Uno degli obiettivi strategici della Giunta Acquaroli è quello di esaltare l'importanza e la fruibilità del trasporto pubblico locale a favore di tutte le comunità marchigiane, soprattutto per quelle colpite dal sisma 2016" sono le parole di Guido Castelli, Assessore regionale alle reti di trasporto e servizi pubblici locali. "Per farlo occorre rilanciarne l'accessibilità e la qualità del servizio al fine di ottenere che gli utenti, specie quelli delle zone interne, vengano più e meglio forniti".

L'investimento consentirà alle aziende del tpl di abbattere le spese di manutenzione di mezzi vetusti e soggetti a frequenti riparazioni. Acquisti tornati utilissimi, providenziali, con l'arrivo della pandemia. Anziché essere 'pensionati', i veicoli più attenti hanno continuato a girare. Nel dovere di non fermare il servizio ma costretti a capienze ridotte per il distanziamento a bordo, le aziende di Tpl hanno incrementato i mezzi su strada, le corse, modificato orari e fermate, previsto corse gemelle tra scuole e pendolari da e per i luoghi di lavoro. Uno sforzo straordinario.







“L'emergenza sanitaria – prosegue Castelli – ha imposto ad enti pubblici e privati sia di rinviare propri programmi e iniziative di sviluppo che, allo stesso tempo, di accelerare su alcune importanti questioni: tra queste c'è sicuramente il rinnovo parco mezzi del TPL. Per questo, come Regione faremo di necessità virtù: approfittando dei fondi messi a disposizione dal Recovery Fund così come degli stanziamenti ministeriali disponibili da qui fino al 2033, punteremo non solo a migliorare la qualità dell'offerta dei servizi, in totale accordo con i partner locali privati, ma accompagneremo il tutto realizzando un'altra delle missioni che l'Amministrazione regionale si è posta: il miglioramento degli indicatori climatici e ambientali del territorio, con meno inquinamento e più soluzioni ecosostenibili”.

Il fine resta, dunque, quello di un miglior rapporto con l'ambiente attraverso lo sviluppo sostenibile delle nostre città. In anticipo rispetto alle parole d'ordine del Green Deal europeo, grazie alla riduzione delle emissioni inquinanti si avrà un minor impatto ambientale, sarà garantito anche un servizio migliore e più confortevole ai passeggeri. I nuovi mezzi sono climatizzati e hanno anche sistemi di videosorveglianza interni, pedane per disabili, avvisatori acustici per non vedenti. Più confort nel viaggio che significa anche un aumento dei passeggeri e, di conseguenza, una diminuzione del traffico privato. E un sostanziale miglioramento dell'aria che tutti respiriamo.



**#CREDITS**

**POR FESR  
REGIONE  
MARCHE**





## “EuropeLoveSicily”: 21 nuovi treni Pop in Sicilia per potenziare il trasporto pubblico regionale

La prima regione del Sud con i moderni treni Pop: **un progetto da oltre 165 milioni di euro, finanziato con le risorse del Po Fesr Sicilia 2014-2020**. Sono stati consegnati il 27 aprile scorso nell'Isola altri due dei **ventuno nuovi convogli acquistati con i fondi Ue** e brandizzati con l'hashtag *EuropeLoveSicily*. L'obiettivo è potenziare il servizio di trasporto pubblico regionale sulle tratte ferroviarie a maggiore percorrenza.

**Il primo Pop è stato consegnato a Palermo** nel dicembre 2019. All'incontro sono intervenuti il presidente della **Regione Siciliana**, Nello Musumeci, l'amministratore delegato e direttore generale di **Trenitalia**, Orazio Iacono, l'assessore regionale alle Infrastrutture e mobilità, Marco Falcone, e il direttore generale della Divisione passeggeri regionale, Sabrina De Filippis.

**E oggi sono sedici i nuovi treni in funzione nell'Isola**, sulle tratte ferroviarie che uniscono il capoluogo a Messina e la città dello Stretto a Catania e Siracusa. Convoglicostruiti con **materiali riciclabili al 95 per cento**, per avere il minimo impatto ambientale: quattro carrozze,

quattro motori di trazione, il Pop viaggia a una velocità massima di 160 chilometri orari, ha un'accelerazione maggiore di 1 metro al secondo quadro e può trasportare fino a **530 persone**, con oltre **300 posti a sedere**. Nel complesso ha una capacità di trasporto fino al 15 per cento superiore rispetto alla precedente generazione di convogli ferroviari, e dispone di otto **porta-biciclette** di serie, che **sui treni regionali siciliani viaggiano gratuitamente**.

Le vetture acquistate rientrano nel **contratto di servizio** decennale sottoscritto nel maggio del 2018 dalla **Regione Siciliana e Trenitalia** (Gruppo FS Italiane), che prevede investimenti per oltre 426 milioni di euro, di cui circa 325 destinati all'acquisizione di nuovi treni per potenziare la mobilità locale e metropolitana. Sono complessivamente 43 i nuovi convogli che arriveranno in Sicilia, tra i quali i **21 Pop** che rientrano nell'Azione 7.3.1 “Acquisto di nuovi treni da destinare alle tratte con maggiore domanda potenziale” (Asse 7 “Sistemi di Trasporto Sostenibili” del **Po Fesr Sicilia 2014-2020**) per un importo finanziato di **165.351 milioni di euro**.





**La consegna degli ultimi cinque Pop è prevista entro fine luglio.** Da inizio anno sono stati quattro i convogli forniti da Trenitalia alla Regione, mentre nel 2020 erano stati sette i nuovi treni consegnati, nel rispetto della tempistica indicata nel contratto di servizio per il rinnovamento della flotta siciliana.

“Costruire la Sicilia del futuro significa superare il gap infrastrutturale che ci ha finora separati dall'Italia del Nord – sottolinea il presidente della Regione Siciliana, Nello Musumeci.



Con l'acquisto dei nuovissimi treni Pop, l'Isola si dota di mezzi all'avanguardia, capaci di trasportare centinaia di persone con standard di comfort e sicurezza senza eguali. **Una scelta che unisce modernizzazione dei trasporti e salvaguardia dell'ambiente”.**

I convogli ferroviari Pop acquistati dalla Regione sono tutti brandizzati con l'hashtag **#EuropeLoveSicily**, in attuazione del regolamento Ue 1303/2013 sull'utilizzo dei fondi Sie, che prevede come “le misure di informazione e comunicazione siano realizzate conformemente alla Strategia di comunicazione al fine di migliorare la **visibilità e l'interazione con i cittadini**”. Con il progetto treni Pop, **la Sicilia è stata tra le regioni vincitrici di #EUinmyRegion 2020-Postcards**, il contest che premia le più belle fotografie degli interventi finanziati dai fondi europei.



**#CREDITS**

**POR FESR  
REGIONE  
SICILIANA**





## Sicura e moderna. La Campania corre veloce

Attraverso la politica di coesione la Regione Campania sta attuando una vera e propria rivoluzione nel proprio sistema dei trasporti su rotaia, rinnovandolo, ampliandolo e rendendolo più green, sicuro e confortevole.

Si sta intervenendo sull'infrastruttura ferroviaria potenziando gli assi principali, è in corso di realizzazione l'itinerario di Alta Velocità/Alta capacità Napoli-Bari, ma molto si sta facendo anche per migliorare il livello di mobilità in ambito strettamente regionale, collegando i nodi secondari e terziari alle reti di trasporto trans-europee.

È stata avviata un'importante azione di elettrificazione, velocizzazione e ammodernamento di alcune linee esistenti (Mercato San Severino-Avellino, Salerno-Mercato San Severino-Codola e Sarno) con l'obiettivo di migliorare la qualità del servizio, aumentando la portata e riducendo i tempi di percorrenza, perseguendo, al contempo, l'obiettivo di aumentare la sostenibilità ambientale della rete dei trasporti su ferro.

Gli interventi permetteranno di dare l'addio ai

treni a gasolio e consentire l'utilizzo dei meno inquinanti vettori elettrici, aumentando anche la velocità di punta. Le opere si innestano in quelle in corso sull'asse Salerno-Avellino-Benevento, 68 km di strada ferrata che permetteranno un collegamento immediato con il resto del Paese.

Nell'area metropolitana di Napoli e sulle linee di collegamento con Salerno e Caserta sono stati acquistati e messi in circolazione i nuovi treni Jazz, convogli ferroviari moderni e sicuri, dotati di aria condizionata, accesso per disabili e sistemi di controllo. Il loro impiego ha aumentato la qualità del servizio per il milione e mezzo di pendolari che tutti i giorni usano i treni, beneficiando di standard di viaggio e di sicurezza di livello europeo.

Sempre in tema di sicurezza e comfort la giunta regionale della Campania ha approvato il programma "Smart Stations". Una serie di investimenti, a valere sul fondo europeo di sviluppo regionale, finalizzati al potenziamento degli standard di sicurezza e all'ammodernamento delle stazioni ferroviarie di EAV, azienda ferroviaria della Regione Campania.







Prosegue, inoltre, l'impegno sulla metropolitana di Napoli. Entro il 2022 l'azienda concessionaria dei lavori sulla linea 6 consegnerà, al Comune di Napoli e all'azienda municipale che si occupa della mobilità cittadina (ANM), l'opera che permetterà il collegamento ferroviario tra la zona occidentale e il centro della città. L'intera tratta sarà composta da 8 stazioni (Mostra, Augusto, Lala, Mergellina, Arco Mirelli, San Pasquale, Chiaia e Municipio), da Piazzale Tecchio nel quartiere di Fuorigrotta sino alla stazione di interscambio di Piazza Municipio, per complessivi 5,5 chilometri. La consegna avverrà in due fasi. Una prima - da Mostra a San Pasquale - entro il 2021, mentre per le restanti stazioni di Chiaia e Municipio occorrerà attendere sino alla fine del 2022.

Sulla linea 1, invece, sono in corso le prove dei nuovi treni che rinnovano il vetusto parco vetture, acquistati sempre con l'utilizzo dei fondi della programmazione 14-20, mentre la stazione Duomo, che promette di essere una delle più belle al mondo inglobando al proprio interno un tempio isolimpico emerso durante i lavori, aprirà entro l'autunno.

## VIDEO



***Nuovi treni per i pendolari***

***Napoli, la linea 6 della Metropolitana***



**#CREDITS**

**POR FESR  
REGIONE  
CAMPANIA**



## Una mobilità sostenibile e accessibile in Calabria: con i Fondi europei nuovi convogli ferroviari performanti

**Trasporto intelligente e sostenibile per una Calabria più connessa e green.** Un traguardo raggiungibile grazie alla messa in esercizio, lungo la rete ferroviaria calabrese, di 4 nuovi convogli altamente performanti, in grado di garantire un servizio declinato secondo i moderni standard di comfort, security, affidabilità, e accessibilità per le persone a ridotta mobilità e con disabilità.

Si tratta di 4 treni Pop di costruzione Alstom, già in circolazione sui binari della Calabria, acquistati con un impegno complessivo di **25,8 milioni di euro del POR Calabria 14/20** (Asse 7 - Obiettivo Specifico 7.3 - Azione 7.3.1) nell'ambito di un ampio programma di rinnovamento del materiale rotabile avviato dal Contratto di Servizio tra Regione e Trenitalia per offrire ai cittadini una mobilità che privilegi soluzioni di trasporto collettive, condivise, integrate e sostenibili.

Una nuova concezione del trasporto, dunque, quella che caratterizza le potenzialità dei treni Pop a trazione elettrica, dedicati ai pendolari che si spostano sulle brevi e medie distanze nell'ambito del servizio di trasporto passeggeri

che Trenitalia svolge sulla rete ferroviaria elettrificata.

I nuovi treni regionali possono ospitare ognuno circa 530 persone, con oltre 300 posti a sedere, e rispondono alla politica di sostenibilità ambientale poiché sono **riciclabili per il 95% e consumano il 30% di energia in meno rispetto alla precedente generazione.**

Ampiezza e luminosità degli spazi interni e delle sedute, la silenziosità e i diversi comfort contribuiscono a rendere l'esperienza a bordo dei Pop paragonabile a quella di un servizio ferroviario ad Alta Velocità. I corridoi consentono una migliore circolazione dei passeggeri e sono adatti alle persone con ridotta mobilità, le sedute sono dotate di prese per l'alimentazione (di PC, tablet e cellulari), l'illuminazione è ottimizzata grazie a grandi finestrini e i livelli di temperatura confortevoli vengono mantenuti grazie a un impianto di condizionamento potenziato (isolamento termico e raffreddamento dell'ambiente in tempi ridotti).







Il treno è dotato anche di un sistema informativo integrato con l'infrastruttura di terra ed offre un servizio di informazione e intrattenimento audio video con numerosi display visibili da tutte le aree, e una rete Wi-Fi accessibile ai passeggeri e al personale di bordo.

Sarà possibile ridurre l'età media della flotta regionale con l'ingresso in esercizio, entro il 2024, di nuovi treni in larga parte prodotti nello stabilimento Hitachi di Reggio Calabria, fornitore di Trenitalia anche per l'intero territorio nazionale.



L'acquisto dei 4 treni Pop, a valere sul fondo europeo di sviluppo regionale, realizza così un primo segmento del piano di investimenti più complessivo al centro del Contratto di Servizio di lunga durata (2018-2032) tra Regione Calabria e Trenitalia rivolto ad innalzare la qualità del servizio ferroviario sia attraverso l'acquisizione di nuovo materiale rotabile che con interventi di manutenzione e di potenziamento delle attività industriali sul territorio.



**#CREDITS**

**POR FESR-FSE  
REGIONE  
CALABRIA**





## Il mare unisce la Puglia e la Grecia: più vicine grazie alla rete dei porti minori AI SMART

La Puglia e la Grecia, unite e separate dal mare, fanno leva sul trasporto marittimo a corto raggio, quale alternativa validissima ai corridoi pan europei, per sviluppare un turismo sostenibile e inclusivo basato su rotte intermodali che collegano i porti alle risorse naturali e paesaggistiche dell'entroterra.

Questa la sfida di [AI Smart](#), un progetto strategico finanziato dal Programma di Cooperazione Interreg V-A Grecia-Italia 2014-2020, che sviluppa una rete di porti intelligenti, green e integrati nell'area Adriatico Ionica, tra la Regione Puglia sul lato Italia e la Regione delle Isole Ioniche, la Regione della Grecia occidentale e la Regione dell'Epiro in Grecia.

Un network di porti in grado di sfruttare le rotte brevi e sostenibili, come alternativa validissima alle rotte croceristiche, e valorizzare i porti minori come finestre di accesso all'entroterra di cui scoprire inesplorate bellezze culturali e naturalistiche.

Più di 67 porti della Regione Puglia sono stati mappati, cinque dei quali, Mola di Bari, Otranto, Bari, Brindisi e Monopoli sono stati selezionati come hub principali della nuova rete AI SMART insieme a numerosi porti dal versante greco Marina di Nidry, Naftaktos e Mytikas e il Porto di Corfù come gateway nelle regioni greche.



Una nuova mobilità regionale che intercetta il flusso turistico che giunge in Puglia dalla Grecia, dall'Albania e dal Montenegro, attraverso i grandi porti di Corfù, Igoumenitsa e Patrasso per la Grecia, i porti di Durazzo, Valona e Saranda per l'Albania e il porto di Bar per Montenegro e lo indirizza alla scoperta dei tesori territoriali, creando interconnessione tra la rete di trasporto marittimo e la rete terrestre.



Il progetto sperimenterà due azioni pilota: l'attivazione di un servizio di trasporto marittimo regionale, il Metro-Mare, che unirà Bari con Otranto attraverso diversi scali turistici minori della regione Puglia quali, Mola, Monopoli e Otranto, alcuni dei quali interessati da lavori infrastrutturali, con prospettive di estensione sia a Sud, verso il versante ionico ma anche al Nord fino a raggiungere il Gargano, e una connessione veloce, settimanalmente attiva, tra il porto di Otranto e quello di Corfù: in questo

modo la rete di trasporto regionale sulle coste pugliesi con la connessione transfrontaliera intercetterà una fetta di mercato turistico, molto importante per lo sviluppo delle aree interne.

Una mobilità di trasporto smart, a basso impatto ambientale, che rende il turismo sostenibile, grazie alla digitalizzazione dei porti e al lavoro congiunto e coordinato delle autorità portuali con la governance regionale, locale e transfrontaliera.

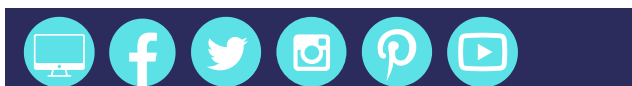


Info sul progetto:



**#CREDITS**

**Interreg V- A  
Greece-Italy  
Programme 2014 2020**



## Nuovo approccio transfrontaliero alla mobilità dei passeggeri tra l'Italia e la Croazia

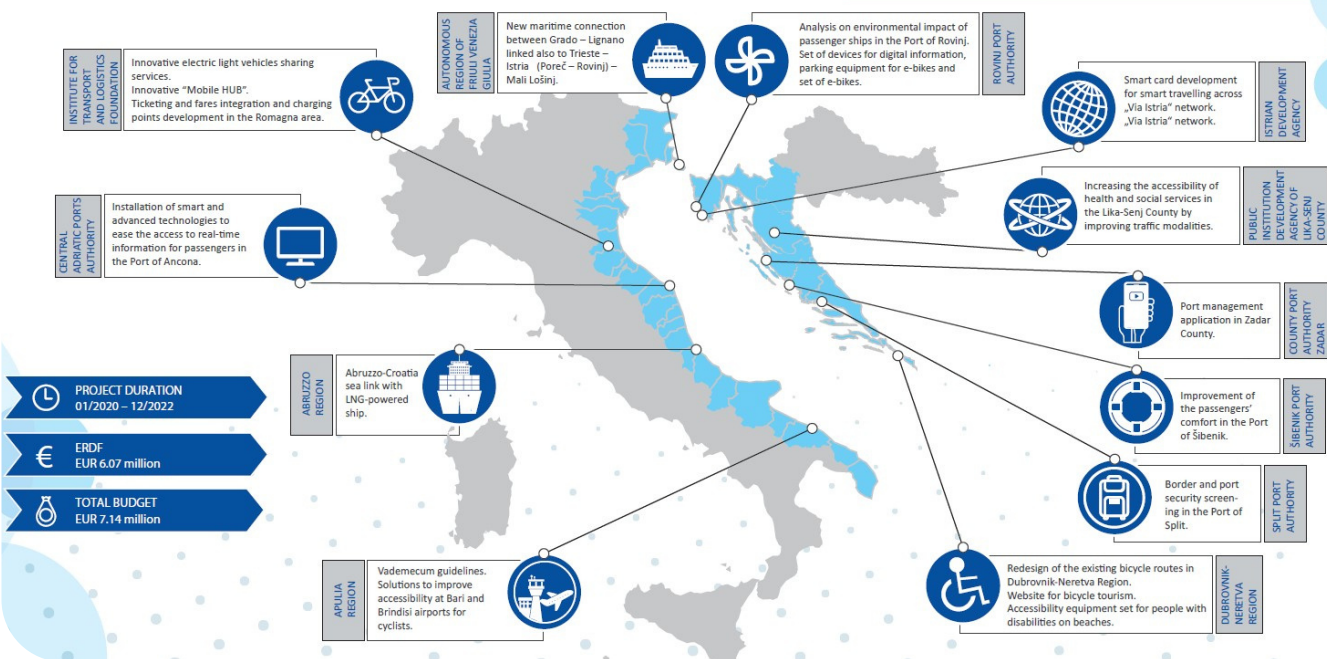
L'area transfrontaliera tra l'Italia e la Croazia è caratterizzata da una forte predominanza del trasporto su strada e da scarsi collegamenti con l'hinterland. Questo causa colli di bottiglia e la mancanza di collegamenti di qualità, portando le persone a organizzare i propri viaggi in autonomia, con un effetto negativo all'ambiente. Per questo motivo il progetto MIMOSA mira a identificare e testare soluzioni innovative per ridurre l'impatto ambientale del trasporto passeggeri, aumentando la multimodalità e passando ai mezzi più sostenibili, facilitando l'accesso alle informazioni di trasporto tramite applicazioni ICT e promuovendo nuove soluzioni di mobilità. Sebbene esistano già delle iniziative di successo a favore delle mobilità sostenibile, l'ottimizzazione richiede ulteriori sforzi.

Il carattere innovativo del progetto consiste nel fornire per la prima volta informazioni aggiornate relative alla domanda dei servizi trasportistici per tutta l'area del programma a livello locale, regionale e transfrontaliero, con lo scopo di convincere i passeggeri ad abbandonare l'uso delle automobili a favore di soluzioni di trasporto più sostenibili.

L'analisi include anche uno studio sulle abitudini di viaggio, con strumenti di realtà virtuale per dimostrare quanto la singola persona contribuisca all'inquinamento e al traffico congestionato, rendendo le nostre città meno vivibili.

Il carattere transfrontaliero di MIMOSA permette ai partner di affrontare le sfide territoriali e di portare la multimodalità a un livello superiore, verso un giusto equilibrio tra la domanda e l'offerta attraverso soluzioni più green. In particolare MIMOSA intende:

- Migliorare la conoscenza sul trasporto passeggeri e promuovere il cambiamento dell'atteggiamento dei viaggiatori
- Migliorare i collegamenti multimodali e sostenibili, fornendo ai passeggeri servizi armonizzati e standardizzati
- Stabilire un network transfrontaliero per promuovere un dialogo stabile.







I partner svolgeranno, infatti, 12 attività pilota che vanno dall'utilizzo degli strumenti ICT (sistemi d'informazione in tempo reale, smart card, schermi informativi per i passeggeri) alle nuove piste ciclabili, soluzioni di accessibilità per persone disabili, dal vademecum per un accesso facilitato per i ciclisti all'aeroporto di Brindisi, ai miglioramenti nei porti (screening di sicurezza nei porti e ai confini, analisi dell'impatto ambientale) dai nuovi collegamenti marittimi e servizi con la nave a GPL, fino alle soluzioni di bike sharing e parking e servizi innovativi di sharing per veicoli elettrici leggeri.



Quali risultati possiamo aspettarci? Prima di tutto verrà istituito un network che renderà la cooperazione tra stakeholder più forte, con una maggiore capacità di pianificazione. Le applicazioni, le soluzioni smart e i servizi adottati saranno testati e utilizzati per incentivare i passeggeri a cambiare le loro abitudini attraverso campagne di sensibilizzazione a livello regionale e transfrontaliero. MIMOSA contribuirà anche alle politiche locali, regionali, nazionali ed europee, con un particolare focus sulle strategie macro-regionali.

Infine i partner del progetto si assicureranno che i risultati ottenuti possano essere utilizzati da altri enti e regioni anche dopo la fine del progetto.



**#CREDITS**

**Interreg  
Italy-Croatia  
Programme**



**Servizi integrati, soluzioni ICT e multimodali a favore di una migliore connettività transfrontaliera tra Italia e Croazia**

Il progetto ICARUS, finanziato dal programma Interreg Italia Croazia mira a migliorare i collegamenti transfrontalieri applicando soluzioni di Information and Communication Technology (ICT) e connessioni sostenibili e multimodali tra la costa e l'hinterland. L'area a cui il progetto fa riferimento è caratterizzata da un massiccio utilizzo dei mezzi privati che comporta traffico congestionato, lunghe attese e inquinamento ambientale. Le attività proposte richiedono perciò un cambiamento di mentalità riguardo alla mobilità, partendo dall'approccio "Mobility as a Service" (MaaS) – Mobilità come servizio – che significa mettere gli utenti al centro dei servizi di trasporto, offrendo loro soluzioni di mobilità su misura, basate sulle loro necessità individuali.

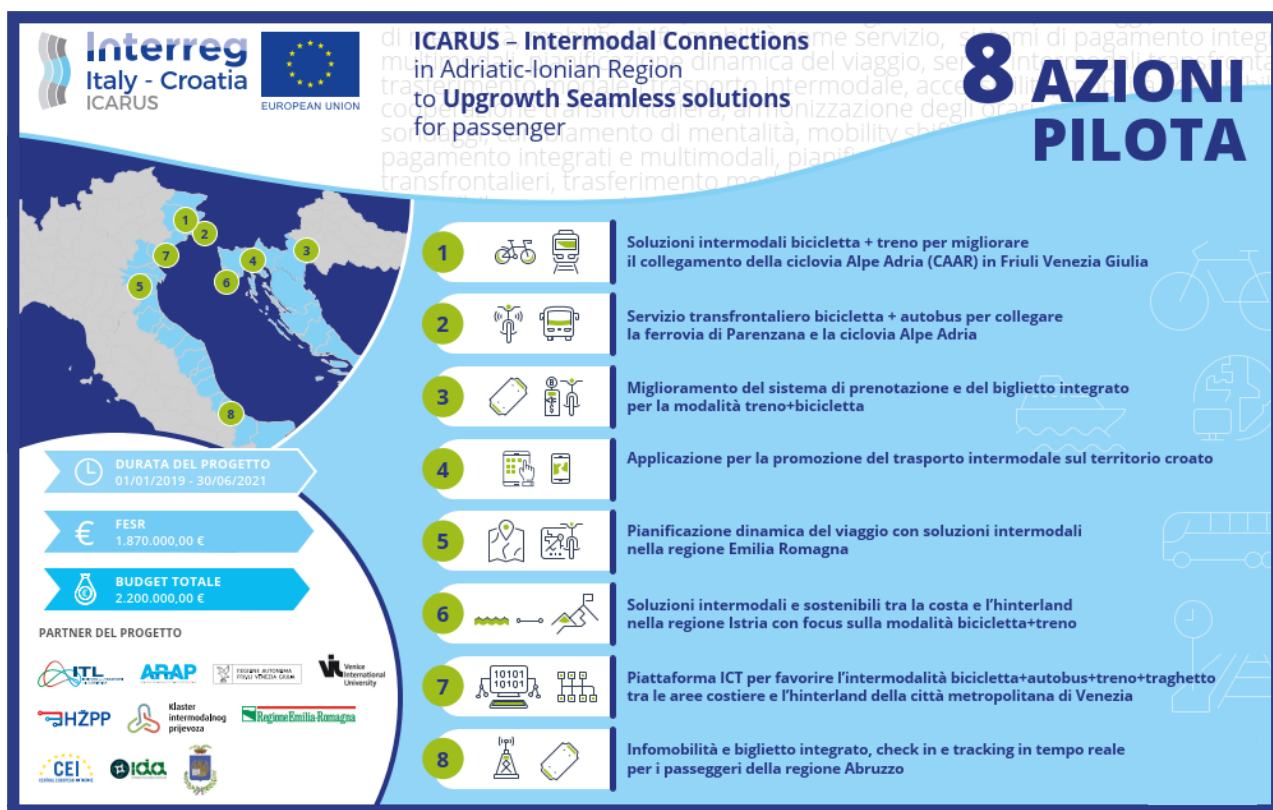
In seguito ad un'attenta analisi dello stato dell'arte, dieci membri del consorzio si sono impegnati a realizzare otto azioni pilota e uno studio con lo scopo di promuovere la mobilità sostenibile ed incentivare i cittadini a cambiare le loro abitudini a favore della mobilità integrata e a basso impatto ambientale.

Alcune delle attività pilota sono già state

completate, come l'installazione delle rampe per facilitare l'accesso con la bicicletta a mano ai binari delle stazioni ferroviarie esistenti lungo la Ciclovia Alpe Adria per agevolare i turisti che scelgono di sfruttare il servizio di trasporto su treno. Nella Città Metropolitana di Venezia, hanno acquisito dei porta-bici per autobus e la realizzazione di hub per biciclette.

È inoltre disponibile il portale e l'applicazione per la promozione del trasporto intermodale sul territorio croato: <https://icarus-mobility.com/> che contiene informazioni relative a tutte le soluzioni di viaggio nella regione Primorje Gorski Kotar, servizi di bike-sharing e noleggio bici, come anche soluzioni di viaggio nell'area transfrontaliera tra l'Italia e Croazia con lo scopo di incentivare i cittadini a utilizzare modalità di trasporto più sostenibili.

Diversi piloti offrono servizi integrati, come il collegamento transfrontaliero via mini bus con il trasporto per le biciclette per collegare la Ciclovía Alpe Adria e Parenzana, la promozione del servizio per il trasporto bici su treni che collegano l'hinterland e la costa della regione Istria, o la realizzazione di porta-bici sugli autobus.







Soluzioni legate alla ICT e info-mobilità sono un elemento cruciale di molte attività pilota, perché consentono ai viaggiatori di consultare tutte le modalità di viaggio disponibili e pianificare il percorso desiderato.

La città metropolitana di Venezia sta portando avanti la sistematizzazione e ottimizzazione della piattaforma ICT, fornendo agli utenti informazioni relative alle opportunità di spostamento multimodali nell'area metropolitana, contribuendo così a migliorare anche la connettività transfrontaliera.



In Abruzzo, invece, è in corso di sviluppo l'applicazione che, oltre a fornire le diverse soluzioni di viaggio per il percorso desiderato, permetterà il check-in e tracking in tempo reale per i passeggeri della regione.

Infine, l'Università Internazionale di Venezia (VIU) sta predisponendo un caso di studio incentrato sul corridoio multimodale (una sperimentazione di viaggio integrato con bici, treno e traghetto) tra Italia e Croazia con lo scopo di incrementare l'offerta turistica. Tramite lo studio, VIU identificherà i corridoi, testerà la loro usabilità e fornirà indicazioni per i successivi miglioramenti o attuazioni.

Il progetto ICARUS dispone di un budget totale di € 2.200.00,00 e si concluderà a Dicembre 2021.



**#CREDITS**

**Interreg  
Italy-Croatia  
Programme**





# COMUNICAZIONE



48



C'È UN NUOVO SPAZIO  
OVE LE SCUOLE DEL PON  
POSSONO RACCONTARE

50



52



54



## L'EUROPA È QUI

Grazie ai Fondi europei  
qui le persone realizzano  
i loro progetti

Scopri tutte le storie su  
[www.regione.emilia-romagna.it/europa-qui](http://www.regione.emilia-romagna.it/europa-qui)

56



58



## BANDO SOSTEGNO PROGETTI IMPRESE CULTURALI E CREATIVE



REGIONE UMBRIA

60

EUROPA  
BIST *du.*  
L'EUROPA  
SEI *tu.*

62



64

## Comunicare la solidarietà europea in azione: le buone pratiche del Fondo Sociale Europeo

Per fronteggiare la crisi coronavirus, la Commissione europea ha sostenuto il sistema sanitario impegnato a salvare vite umane, ha contribuito a mantenere i posti di lavoro e a prevenire il collasso dell'economia.

Per fare questo, in aprile 2020 la Commissione ha lanciato due pacchetti di misure: l'iniziativa di investimento in risposta al coronavirus (CRII) e l'iniziativa di investimento in risposta al coronavirus Plus (CRII +), che sono state rapidamente approvati dal Parlamento europeo e dal Consiglio europeo.

L'iniziativa di investimento in risposta al coronavirus ha fornito liquidità immediata ai bilanci degli Stati membri e ha contribuito ad anticipare i 37 miliardi di EUR non ancora assegnati di finanziamenti della politica di coesione per il periodo 2014-2020.

In particolare, il FSE ha sostenuto i posti di lavoro del personale medico-sanitario sul campo, finanziato la cassa integrazione per mantenere i posti di lavoro, ha promosso il passaggio alla formazione a distanza negli istituti scolastici e ha finanziato i servizi sociali alle categorie più deboli che sono state più duramente colpite dalla

pandemia, come gli anziani, le persone con disabilità o le famiglie disagiate.

Questi interventi sono stati integrati con il pacchetto REACT-UE che rafforza con 47,5 miliardi di Euro i fondi della politica di coesione fino al 2023. Nell'ambito di REACT-EU il Fondo sociale europeo continua a svolgere un ruolo chiave nel sostegno all'occupazione alle competenze e all'inclusione sociale. I dati sono disponibili in tempo reale sulla [Coronavirus Dashboard](#).

Nel 2020 i leader europei hanno concordato un importante piano di ripresa per l'Europa. Si tratta di un accordo senza precedenti nella storia dell'UE, sia per la capacità della Commissione di concedere prestiti sui mercati, che per l'entità delle risorse mobilitate. I finanziamenti saranno destinati alla ripresa europea e alla transizione verde e digitale.

Il pacchetto ambizioso è costituito dal bilancio a lungo termine dell'UE, per un valore di 1,074 miliardi di euro, e da un ulteriore strumento per la ripresa di 750 miliardi— Next Generation EU — che aiuterà gli Stati membri a rilanciare l'economia, agevolerà gli investimenti pubblici e privati e ci aiuterà a imparare dalla crisi.





## BUONE PRATICHE FSE IN ITALIA



Il progetto **“Portineria di Quartiere” a Torino**, per esempio, cofinanziato dal FSE, contribuisce a combattere l'emarginazione delle fasce più deboli della popolazione, come gli anziani, le persone sole, o con disabilità.



**Con il sostegno del FSE**, un ex dormitorio a Napoli è stato ristrutturato e trasformato in un centro più capiente, per accogliere persone senza fissa dimora e migranti durante la pandemia.



A **Milano il FSE** finanzia le idee più innovative dei cittadini per valorizzare le periferie più e promuovere la rinascita delle comunità.



A **Catania il FSE** contribuisce ad aiutare i bambini e ragazzi in difficoltà che hanno abbandonato gli studi e le loro famiglie. Questi sono solo alcuni esempi, a livello locale, della solidarietà europea in azione.

Nell'ambito di questo pacchetto, il nuovo FSE Plus (FSE+), con un budget di 98 miliardi di euro (in prezzi correnti), sarà lo strumento per affrontare le sfide sociali nell'era post-crisi, come ad esempio, l'aumento della disoccupazione giovanile, la necessità di orientare gli aiuti alimentari e materiali di base verso gli indigenti e il rischio di povertà infantile.

È importante comunicare queste misure. Nelle ultime settimane abbiamo lanciato una prima campagna sui social media interamente dedicata al Fondo Social europeo. L'obiettivo della campagna è mostrare che il Fondo Social Europeo continua ad aiutare le persone durante la pandemia, sostenendo l'occupazione e promuovendo concretamente l'inclusione sociale.

La campagna di comunicazione ha avuto un grande successo e a breve partirà la seconda fase, più incentrata sulla lotta alla disoccupazione giovanile.



**#CREDITS**

**DG Employment,  
Social Affairs &  
Inclusion**



## Il PON Per la Scuola dà voce ai protagonisti dei progetti

Sedie, scrivanie e altri arredi di design ecosostenibili realizzati dal Liceo Picasso di Pomezia, video di animazione per combattere il bullismo e il cyber bullismo ideati dall'Istituto comprensivo di Pozzallo in provincia di Ragusa, allestimento di laboratori per la simulazione del traffico aereo nell'Istituto Marconi di Padova sono solo alcuni esempi di progetti realizzati nell'ambito del Programma Operativo Nazionale "Per la Scuola: competenze e ambienti per l'apprendimento 2014-2020(FSE-FESR)", a titolarità del Ministero dell'Istruzione.

La novità è che questi e molti altri progetti sono raccontati direttamente dai protagonisti – studentesse e studenti, docenti, tutor, personale scolastico e famiglie – e dallo scorso dicembre, in occasione dell'evento annuale del PON Per la Scuola 2020, sono disponibili sul sito [ilponperlamiascuola.istruzione.it](http://ilponperlamiascuola.istruzione.it).

Il nuovo sito è parte di una più ampia campagna di comunicazione "Il PON Per la MIA Scuola" avente l'obiettivo di condividere risultati raggiunti dal Programma, attraverso la

narrazione diretta dei destinatari finali degli interventi.

Finora le scuole hanno candidato 800 progetti finanziati dal PON nelle scuole italiane di diverso ordine e grado. La selezione delle migliori esperienze, tra quelle inviate, alimenta lo spazio web **Il PON Per la MIA Scuola** che, oltre ad offrire una vetrina dei progetti finanziati e raccontati dai protagonisti, offre anche la possibilità di navigare, filtrando le esperienze per territorio, area tematica, Fondo (FSE o FESR) oppure attraverso una ricerca libera. Per ogni intervento finanziato sono disponibili: una scheda progettuale; informazioni sulla scuola beneficiaria e i contributi audiovisivi.

Il viaggio virtuale attraverso il sito ha sostituito in questo anno, a causa dell'emergenza sanitaria da Covid-19, il percorso a livello territoriale tra le esperienze delle scuole.

Il prossimo obiettivo è continuare a dare voce ai protagonisti dei progetti didattici e formativi e proseguire il viaggio/confronto tra le esperienze progettuali.





Il sito contiene anche una sezione – Crea – attraverso la quale è possibile approfondire strumenti e tecniche per una comunicazione efficace, al fine di supportare le scuole nella diffusione e nella disseminazione dei risultati e delle buone pratiche che il Programma Operativo Nazionale finanzia su tutto il territorio nazionale.

Infine, per promuovere il racconto dei progetti realizzati, il PON Per la Scuola partecipa con una rubrica fissa bisettimanale – appuntamento il martedì e il giovedì – al racconto del progetto Le

Scuole, una campagna social avviata dal Ministero dell'Istruzione sui canali [Instagram Le Scuole](#) e [Facebook Le Scuole](#) dedicati alle scuole, alle storie dei loro protagonisti e all'innovazione didattica e digitale.



**#CREDITS**

**PON PER LA  
SCUOLA  
2014-2020**





## PREMIO INNOVAZIONE SMAU: i progetti innovativi del PON Imprese e Competitività

Al fine di rendere pienamente protagoniste le imprese che, con i fondi europei, creano innovazione e sviluppo, evidenziando quindi i vantaggi tangibili che la politica di coesione comporta in termini di economia reale, si è realizzato un **progetto pilota** in collaborazione con SMAU, la piattaforma nazionale ideata per dialogare direttamente con il sistema produttivo italiano che da anni organizza un circuito di appuntamenti territoriali per favorire la cultura dell'innovazione nelle imprese condividendo e promuovendo casi di successo e la connessione tra gli ecosistemi dell'innovazione. Il progetto, frutto della collaborazione tra il MISE-DGIAI e SMAU, ha visto l'istituzione, per la prima volta, del **PREMIO INNOVAZIONE SMAU - "Innovare con il PON IC"**.

Destinato alle imprese beneficiarie del PON IC che hanno realizzato progetti innovativi, il premio è stato assegnato nell'ambito del Roadshow SMAU 2019. In occasione delle tappe di Milano e Napoli, i vincitori hanno potuto presentare il proprio percorso di innovazione nell'ambito degli Smau Live Show: un'occasione di grande visibilità per entrare in contatto con altre aziende innovative e con i principali attori del panorama dell'innovazione italiano, portando la propria testimonianza sulle opportunità fornite dai Fondi europei.



### Prima edizione - SMAU Milano 2019

A vincere la prima edizione del premio sono state **Innovation Engineering** e **Bit4id**, che hanno ricevuto il riconoscimento nella cornice di SMAU Milano 2019, in occasione della prima delle due tappe dell'Evento annuale del PON Imprese e Competitività 2014-2020 dal titolo "Fondi europei occasioni di sviluppo e innovazione".

**Innovation Engineering**, impresa specializzata nella progettazione e nello sviluppo di soluzioni IT avanzate per la ricerca, l'accesso e la gestione delle informazioni, ha vinto con il progetto **WheesBee**, una piattaforma software altamente customizzabile per team di ricerca e sviluppo e per il management aziendale a supporto di processi di innovazione in modo scientifico e ripetibile.



VALERIA MARINO (CEO DI INNOVATION ENGINEERING) E ALESSANDRO SCOGNAMIGLIO (DIRETTORE MARKETING AND SALES DI BIT4ID)

Bit4id, azienda leader in sistemi e software di sicurezza per la gestione delle identità digitali basate su sistemi PKI (Public Key Infrastructure), si è aggiudicata il premio per il progetto EUCLID, un sistema che combina la mobilità con tecnologie innovative come blockchain, funzioni omomorfe e dispositivi per l'autenticazione, con lo scopo di rendere sicure le transazioni elettroniche.



SIMONA REGINA (GIORNALISTA DI RADIO RAI), GIUSEPPE BRONZINO (ADG DEL PON IC), ROBERTA PELLEGRINO (CO-FOUNDER DI LUDWIG), GIACOMO CORVISIERI (HEAD OF COLLABORATIVE RESEARCH PROJECTS DI ITALTEL), PIERANTONIO MACOLA (PRESIDENTE DI SMAU)

## Seconda edizione - SMAU Napoli 2019

La premiazione dei vincitori della seconda edizione si è svolta nella cornice di SMAU Napoli 2019, in occasione della seconda tappa dell'Evento annuale del PON IC. Ad aggiudicarsi il riconoscimento, due imprese siciliane: Ludwig e Italtel.

La startup **Ludwig** ha vinto con l'omonimo progetto di un motore di ricerca linguistico specializzato nel confronto di frasi in contesti affidabili che, attraverso l'uso di algoritmo e database proprietari, consente di scrivere correttamente in inglese.

**Italtel**, società specializzata in soluzioni end-to-end su tematiche chiave per la produttività e il successo di business, è stata premiata per due progetti: **AGILE NETWORKS** e **RE-ACTOR** (Rich Environment- Appliance and fog Computing platform for internet of Things Optimizer Real time).

Il primo progetto punta all'evoluzione del catalogo di soluzioni e prodotti in ambiti quali: 5G, Network Automation e Contextual and Enriched Communication. Il secondo progetto risponde alle sfide poste dalle tecnologie IoT (Internet of Things) e ne abilita la diffusione grazie a soluzioni innovative

## Approfondimenti I FATTI DEL PON 2019

### VIDEO

**"Premio Innovazione SMAU -  
Innovare con il PON IC"**



## #CREDITS

**PON IMPRESE E  
COMPETITIVITÀ  
INIZIATIVA PMI  
2014-20**





# Rural4Learning. Coltiva la tua passione per la terra

## Un progetto in cammino tra conoscenze dei giovani, sostenibilità e innovazione

**Rural4Learning** è un progetto che fa parte del Piano di Comunicazione (PdC) a sostegno del programma **Rete Rurale Nazionale** (RRN) per l'Italia 2014-20. Il progetto, promosso dal Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali (Mipaaf), ha lo scopo di **promuovere la conoscenza degli effetti e delle opportunità dei programmi di sviluppo rurale** (PSR), attraverso alcuni dei casi più significativi cofinanziati dall'Unione europea.

Alla base di quest'azione di comunicazione istituzionale ci sono alcuni elementi innovativi:

**1.** La costruzione di un **network** tra Istituzioni, Istruzione (Università e Scuole) e Imprese (Aziende agricole) per favorire l'interazione, il confronto e lo scambio di conoscenze, esperienze e competenze e replicare il progetto attraverso il PdC dei Psr regionali

**2. Il format interattivo** articolato in quattro fasi: a) **formazione online**, video-lezioni per acquisire nuove conoscenze e selezionare i partecipanti alle attività in presenza; b) **esperienza sul campo**, visite aziendali e lavori di gruppo per dare concretezza e sostegno ai

fabbisogni di informazione e formazione specifica in tema di agricoltura biologica, multifunzionalità e innovazione; c) **consulenza aziendale**, laboratori di studio e analisi di Business Plan per verificare la sostenibilità economica dei progetti aziendali; d) **orientamento professionale**, career day per stimolare la creazione di progetti d'impresa e start up.

**3. Il coinvolgimento attivo** dei diretti beneficiari che entrano a far parte del progetto e contribuiscono a determinarne l'evoluzione ("progetto in cammino") attraverso le diverse esperienze pilota: Rural4School. «Sfide dell'agricoltura multifunzionale e opportunità del PSR per i giovani» che nel biennio 2015-16 ha coinvolto oltre 1600 studenti di 33 Istituti Agrari d'Italia di 18 Regioni; Rural4University. Sviluppo rurale, agricoltura biologica e innovazione che nell'edizione 2020-21 ha visto la partecipazione di 17 Università d'Italia, 11 Regioni, oltre 50 aziende agricole, fino al nuovo percorso Cambia-Menti2022-23 che coinvolgerà oltre mille giovani nell'ambito di tre categorie (studenti, imprenditori, innovatori).







Dopo la pandemia da Covid-19 il pacchetto formativo si è evoluto, grazie all'alleanza tra la RRN e l'hub rurale Vazapp. Per la prima volta la Rete Rurale ha organizzato un hackaton agricolo, cioè una **maratona di cervelli**, con un approccio innovativo basato sull'ascolto delle storie degli imprenditori, sulla formazione con professionisti che lavorano su nuovi scenari, sull'approfondimento con l'aiuto di esperti delle principali criticità che le aziende devono affrontare, fino alla ricerca in team di soluzioni innovative e condivise ai problemi degli agricoltori.



“Riabitare la terra e restituire valore all'ecosistema rurale” è il messaggio in bottiglia racchiuso nel nuovo percorso Cambia-Menti che coinvolge giovani studenti, imprenditori e professionisti del digitale da tutta Italia, con lo scopo di consolidare l'alleanza trasversale tra agricoltura, ricerca, innovazione e valori e di offrire ai giovani prospettive occupazionali nelle aree rurali.



**#CREDITS**

**MINISTERO DELLE  
POLITICHE  
AGRICOLE  
ALIMENTARI E  
FORESTALI**



## L'Europa è QUI, in Emilia-Romagna: parola di beneficiari dei Fondi europei

Fondi europei servono davvero a far crescere un territorio? In Emilia-Romagna a rispondere sono coloro che hanno ricevuto questi contributi e li hanno utilizzati per realizzare progetti, servizi, innovazioni utili a tutta la comunità.

Chiusa alla fine del 2020, la terza edizione del concorso regionale aperto ai beneficiari dei Fondi europei, dal titolo L'Europa è QUI, è stata quella con la più alta partecipazione: 114 candidature, inviate da beneficiari del Fondo europeo di sviluppo regionale, del Fondo sociale europeo e dei programmi Interreg, coinvolti quest'anno per la prima volta.

Tante voci, un filo conduttore: in Emilia-Romagna l'Europa c'è e si fa sentire.

Grazie a queste testimonianze, si è aperta una finestra sulla quotidianità, con storie di lavoro, studio, innovazione, sostenibilità, coraggio.

Un racconto corale semplice e diretto, presentato con molteplici scelte narrative: video, infografiche, fumetti, vignette. In ogni storia emerge la capacità di spiegare con chiarezza ed efficacia innovazioni in campo medico, tecnologie per ridurre l'impatto sull'ambiente, applicazioni mobili e servizi per incentivare il turismo, soluzioni anti-contagio per ripartire in sicurezza, corsi di formazione tecnica da cui nascono applicazioni innovative, spazi aperti ai cittadini per l'inclusione digitale.

Ma chi sono i protagonisti di questi racconti? Imprenditori, ricercatori, professori universitari e dottorandi, rappresentanti degli enti locali, destinatari dei corsi di formazione, che con la loro autenticità arricchiscono il punto di vista e il ruolo della pubblica amministrazione.

Ecco alcuni esempi tra i vincitori del concorso, per entrare nel vivo del racconto corale dei risultati raggiunti in Emilia-Romagna grazie ai Fondi europei.



Emilia-Romagna  
**facciamo**  
la differenza.

# L'EUROPA È QUI

**Grazie ai Fondi europei  
qui le persone realizzano  
i loro progetti**

Scopri tutte le storie su  
[www.regione.emilia-romagna.it/europa-qui](http://www.regione.emilia-romagna.it/europa-qui)



**"Cancer omics strategies for personalized treatments" di Martina Mazzeschi,**  
dottoranda dell'Università di Bologna



Con un **fumetto** semplice ma efficace, Martina ci racconta l'importanza della sua ricerca per individuare terapie mirate e personalizzate per la cura del cancro del colon retto, limitando l'utilizzo delle chemioterapie. Un risultato di grande valore, che ha aperto la collaborazione con un istituto israeliano: Europa oltre l'Europa, grazie ai Fondi europei.

**Progetto Soundscape**  
di **Fondazione Cetacea Onlus**



Quali sono le conseguenze dell'inquinamento acustico sottomarino in alto Adriatico? Tramite l'istallazione di sonde **il progetto** è in grado di valutare l'impatto del fenomeno sulla fauna selvatica. Ciò che emerge è l'importanza etica dell'ascolto e del rispetto dell'ambiente naturale.

**"Noi diciamo NO al bullismo"**  
di **Fondazione EnAIP Forlì-Cesena**



**Un'immagine** molto toccante, in bianco e nero, che affronta il tema del bullismo con grande realismo ed efficacia.

**Laboratorio aperto di Piacenza**



Uno **spazio polivalente**, per giovani e meno giovani, per apprendere e praticare innovazione e convivenza, per sperimentare le nuove tecnologie e avvicinarsi così a un futuro di condivisione e partecipazione.

**Tutte le storie sono online**

**Continuate a seguirci, è già in preparazione il nuovo concorso...**



**#CREDITS**

**POR FESR  
REGIONE  
EMILIA-ROMAGNA**





## La Puglia accanto e #Weareincasa: le azioni della Regione a sostegno di persone, imprese e comunità

Nel 2020, il Governo e il Parlamento hanno messo in campo ingenti risorse per affrontare l'emergenza dovuta all'epidemia da Covid-19.

I Decreti Cura Italia, Liquidità, Rilancio e Agosto sono stati adottati interventi di vasta portata su ambiti come sanità, lavoro, liquidità, fisco, famiglie e imprese.

Un'azione proseguita con i successivi provvedimenti "ristori" destinati alle categorie più colpite dalle restrizioni.

Anche la Regione Puglia in seguito alla pandemia da Covid-19 e all'emergenza economica determinata dal lockdown, ha attivato una manovra da 750 milioni di euro con più di cento interventi messi in campo per fronteggiare la crisi.

Con le campagne "La Puglia accanto" e "#Weareincasa" la Regione ha attivato due strumenti digitali raccogliendo tutti i servizi che la Regione mette a disposizione dei cittadini come aiuto concreto per chi ha bisogno di supporto e come spazio virtuale per socializzare, conoscere nuove iniziative culturali e trascorrere il tempo libero.

L'iniziativa "La Puglia accanto", realizzata con il supporto degli assessori Raffaele Piemontese, Sebastiano Leo, Mino Borraccino e Loredana Capone, la Regione è uno strumento di ricognizione delle misure finanziate coi fondi del programma operativo regionale per affrontare le difficoltà causate dall'emergenza sanitaria.

L'idea di fondo, orientare il cittadino nella scelta della misura più adatta per superare le difficoltà, si è concretizzata con la realizzazione di una nuova sezione del portale istituzionale online dal 16 giugno 2020.

La comunicazione effettuata sui social network e tramite il portale si è incentrata sulla divisione delle azioni in sette linee di intervento:

- imprese; - salute; - comunità; - lavoro;
- innovazione; - cultura; - turismo.

Un elenco di misure che, divise per settore di intervento, ha mirato al contenimento e alla gestione dell'epidemia comunicando in maniera puntuale al cittadino: nuove modalità di accesso ai luoghi di cura, nuove tipologie di prestazioni sanitarie, di accesso ai servizi e alle attività della vita quotidiana.





## LA PUGLIA ACCANTO

LE AZIONI DELLA REGIONE  
A SOSTEGNO DELLE PERSONE  
DELLE IMPRESE E DELLE COMUNITÀ



### **Affrontare e superare, per ripartire. Ripartire per innovare. Ripartire per custodire.**

Queste le parole utilizzate per accorciare le distanze e avvicinare la Regione a lavoratori e lavoratrici con: ammortizzatori sociali e pagamenti anticipati della Pubblica amministrazione, sostegno diretto alle imprese, agevolazioni, proroghe offrendo il proprio aiuto alle persone più colpite dall'epidemia grazie a bonus e contributi.

La sezione **"La Puglia accanto"** è parte del portale tematico Istituzione e partecipazione ed è in continuo aggiornamento per esser accanto alle persone, alle imprese e alla comunità.

#WeAreinCasa è un'azione coordinata per offrire informazioni sugli interventi di assistenza sociale e fornire strumenti utili, formazione e intrattenimento durante l'emergenza sanitaria. Il nome dell'iniziativa prende spunto dalla campagna #Weareinpuglia, lanciata durante i roadshow organizzati da Pugliapromozione nel 2015 e identifica il motto dei pugliesi in lotta contro il contagio.

#Weareincasa rilanciando il messaggio di "restare a casa" a causa dell'emergenza Coronavirus, diventa uno spazio virtuale in cui i cittadini e le imprese possono trovare informazioni utili per:

affrontare il radicale cambiamento dello stile di vita, ricevere sostegno concreto in caso di necessità, promuovere pratiche solidali di intrattenimento attraverso la comunità PIN, rendere attive le politiche culturali regionali finanziate con il Fondo europeo di sviluppo regionale, consultare tante proposte legate al tempo libero e alla cultura ma soprattutto rendere accessibile il mondo digitale a tutti e tutte.

#WeAreinCasa è una casa ricca di contenuti e servizi a disposizione dei cittadini:

- e-learning su piattaforma Innovapuglia con moduli dedicati a Privacy e Codice degli Appalti;
- tutorial su Ecosistema Digitale, SPID, fiere, CIS, nuovo SPOT;
- registrazioni tematiche ad hoc di conversazioni con esperti su contenuti riguardanti il turismo e la cultura;
- manuali, regolamenti e linee guida;
- link a piattaforme esterne, come ad esempio Google sulle competenze digitali, nonché video YouTube riguardanti eventi e fiere di settore;
- accedere ai contenuti di "Casa Puglia", pillole video dedicate al territorio e all'enogastronomia curate dall'ARET Pugliapromozione.

L'iniziativa **#Weareincasa** è stata anche inserita sezione Coronavirus del portale regionale ed è in costante aggiornamento per continuare a informare e intrattenere i pugliesi.



## #CREDITS

POR FESR-FSE  
REGIONE  
PUGLIA



## Regione Umbria: un tutorial spiega come partecipare ai Bandi culturali

Siete una impresa culturale e/o creativa e volete accedere al bando che in questi giorni la Regione Umbria ha pubblicato per voi? Imprese, associazioni, liberi professionisti interessati ai finanziamenti: avete qualche difficoltà a leggere il “burocratese”, pardon, il linguaggio “tecnico”? Niente paura: **un video tutorial** vi prenderà per mano e, passo per passo, in appena tre minuti, vi condurrà sani e salvi a destinazione. In un linguaggio semplice e immediato vengono descritte le finalità del bando, i settori d'intervento e le spese ammissibili. E, ciò che è più importante, spiega come si faccia a compilare correttamente le domande (con tutto il necessario corredo degli strumenti richiesti, dallo “Spid” alla firma digitale e alla posta certificata) per poi presentare le domande.

Il nostro obiettivo era quello di rendere un servizio al cittadino, agevolando la comprensione di bandi che, spesso per necessità ineliminabili, risultano di ardua o problematica interpretazione da parte di chi è lontano da questo tipo di linguaggio amministrativo.

E sgombrare il campo dalle difficoltà e dagli equivoci è tanto più importante, quanto più i lettori dei bandi sono interessati a quanto essi possano produrre di positivo per la loro attività. Soprattutto in un periodo come l'attuale, in cui il mondo della cultura, dopo il “fermo” forzato e frustrante delle fasi più acute della pandemia di Covid 19, ha voglia, idee, progetti e passione per ripartire.

Da che è stato postato in rete, il video sta avendo un'ampia diffusione. Anche il gradimento degli utenti, monitorato da un sondaggio distribuito durante un “webinar” di presentazione, è stato più che incoraggiante: ben il 95 per cento dei partecipanti ha espresso parere positivo sul video, ritenendolo più che utile per destreggiarsi fra le possibili difficoltà delle domande di contributo. Che era poi lo scopo che ci eravamo prefissi: aiutare a ripartire gli operatori di un settore, come la cultura e le sue molteplici iniziative, che sempre più costituiscono un fattore strategico di crescita e sviluppo dell'economia e della società.



**BANDO SOSTEGNO PROGETTI  
IMPRESE CULTURALI E CREATIVE**

Unione Europea  
Fondo Europeo  
di Sviluppo Regionale

REPUBBLICA ITALIANA

Regione Umbria

porfesr  
Programma Operativo Regionale  
Fondo Europeo  
di Sviluppo Regionale

**REGIONE UMBRIA**





Del resto è assecondando il dna dell'Umbria, così ricca di tesori artistici e culturali, che la Regione punta alla cultura come importante leva dello sviluppo dei territori, potenziandone non solo i numerosi "attrattori" culturali, ma mettendone insieme le forze, facendone rete "sinergica" con il mondo imprenditoriale.

Insomma, il "tutorial" come esperienza da ripetere anche per altri bandi, in altri settori di attività. Perché, se le parole contano, parole e immagini insieme contano anche di più. Soprattutto nella comunicazione.



**#CREDITS**

**POR FESR  
REGIONE  
UMBRIA**



## L'Europa sei tu: la mostra interattiva della PA di Bolzano su progetti finanziati dall'UE

"Il titolo "L'Europa sei tu" chiama in causa ciascuno di noi. L'idea di fondo di questa fiera è stata quella di mostrare concretamente il senso dell'Europa nella vita quotidiana di tutti i cittadini. Come piccola Europa nell'Europa, l'Alto Adige può essere d'ispirazione per la UE, dimostrando che l'unità nella diversità è la via verso il futuro" spiega il presidente della Provincia di Bolzano Arno Kompatscher il giorno dell'inaugurazione dell'evento.

Il 24 e il 25 settembre 2019 si è svolta a Bolzano "L'Europa sei tu", una fiera interattiva organizzata dalla Ripartizione Europa e dalla Ripartizione agricoltura della Provincia autonoma di Bolzano-Alto Adige, sui progetti finanziati dall'Unione Europea e realizzati in tutto l'Alto Adige.

All'interno degli spazi espositivi, allestiti negli spazi medievali del Castel Mareccio, sono state presentate le attività svolte nell'ambito di 44 progetti europei, cofinanziati dal Fondo sociale europeo, Fondo europeo di sviluppo regionale, Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale, dai programmi Interreg Italia-Austria e Italia-Svizzera. Diversi erano gli ambiti di intervento delle relazioni e sessioni di discussione aperti al pubblico: dagli impianti di biogas, alle innovazioni tecnologiche in agricoltura, alla gestione e valorizzazione del verde urbano, allo stoccaggio delle mummie e alle opportunità di finanziamento del Fondo sociale europeo.



### Stand interattivi per i visitatori

I visitatori dei 44 stand hanno esplorato concretamente gli effetti dell'Europa nella loro vita quotidiana: sperimentare fenomeni naturali attraverso occhiali 3D, conoscere varietà di cereali senza glutine e testare innovativi dispositivi di sicurezza su una parete da arrampicata.

Cinque i programmi europei coinvolti nell'iniziativa: Fondo Sociale Europeo, Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, Interreg Italia-Austria, Interreg Italia-Svizzera e Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Rurale.







Tutti i risultati dei progetti erano a disposizione per una sperimentazione in prima persona da parte dei visitatori, inoltre, hanno avuto la possibilità di contribuire attivamente all'evento: la mostra creativa dell'European Cooperation Day ha consentito ai visitatori di esprimere i loro desideri per l'Europa. Non sono mancate le occasioni di intrattenimento: nel cortile interno del Castel Mareccio è stata rappresentata "SUPERABILE" del Teatro La Ribalta, un "fumetto teatrale" sul tema dell'inclusione sociale con la regia di Michele Eynard.

La fiera interattiva è stata l'occasione per i cittadini di conoscere meglio attività e risultati dei progetti finanziati nei cinque programmi presenti nel periodo di programmazione 2014-20.

L'evento è stato un successo con ampia partecipazione di cittadini e scuole e, a grande richiesta, verrà organizzata una seconda edizione il 22.-23.10 2021 sul tema "innovazione". Sempre in modo interattivo, verranno proposti i migliori progetti dei cinque fondi europei, i quali hanno avuto un impatto positivo sulla cittadinanza in Alto Adige.



**#CREDITS**

**POR FESR  
PROVINCIA  
AUTONOMA  
BOLZANO**





## 30 ANNI DI COOPERAZIONE EUROPEA IN SARDEGNA

In occasione delle celebrazioni per i 30 anni dell'iniziativa comunitaria INTERREG, la Regione Autonoma della Sardegna ha realizzato uno studio sugli impatti sul territorio dell'Isola del programma transfrontaliero Italia-Francia.

Negli anni la cooperazione europea ha incentivato e spinto la Sardegna a confrontarsi con territori distanti per dimensioni ed aspirazioni e che hanno trovato nel lavoro comune una modalità di conoscersi ed apprezzarsi reciprocamente. Le relazioni e le reti partenariali così costruite hanno permesso alla Sardegna di estendere l'orizzonte delle opportunità di sviluppo e per tale via ridurre l'isolamento e migliorare le condizioni di vita dell'Isola.

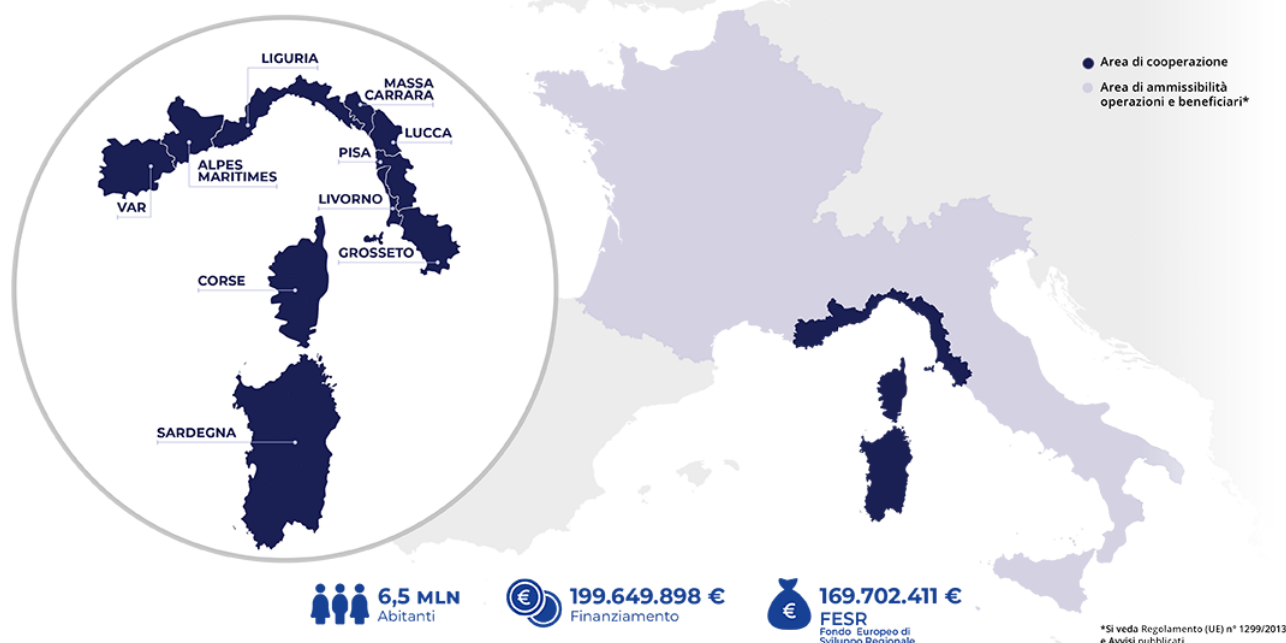
Nato per incentivare le relazioni tra Sardegna e Corsica, in considerazione delle specifiche caratteristiche socio-economiche legate al loro carattere insulare e periferico ed al fine di incoraggiare una politica di sviluppo di scambi economici, culturali e sociali e definire azioni comuni per lo sviluppo di collegamenti aerei e marittimi, il Programma della frontiera marittima tra Italia e Francia ha allargato le opportunità

offerte dalla cooperazione territoriale europea per abbracciare l'area dell'Alto Mediterraneo, ricomprendendo nell'attuale configurazione Toscana, Liguria e i dipartimenti francesi affacciati sul Mar Tirreno.

Il Programma – al suo avvio battezzato “Isole” per assumere in seguito l'attuale denominazione “Marittimo” per effetto del progressivo allargamento geografico dello spazio di cooperazione – ha privilegiato i temi legati alla tutela e salvaguardia dell'inestimabile patrimonio naturale ed ambientale dell'area, promuovendo ed incentivando la reciproca conoscenza tra i principali attori pubblici dei territori; per tale via il Programma ha dato vita a comunità di progetto capaci attraverso lo scambio di esperienze di condividere conoscenze e competenze in ambiti di comune interesse quali la protezione degli habitat naturali, la tutela del territorio dai rischi legati ai cambiamenti climatici, la sicurezza marittima e della navigazione, la salvaguardia del patrimonio identitario delle culture e delle tradizioni, la promozione turistica dei territori a vantaggio delle produzioni tipiche locali.



## La cooperazione al cuore del Mediterraneo



Fondata sulla partecipazione, il dialogo e il rafforzamento delle competenze, la cooperazione territoriale europea ha costituito per la Sardegna un nuovo modo di concepire lo sviluppo territoriale, incoraggiando le comunità locali, spesso isolate e prive di strumenti idonei, ad affrontare le sfide che si possono risolvere lavorando insieme. Nel ripercorrere storicamente l'evolversi del Programma - nato nei primi anni '90 per avvicinare territori prossimi geograficamente e storicamente ma molto distanti sotto il profilo dello sviluppo socio-economico - lo studio evidenzia lungo l'arco pluridecennale il percorso indirizzato a ridurre la condizione di svantaggio e sottosviluppo caratterizzante la Sardegna legata in larga parte ai costi dell'insularità, evidenziando come ad essa si siano aggiunte nel tempo le sfide ai bisogni derivanti da un mondo sempre più complesso e connesso; così, le azioni rivolte principalmente alla dimensione ambientale hanno interessato più recentemente anche l'impresa, con un'attenzione particolare alla dimensione piccola e media, incentivando il dialogo tra la sfera privata - prevalentemente in forma associata - ed il settore pubblico per la ricerca di strumenti in grado di fornire risposte adeguate alle sfide imposte dalla globalizzazione dei mercati.

La trentennale esperienza della Sardegna nella cooperazione europea ha arricchito la compagine partenariale, avendone accresciuto la consapevolezza sull'utilità dell'approccio cooperativistico quale strumento per la soluzione dei temi legati allo sviluppo territoriale e, attraverso essa, permettendo il nascere ed il consolidarsi di una rete di attori pubblici e privati portatori di esperienze e competenze a servizio e beneficio della comunità.



#CREDITS

INTERREG  
MARITTIMO  
ITALIA - FRANCIA





**STAY  
ON**



Vi diamo appuntamento all'autunno 2021 con il prossimo numero.  
Segnalateci contenuti, idee e proposte editoriali alla mail  
[comunicazione@agenziacoesione.gov.it](mailto:comunicazione@agenziacoesione.gov.it)

Testata registrata presso il Tribunale di Roma  
con provvedimento n. 99/2021 del 27 maggio 2021



*Agenzia per la  
Coesione Territoriale*

