



Regione
Lombardia

REPUBBLICA ITALIANA

BOLLETTINO UFFICIALE

SOMMARIO

C) GIUNTA REGIONALE E ASSESSORI

Delibera Giunta regionale 30 novembre 2020 - n. XI/3924

Approvazione del documento «Smart Mobility & Artificial Intelligence - Strategia e progetti per l'innovazione del sistema della mobilità di Regione Lombardia» 3

Delibera Giunta regionale 30 novembre 2020 - n. XI/3925

2014IT16RFOP012 POR FESR 2014-2020 - Fondo Internazionalizzazione: chiusura della «Linea Internazionalizzazione» e contestuale istituzione della nuova «Linea Internazionalizzazione plus» a valere sull'asse III azione III.B.1.1 e approvazione dei relativi criteri applicativi 145

Delibera Giunta regionale 30 novembre 2020 - n. XI/3936

Approvazione dello schema di accordo per l'innovazione tra Ministero dello sviluppo economico, Regione Lombardia e società capofila Indena s.p.a. 154

Delibera Giunta regionale 30 novembre 2020 - n. XI/3937

Approvazione dello Schema di accordo per l'innovazione tra Ministero dello sviluppo economico, Regione Lombardia, Regione Veneto e società capofila Raytec Vision s.p.a. 170

D) ATTI DIRIGENZIALI

Giunta regionale

D.G. Istruzione, formazione e lavoro

Decreto dirigente unità organizzativa 7 dicembre 2020 - n. 15343

Ulteriori disposizioni all'avviso pubblico per l'attuazione di misure di formazione continua -Fase VI e gestione delle offerte formative a seguito dell'emergenza sanitaria COVID 19 190

D.G. Welfare

Decreto dirigente unità organizzativa 1 dicembre 2020 - n. 15010

Ente «Residenza Angelo Maj Fondazione Onlus», con sede legale in Darfo Boario Terme (BS), via Galileo Galilei n. 16: riconoscimento di ente unico di una pluralità di unità di offerta sociosanitarie accreditate 194

D.G. Agricoltura, alimentazione e sistemi verdi

Decreto dirigente unità organizzativa 30 novembre 2020 - n. 14911

Decreto n. 11597/2020 conferma della graduatoria dei progetti per la tutela e la promozione del diritto al cibo ammessi a finanziamento e scorrimento graduatoria, aggiornamento degli importi dei contributi concessi, impegno di spesa a favore di beneficiari diversi ruolo 62369. 195

Decreto dirigente struttura 2 dicembre 2020 - n. 15065

Rettifica decreto n. 13431 del 6 novembre 2020 avente ad oggetto: «Approvazione del piano di riparto integrativo straordinario delle risorse per le «Misure forestali» destinate ad attività di pronto intervento per danni arrecati alle foreste da eventi eccezionali di natura biotica o abiotica. Impegno e trasferimento dei fondi a favore delle Comunità Montane – Ruoli n. 62261 202

Decreto dirigente struttura 2 dicembre 2020 - n. 15067

Concessione contributi per l'indennizzo dei danni arrecati alle produzioni agricole e alle opere approntate sui terreni coltivati ed a pascolo dalle specie di fauna selvatica e fauna domestica inselvaticata, tutelata ai sensi dell'art. 2 della l. 157/92 - l.r. 26/93, art. 47, comma 1, lett. a) e b) e comma 2 - periodo 1° ottobre 2019/30 settembre 2020 - A.F.C.P. Brianza - territorio di Lecco 203

Decreto dirigente struttura 2 dicembre 2020 - n. 15069

Concessione contributi per la prevenzione e indennizzo dei danni arrecati alle produzioni agricole e alle opere approntate sui terreni coltivati ed a pascolo dalle specie di fauna selvatica e fauna domestica inselvaticata, tutelata ai sensi dell'art. 2 della l. 157/92 - l.r. 26/93, art. 47, comma 1, lett. a) e b) e comma 2 - periodo 1° ottobre 2019/30 settembre 2020.- Provincia di Monza e della Brianza. 208

Serie Ordinaria n. 50 - Venerdì 11 dicembre 2020

D.G. Sport e giovani

Decreto dirigente unità organizzativa 1 dicembre 2020 - n. 15017

Rettifica dell'allegato 2 al d.d.u.o. n. 9923 del 21 agosto 2020 «Determinazioni In merito alla d.g.r. 3337/2020 relative alla misura «Sostegno alle manifestazioni sportive sul territorio lombardo - l.r. 26/2014» nel periodo di emergenza sanitaria COVID-19 e contestuale assunzione di impegno di spesa per le manifestazioni del 2° trimestre 2020 215

Decreto dirigente unità organizzativa 1 dicembre 2020 - n. 15024

Rettifica allegato A - Al d.d.u.o. n. 13942 del 17 novembre 2020 -: bando impianti sportivi 2020 (d.d.u.o. 8243/2020) per la riqualificazione e valorizzazione dell'impiantistica sportiva di proprietà pubblica sul territorio lombardo: concessione del contributo regionale ed assegnazione delle risorse derivanti da rinuncia, assunzione impegno di spesa a favore di beneficiari diversi e liquidazione 1^ quota enti pubblici (linea 2) 219

D.G. Sviluppo economico

Decreto dirigente unità organizzativa 2 dicembre 2020 - n. 15110

2014IT16RFOP012 - RLO12019008322 - RLO12019008323 - POR FESR 2014-2020 - Asse III - Azione 3.A.1.1 - Bando Arche' «Nuove MPMI - Sostegno alle start up lombarde in fase di avviamento e consolidamento» di cui al d.d.s.n. 11109 del 26 luglio 2019 - Liquidazione a seguito di ridetermina del contributo di € 21.600,00 all'impresa Selvarreda di Selva Franco & C. s.a.s. per la realizzazione del progetto ID 1500479 - contestuale economia di € 400,00 - CUP E24E20000350007 221

D.G. Turismo, marketing territoriale e moda

Decreto dirigente unità organizzativa 3 dicembre 2020 - n. 15213

Bando «New design - Innovazione Tecnologica» - Contributi per l'innovazione nel settore del design» (decreto n. 10615 del 11 settembre 2020). Concessione contributo e impegno di spesa 224

D.G. Ambiente e clima

Decreto dirigente unità organizzativa 1 dicembre 2020 - n. 14983

Costituzione gruppo di lavoro per la valutazione delle rendicontazioni presentate dalle PMI, a seguito della loro ammissione al contributo previsto con il bando approvato con decreto dirigente di U.O. n. 809 del 24 gennaio 2020, integrato con decreto n. 4108 del 2 aprile 2020, per incentivare le pmi a realizzare la diagnosi energetica o ad adottare un sistema di gestione dell'energia conforme alla norma ISO 50001 229

Decreto dirigente struttura 30 novembre 2020 - n. 14895

Impegno di spesa a favore del comune di Verdellino (BG), ai sensi del comma 3 dell'art. 9 del r.r. 2/2012, e per gli effetti dell'art. 250 del d.lgs. 152/2006, di euro 120.000 per gli interventi di messa in sicurezza della falda contaminata da cromo esavalente nel sito della società CDS di Zoboli Renzo, ubicato in via Lisbona. 20, nel comune di Verdellino (BG). riferimento d.g.r. del 17 novembre 2020, n. 3855 230

C) GIUNTA REGIONALE E ASSESSORI

D.g.r. 30 novembre 2020 - n. XI/3924

Approvazione del documento «Smart Mobility & Artificial Intelligence - Strategia e progetti per l'innovazione del sistema della mobilità di Regione Lombardia»

LA GIUNTA REGIONALE

Richiamati:

- lo Statuto d'Autonomia della Lombardia, approvato con Legge Regionale Statutaria n. 1 del 30 agosto 2008, e in particolare l'art. 10 in materia di «Ricerca e Innovazione»;
- la l.r. n. 29 del 23 novembre 2016 «Lombardia è Ricerca e Innovazione» che intende favorire la competitività del sistema economico - produttivo regionale, la crescita del capitale umano, nonché lo sviluppo sostenibile per contribuire ad elevare il benessere sociale e la qualità dei servizi erogati ai cittadini e alle imprese, attraverso il potenziamento degli investimenti regionali in ricerca e innovazione da declinare nell'ambito del Programma Strategico Triennale per la Ricerca, l'Innovazione e il Trasferimento Tecnologico (di seguito PST);
- il Programma Regionale di Sviluppo (P.R.S.) della XI legislatura, approvato con d.c.r. X/64 del 10 luglio 2018, che prevede tra le priorità lo Sviluppo Sostenibile e assegna un ruolo primario al rafforzamento della ricerca, dello sviluppo tecnologico e dell'innovazione per la promozione della competitività e ha annunciato tra l'altro la definizione del PST quale occasione per consolidare una strategia organica che integra e coordina azioni sviluppate dai diversi attori, individua ecosistemi funzionali allo sviluppo dell'eccellenza, al rafforzamento di sinergie sul territorio e dei rapporti internazionali, alla diffusione del benessere delle persone e delle priorità della società nella loro evoluzione;

Vista la d.c.r. XI/469/2019 con cui il Consiglio regionale ha approvato la proposta di PST 2018 - 2020 che ha individuato 8 ecosistemi di riferimento sui quali basare le future strategie per l'innovazione del territorio:

- tra gli ecosistemi quello relativo a «Smart Mobility e Architecture» risponde al bisogno delle persone di muoversi ed essere accolte negli spazi urbani ed extraurbani, ma anche di assicurare il trasferimento di risorse e merci, nonché la connessione tra territori. La gestione dello spazio urbano pubblico e privato è fortemente connessa a quella della mobilità, il che implica una visione congiunta per i due ambiti in un solo ecosistema, all'interno delle città e aree urbane;
- la Sperimentazione / Progetto Strategico SPS6 - Smart Mobility il cui obiettivo è creare sul territorio un polo di ricerca e innovazione sulla mobilità del futuro favorendo la nascita e lo sviluppo di progettualità di natura sperimentale in grado di aumentare il grado di attrattività della Lombardia;

Considerato che a partire dalle direzioni di sviluppo innovativi richiamate nel PST sono stati definiti i contenuti di un insieme di progetti destinati a promuovere ed accelerare lo sviluppo della Smart Mobility in Regione Lombardia nell'orizzonte temporale 2020-2030;

Dato atto che:

- la Direzione Generale Ricerca, Innovazione, Università, Export e Internazionalizzazione ha costituito un Tavolo di Lavoro «Smart Mobility & Intelligenza Artificiale» che si è riunito tre volte in forma plenaria (5 dic. 2018, 16 mag. 2019 e 21 ott. 2019);
- il processo ha visto un confronto costante con le Direzioni Generali *Infrastrutture, trasporti e mobilità sostenibile e Ambiente e clima*;
- i lavori del tavolo sono stati gestiti con il supporto di The European House - Ambrosetti e la collaborazione di ARIA S.P.A., CAL - Concessioni autostradali lombarde s.p.a., Finlombarda Spa e Fondazione Giannino Bassetti;
- al tavolo hanno partecipato imprese e istituzioni che hanno portato il proprio contributo e condiviso le loro conoscenze ed esperienze: Altran, Autodromo di Monza, Brembo, Cluster Lombardo della Mobilità (CLM), Concessioni Autostradali Lombarde (CAL), CNH Industrial, Daimler, Dalara, FCA-Fiat Chrysler Automobiles, Ford, Joint Research Center - Ispra, Magneti Marelli, OMR Automotive, Pirelli, Politecnico di Milano, Roborace, Saipem, Strepavara, Tesla, Tom Tom, Toyota, Vodafone;

- le imprese e le istituzioni hanno contribuito con idee anche nel corso di interviste e incontri individuali durante i quali sono stati approfonditi gli spunti e i temi emersi nelle riunioni plenarie del tavolo;
- il percorso, da dicembre 2018 a settembre 2020, ha portato alla definizione del documento «Smart Mobility & Artificial Intelligence - Strategia e progetti per l'innovazione del sistema della mobilità di Regione Lombardia», di cui all'Allegato A parte integrante del presente provvedimento;

Considerato che il Tavolo di lavoro è stato convocato il 24 settembre 2020 in forma plenaria online per la condivisione del documento «Smart Mobility & Artificial Intelligence» per una verifica complessiva e la raccolta di ultimi commenti e contributi tenendo conto anche delle conseguenze economiche e sociali dirompenti generate dall'emergenza sanitaria COVID-19;

Dato atto inoltre che nel documento «Smart Mobility & Artificial Intelligence - Strategia e progetti per l'innovazione del sistema della mobilità di Regione Lombardia», di cui all'Allegato A parte integrante del presente provvedimento, in particolare al capitolo 11 sono approfondite le quattro progettualità che costituiscono le priorità di Regione Lombardia nell'ambito della mobilità: Connettività / Dati con riferimento all'evoluzione digitale dei servizi di mobilità; Hub di sperimentazione per la guida assistita e autonoma; Supporto alle filiere nella transizione verso le nuove motorizzazioni; Reattività delle filiere della componentistica;

Preso atto della rilevanza del tema a livello internazionale si è provveduto alla traduzione del documento in lingua inglese per consentire un confronto e un dialogo sul tema il più ampio possibile anche su tavoli di lavoro di cooperazione interregionale, come per esempio nell'ambito di Reti di cui Regione è membro (Vanguard Initiative, 4Motors, ...);

Ritenuto di approvare quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento:

- «Smart Mobility & Artificial Intelligence - Strategia e progetti per l'innovazione del sistema della mobilità di Regione Lombardia» - Allegato A,
- «Smart Mobility & Artificial Intelligence - Strategy and projects for the innovation of the Lombardy Region mobility system» - Allegato B;

Visti i provvedimenti organizzativi della XI Legislatura;

Ad unanimità dei voti espressi nelle forme di legge;

DELIBERA

1. di approvare quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento i seguenti documenti:

- «Smart Mobility & Artificial Intelligence - Strategia e progetti per l'innovazione del sistema della mobilità di Regione Lombardia» - Allegato A,
- «Smart Mobility & Artificial Intelligence - Strategy and projects for the innovation of the Lombardy Region mobility system» - Allegato B;

2. di condividere il documento «Smart Mobility & Artificial Intelligence - Strategia e progetti per l'innovazione del sistema della mobilità di Regione Lombardia», oltre che a livello regionale, anche a livello nazionale e internazionale nell'ambito delle attività per la Programmazione 2021-2027 e nell'ambito delle Reti internazionali di cui siamo membri;

3. di pubblicare il presente atto sul Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia e sulla Piattaforma Open Innovation.

Il segretario: Fabrizio De Vecchi

_____ • _____



Allegato A

SMART MOBILITY & ARTIFICIAL INTELLIGENCE

Strategia e progetti per l'innovazione del sistema della
mobilità di Regione Lombardia

Novembre 2020

SOMMARIO

Executive Summary

- a. Connettività / Dati con riferimento all'evoluzione digitale dei servizi di mobilità
- b. Hub di sperimentazione per la guida assistita e autonoma (e per altre forme di sperimentazione in contesti controllati)
- c. Supporto alle filiere nella transizione verso le nuove motorizzazioni
- d. Reattività delle filiere della componentistica

1. Introduzione

2. Macro-trend della Mobilità

- a. Connettività e Big Data
- b. Riduzione degli impatti ambientali
- c. Evoluzione sociodemografica
- d. Variabili economiche
- e. Urbanizzazione

3. I fattori trasversali abilitanti

4. Nasce e si afferma un nuovo modo di progettare e produrre i mezzi di trasporto

5. L'Unione Europea introduce un nuovo paradigma di sostenibilità, con impatti anche sul comparto della mobilità

6. L'Ecosistema della Smart Mobility in Lombardia

- a. Gli asset strategici dell'ecosistema lombardo della mobilità
- b. Stato dell'arte della filiera automotive in Italia e in Lombardia
- c. Evoluzione della mobilità pubblica e privata in Lombardia
- d. Mobilità e ambiente: una sfida per l'ecosistema lombardo

7. Le conseguenze della crisi legata alla pandemia da Covid-19

8. Il nuovo scenario di riferimento

9. Il ruolo di Regione Lombardia

10. Obiettivi del Progetto e Metodologia

11. Descrizione delle quattro Progettualità

- a. Connettività / Dati

1. Natura dell'intervento

2. Scenario di riferimento**3. Idea progettuale****4. Caratteristiche e attività di progetto****5. Roadmap**

b. Hub di sperimentazione per la guida assistita e autonoma (e per altre forme di sperimentazione in contesti controllati)

1. Natura dell'intervento**2. Scenario di riferimento****2.1. Sviluppi tecnologici****2.2. Regolamentazione****2.3. Possibili casi d'uso (use case)****2.4 Programmi di investimento e player rilevanti****3. Idea progettuale****4. Caratteristiche e attività del progetto****5. Roadmap**

c. Supporto alle filiere nella transizione verso le nuove motorizzazioni

1. Natura dell'intervento**2. Scenario di riferimento****3. Idea progettuale****4. Caratteristiche e attività del progetto****5. Roadmap**

d. Reattività delle filiere della componentistica

1. Natura dell'intervento**2. Scenario di riferimento****3. Idea progettuale****4. Caratteristiche e attività del progetto****5. Roadmap****12. Bibliografia**

Executive Summary

Il momento storico attuale è caratterizzato dal susseguirsi di sviluppi tecnologici capaci di determinare una straordinaria accelerazione nel cambiamento dei processi economici e sociali, su scala globale.

Il settore della mobilità - più di altri - è attraversato da mega-trend di trasformazione che ne stanno modificando in profondità la fisionomia. I principali, descritti nel Capitolo 2 rappresentano i più importanti fattori di cambiamento che caratterizzeranno lo scenario competitivo nel prossimo futuro, con notevoli implicazioni per gli attori dell'ecosistema, chiamati a rispondere a nuovi problemi, mai affrontati in precedenza, e ad avviare in tempi molto stretti processi di rapida trasformazione.

L'emergenza sanitaria Covid-19, inoltre, sta generando conseguenze economiche e sociali dirompenti, ponendo al decisore pubblico e agli attori industriali sfide del tutto inedite, non disgiunte da spazi di possibile opportunità.

Le implicazioni del processo di cambiamento nel comparto della mobilità sono straordinarie: se ben governato, esso **potrà garantire alle persone condizioni di vita esponenzialmente migliori** in termini di salute (minor inquinamento), gestione degli spazi, uso del tempo, facilità di relazioni e coesione sociale. Allo stesso tempo, soprattutto in ambito produttivo, come tutti i processi di disruption, comporta rischi da non sottovalutare per l'ordinato sviluppo economico e sociale dei territori.

In questo contesto, la Lombardia, forte di un tessuto produttivo articolato e composito, gode di un vantaggio competitivo - in termini di capacità di innovazione - rispetto ad altri territori ed ha quindi la possibilità di giocare un ruolo da protagonista nel tracciare le linee di sviluppo futuro del settore, nel rispetto dei suoi valori e del suo approccio distintivo, che privilegia la persona e i suoi bisogni. Il Capitolo 6 è dedicato alla descrizione dell'ecosistema di attori economici ricco e variegato che ha trovato nel territorio lombardo le condizioni ideali per esprimersi e crescere.

La possibilità di cogliere questi sviluppi è però strettamente legata alla capacità del tessuto produttivo locale di intercettare le grandi onde di cambiamento in corso grazie ad una sempre più pronunciata capacità di **assecondare i processi di innovazione**. Se possibile, l'emergenza sanitaria rende ancora più pressante ed urgente ancorare i futuri percorsi di crescita a competenze di ricerca, sviluppo, industrializzazione di altissimo livello, pena il rischio - per le aziende della componentistica e dei servizi lombarde - di non poter giocare un ruolo da attori di primo piano nei profondi processi di ridisegno delle filiere industriali del settore automotive e dei servizi di mobilità.

A partire da queste considerazioni, Regione Lombardia si è data l'obiettivo di creare sul suo territorio un **polo di ricerca e innovazione sulla mobilità del futuro**, favorendo la nascita e lo sviluppo di progettualità di natura sperimentale

in grado di rendere il territorio lombardo attrattivo a livello nazionale ed internazionale. L'intento dell'amministrazione regionale non è quello di creare una duplicazione di strutture e di ruoli rispetto a quanto già presente sul territorio. Si tratta, al contrario, di coinvolgere tutti gli attori della mobilità attivi in Lombardia (player industriali e dei servizi, Università, Centri di Ricerca, Enti territoriali, cittadini), creando sinergie e favorendo la nascita di collaborazioni e di progettualità condivise.

Tale volontà ha trovato concreta attuazione, in prima battuta, in un percorso di ascolto e riflessione che ha visto il coinvolgimento di un ampio numero di player industriali e dei servizi, che sono stati invitati a contribuire all'individuazione delle necessità del territorio e della filiera automotive allargata.

Dal punto di vista operativo è stato creato un Tavolo di Lavoro "Smart Mobility & Artificial Intelligence" che, oltre a riunirsi tre volte in forma plenaria, ha portato il suo contributo di idee nel corso di interviste e incontri individuali durante i quali sono stati approfonditi gli spunti e i temi emersi durante le riunioni del tavolo stesso.

Le diverse attività di analisi realizzate, insieme ai passaggi di confronto intermedi, hanno portato all'identificazione di **quattro ambiti progettuali**, che costituiscono le priorità di Regione Lombardia in ambito "mobilità" sia relativamente alla destinazione dei fondi disponibili che rispetto alla creazione di un contesto normativo e regolamentare favorevole alla loro realizzazione. Inoltre, l'Ente Pubblico ha la possibilità di promuovere innovazione favorendo l'emergere di visioni di sviluppo del territorio e dei servizi fortemente innovative.

I riferimenti ideali di questo intervento trovano nei paradigmi concettuali della sostenibilità (ambientale, sociale ed economica), dell'economia circolare¹, dell'uso dell'innovazione tecnologica a servizio del bene comune il loro alveo naturale e la loro caratterizzazione, in una fase di profonda trasformazione delle società e dell'economia a livello europeo.

Le quattro progettualità si presentano come sinergiche e integrate tra di loro, con orizzonti temporali di implementazione che distribuiscono gli impatti sia su un arco temporale di breve che di medio-lungo periodo. La tempistica di individuazione e realizzazione delle idee progettuali è coerente con il prossimo ciclo di programmazione europea (relativo al periodo 2021-2027).

Gli ambiti di progettualità si inseriscono all'interno di un quadro di iniziative preesistenti o in corso di sviluppo, in un contesto di attori (istituzionali e non) che a diverso titolo sono impegnati nello sviluppo del comparto della mobilità. Per questa ragione, sarà fondamentale tenere conto - nella definizione concreta delle attività, del quadro delle attività e delle relazioni in atto - a diversi livelli:

¹ Si veda il documento "Circular Europe. Come gestire con successo la transizione da un mondo lineare a uno circolare", Enel e The European House – Ambrosetti, 2020

- interregionale, con l'obiettivo di non duplicare iniziative già in atto, ma al contrario di valorizzare le possibili sinergie;
- con i Ministeri che, a livello nazionale, stanno affrontando il tema della mobilità;
- con le altre regioni industrialmente più sviluppate d'Europa nel contesto dei rapporti di collaborazione già in atto tra i cosiddetti "4 motori" (Baden-Württemberg, Catalogna e Rodano-Alpi, oltre alla Lombardia).

I quattro ambiti progettuali di seguito identificati sono stati immaginati rispetto ad un sistema di bisogni cui dare una risposta coerente e completa.



Figura A. Gli ambiti progettuali individuati e le aree di bisogno a cui rispondono. Fonte. The European House – Ambrosetti, 2020

Trasversalmente agli ambiti progettuali, vi sono alcuni temi fondamentali, la cui centralità dipende dalla loro priorità per il sistema industriale e/o per quello del sistema della mobilità complessiva.

Tra i primi vi è certamente il tema dell'**alleggerimento del veicolo** dal punto di vista dei materiali impiegati e delle scelte di design, che comporterà una modifica strutturale dei mezzi e, di conseguenza, un'attività tanto di ricerca quanto di sviluppo sempre più impegnative per l'intera filiera automotive e della componentistica. Si tratta di un capitolo molto importante che si colloca a cavallo degli ambiti C (Supporto alle filiere nella transizione verso le nuove motorizzazioni) e D (Reattività delle filiere della componentistica).

Tra i secondi vi è l'esigenza di adottare soluzioni più avanzate per un sistema dei **Trasporti Pubblici Locali** che richiede di essere innovato ulteriormente, anche con l'adozione di strumenti che accrescano la sicurezza dei cittadini (controlli remotizzati, assistenza alla guida, ecc.).

Le progettualità, oggetto di approfondimento nel capitolo 11 di questo documento, sono:

a. Connettività / Dati con riferimento all'evoluzione digitale dei servizi di mobilità

La possibilità di condividere informazioni e dati relativi alla mobilità, in modo aperto e capace di crescere nel tempo, costituisce uno dei grandi game changer nella vita dei territori, destinato a facilitare la gestione dei servizi pubblici di mobilità con la creazione di un ambiente favorevole alla sperimentazione dell'innovazione.

Regione Lombardia ha costruito nel tempo una base di dati proprietari che può mettere a disposizione delle imprese che decidano di condividere i loro dati, utilizzando le modalità già testate con la piattaforma E015. In questo modo, è possibile creare servizi sperimentali per i cittadini, con una dinamica virtuosa per le imprese che hanno un interesse a condividere i propri dati, a fronte della possibilità di poterli "arricchire", utilizzando i dati di origine pubblica o di altre imprese.

La progettualità persegue l'obiettivo di creare le condizioni per una conoscenza più strutturata delle dinamiche di mobilità e delle sue motivazioni, al fine di:

- facilitare la gestione dei servizi pubblici di mobilità, a partire dall'attivazione di forme di inter-modalità di natura pubblico-privata e dalla promozione e gestione di iniziative in logica clean & smart mobility;
- creare un ambiente favorevole alla sperimentazione dell'innovazione all'interno del quale promuovere l'iniziativa privata e la collaborazione pubblico-privata nello sviluppo di nuovi servizi di mobilità (anche digitali), incentivando la convergenza tra mondo fisico (prodotti e servizi) e mondo digitale.

b. Hub di sperimentazione per la guida assistita e autonoma (e per altre forme di sperimentazione in contesti controllati)

La guida assistita e autonoma è oggi resa possibile dall'utilizzo di veicoli in grado di circolare con un ridotto contributo del conducente, grazie alla loro capacità di scambiare informazioni con l'ambiente circostante.

Mentre restano ancora ostacoli molto sfidanti da superare per rendere operative in contesti reali le soluzioni di guida autonoma avanzata, prevalentemente per ragioni di sicurezza, vi sono fattori incoraggianti connessi alla natura stessa della tecnologia utilizzata, tra cui: la digitalizzazione delle informazioni, la disponibilità sul mercato di soluzioni di connettività sempre più avanzata (5G), l'uso di software di intelligenza artificiale suscettibili di aggiornamento continuo.

A partire da queste considerazioni, la progettualità individuata prevede la creazione in Lombardia di un Polo di eccellenza (HUB) su scala internazionale per la ricerca e la sperimentazione di soluzioni di mobilità assistita ed autonoma, attraverso l'accesso a strutture dedicate e l'offerta di servizi per la

sperimentazione di soluzioni innovative applicate ai veicoli e alle infrastrutture, assicurando la necessaria varietà ed articolazione di spazi, strumenti e infrastrutture.

L'obiettivo è quello di dare vita a un contesto unico di sperimentazione per la guida assistita/autonoma per i diversi livelli tecnologici (TRL), con un ampio perimetro di intervento, che può spaziare dal veicolo ai singoli componenti, come pure a tutte le tecnologie "extra-veicolo" (i.e. segnaletica, sensori di campo, antenne, ecc.), con benefici attesi che riguardano non solo il settore privato, ma anche il trasporto pubblico, con, in prospettiva, conseguenze positive e diffuse per i cittadini del territorio.

La predisposizione di facility adatte alla sperimentazione di soluzioni di guida assistita e autonoma, se progettate in modo flessibile, rende possibile anche il test di soluzioni in altri ambiti (ad esempio, sistemi di frenata) garantendo l'accesso a strutture adeguate allo sviluppo di uno spettro più ampio di tecnologie.

c. Supporto alle filiere nella transizione verso le nuove motorizzazioni

Quale conseguenza delle rilevanti modifiche in ambito regolamentare promosse sia a livello europeo sia in altre aree del mondo, esito di una rinnovata sensibilità ambientale, le filiere della componentistica si trovano a fronteggiare un contesto diverso dal passato, anche se ancora in una fase di transizione, per quel che riguarda le tecnologie associate alla trazione e alla struttura dei veicoli.

Sebbene la traiettoria temporale dell'evoluzione di questi scenari sia per molti versi difficilmente prevedibile, si tratta di fenomeni strutturali che avranno un impatto rilevante nel ridisegnare i confini dello scenario di riferimento e le costellazioni di valore al cui interno si muoveranno gli attori dell'ecosistema.

La natura della terza iniziativa identificata prevede la facilitazione del riposizionamento del sistema industriale della mobilità lombarda nel rinnovato contesto delle filiere industriali del settore automotive, frutto del processo di trasformazione in atto, supportandolo nella realizzazione delle attività di ricerca e sviluppo fondamentali per il ridisegno del prodotto e per la gestione delle nuove tecnologie, dei nuovi materiali e delle relative infrastrutture abilitanti.

All'interno di questo cantiere ricade, infatti, anche l'ultimo fondamentale tassello dell'articolato mosaico di fattori che rendono possibile la progettazione e l'adozione di modelli di mobilità avanzata sui territori, che riguarda le infrastrutture e le info-strutture necessarie alla gestione di un moderno sistema di mobilità. Ci si riferisce qui, in particolare:

- da un lato, alla presenza sul territorio di reti di telecomunicazione moderne, capaci di sopportare lo scambio di crescenti volumi di dati e di dare vita a modelli di business abilitati da piattaforme digitali;

- dall'altro, alle infrastrutture fisiche necessarie a supportare lo sviluppo della mobilità elettrica e ad idrogeno e la guida autonoma e assistita.

Si tratta di ambiti all'interno dei quali è in corso di sviluppo una mole rilevante di innovazione, in un contesto nel quale le scelte tecnologiche e le scelte di governo del territorio non hanno ancora determinato la convergenza verso standard di mercato definiti.

d. Reattività delle filiere della componentistica

Come per il precedente cantiere di attività, l'ultima progettualità persegue l'obiettivo di supportare le aziende della componentistica automotive alla luce delle trasformazioni in atto nel settore.

In questo caso, si tratta di favorire l'adattamento del modello operativo delle aziende della componentistica automotive, finalizzato all'aumento del grado di flessibilità dei loro assetti produttivi ed industriali per gestire la maggior complessità/volatilità e soprattutto velocità del mercato. Ciò implica aspetti di know-how (accesso a contenuti di conoscenza specialistica in ambito operations ed anche legale), di accesso e uso di software (per ovviare all'elevato costo delle licenze e soprattutto ai lunghi tempi in caso di soluzioni "interne") ed investimenti in nuove tecnologie produttive.

Inoltre, la progettualità esplora l'ampio capitolo della riqualificazione del capitale umano, oggi cruciale per un numero elevatissimo di aziende del settore.

1. Introduzione

Il **Programma Strategico Triennale per la ricerca, l'innovazione e il trasferimento tecnologico di Regione Lombardia**, approvato dal Consiglio Regionale lo scorso 19 marzo 2019, ha individuato otto ecosistemi di riferimento sui quali basare le future strategie per l'innovazione del territorio². All'interno del documento, per "ecosistema" si è inteso *l'insieme di attori pubblici, privati e dell'associazionismo che operano sul territorio lombardo, le cui attività e risorse contribuiscono a soddisfare un insieme di bisogni individuali o collettivi*.

Un ecosistema si organizza intorno al bisogno che si pone l'obiettivo di soddisfare e include una varietà di attori che contribuiscono, ciascuno secondo le proprie specificità, al conseguimento di tale obiettivo. L'ecosistema non coincide con un settore industriale e tantomeno con una determinata forma giuridica poiché quello che rileva sono le interazioni tra attori che consentono di moltiplicare il valore generato in virtù della loro diversità e complementarità.

Tra gli ecosistemi giudicati strategici per il futuro vi è quello relativo alla **Smart Mobility e Architecture**, che "risponde al bisogno delle persone di muoversi ed essere accolte negli spazi urbani ed extraurbani, ma anche di assicurare il trasferimento di risorse e merci, nonché la connessione tra territori. La gestione dello spazio urbano pubblico e privato è fortemente connessa a quella della mobilità, il che implica una visione congiunta per i due ambiti in un solo ecosistema, all'interno delle città e aree urbane".

Con specifico riferimento agli aspetti di mobilità, tra gli esempi di direzioni di sviluppo innovative segnalate dal Programma Triennale, vi sono:

- lo sviluppo di strutture di mobilità dedicate ai cittadini con limitata mobilità;
- lo sviluppo di strutture di mobilità offerte al pubblico (pubblico-private), in prospettiva a basso impatto ambientale (e-mobility) e a guida autonoma;
- l'adozione di sistemi innovativi di comunicazione V2V (veicolo – veicolo), I2V (infrastruttura – veicolo) e V2I (veicolo – infrastruttura) per incrementare la sicurezza e il comfort dei sistemi di trasporto pubblico e privato di persone e merci;
- l'ideazione di sistemi innovativi di trasporto intelligente e/o a guida autonoma per la gestione inter- e multi-modale del traffico passeggeri o del trasporto merci;

² Gli ecosistemi lombardi individuati come fondamentali per lo sviluppo di un'efficace strategia di innovazione sono: Nutrizione, Salute e life science, Cultura e conoscenza, Connettività e informazione, Smart mobility e architecture, Sostenibilità, Sviluppo sociale, Manifattura avanzata.

- lo sviluppo di tecnologie innovative, nuovi sottosistemi o componenti del veicolo per la riduzione delle emissioni dei motori a combustione interna e per la riduzione dell'impatto ambientale, in particolare per la riduzione dell'impronta carbonica e/o di altre emissioni (quali le polveri sottili);
- l'ideazione di sistemi innovativi per il recupero di energia nei veicoli;
- l'implementazione di soluzioni innovative di ricarica lenta, veloce e rapida (autostradale) per la mobilità elettrica personale, collettiva e delle merci in un'ottica di integrazione e ottimizzazione dei punti di ricarica sul territorio;
- l'individuazione e la promozione di forme di inter-modalità dei mezzi di trasporto locali e a lungo raggio.

A partire dalle linee guida complessive sviluppate nel Programma, la Direzione Generale Ricerca, Innovazione, Università, Export e Internazionalizzazione di Regione Lombardia ha **definito i contenuti di un insieme di progetti destinati a promuovere ed accelerare lo sviluppo della Smart Mobility in Regione Lombardia** nell'orizzonte temporale 2020-2030.

Queste progettualità potranno beneficiare dei fondi europei FESR/FSE 2021-2027.

2. Macro-trend della Mobilità

In questo periodo storico, nel quale l'incidenza degli sviluppi tecnologici sta determinando un'accelerazione del cambiamento su scala globale nei processi economici e sociali, il settore della mobilità - più di altri - è attraversato da alcuni mega-trend di trasformazione che ne stanno modificando strutturalmente e in profondità la fisionomia.

Le implicazioni di questo processo di trasformazione per le persone sono straordinarie: se ben governato, esso potrà garantire condizioni di qualità della vita esponenzialmente migliori in termini di salute (minor inquinamento), gestione degli spazi, uso del tempo, facilità di relazione e coesione sociale. Nel contempo, soprattutto in ambito produttivo, come tutti i processi di disruption, esso comporta rischi da non sottovalutare per l'ordinato sviluppo economico e sociale dei territori.

Cinque di queste grandi tendenze in atto, su scala globale, meritano di essere citate e sinteticamente descritte:

a. Connettività e Big Data

Gli investimenti nelle nuove tecnologie, destinate ad abilitare sviluppi in ambito di connettività e gestione di dati e informazioni, sono globalmente in forte crescita. Vi è stato, nel periodo 2014-febbraio 2019, un autentico balzo nella spesa in ricerca associata allo studio delle tecnologie per la mobilità avanzata rispetto al precedente quadriennio (2010-2013), che pure si era caratterizzato per un ciclo di investimenti significativo per dimensioni e qualità.

Cluster tecnologico	Investimento cumulato (dal 2010, mld\$)	Investimento medio annuo (mld\$)	
		2010-13	2014-Feb 2019
7. E-Hailing	56,2	0,2	11,4
9. Semiconduttori	38,1	0,8	7,4
1. Sensori per veicoli autonomi	29,9	0,6	5,6
5. Connettività/Infotainment	20,8	0,6	3,9
6. Veicoli elettrici e ricarica	19,0	0,6	3,0
4. Batterie	14,3	0,8	2,1
2. Software per veicoli autonomi	13,5	0,3	2,3
10. Telematica e intelligent traffic	12,4	0,5	1,9
3. Back end/Cybersecurity	9,0	0,2	1,4
8. Interfaccia uomo-macchina e riconoscimento vocale	7,4	1,2	0,6
	220,6	5,9	39,5

Figura 2.1. Investimenti nelle nuove tecnologie automotive – cumulato 2010-Feb2019 e medie annue 2010-2013 e 2014-Feb2019. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati McKinsey, 2019

A 39,5 miliardi di dollari è infatti ammontata la cifra complessiva delle risorse destinate alla ricerca e sviluppo nell'intervallo di tempo, contro i 5,9 miliardi di dollari del periodo precedente.

In parallelo, si stanno imponendo nuovi modelli di consumo che vedono la proprietà degli autoveicoli come una tra le diverse possibili soluzioni di mobilità privata. Sempre più spesso, a motivazioni di acquisto di natura emozionale che trovavano nella proprietà il loro naturale sbocco, vanno sostituendosi approcci più pragmatici che, soprattutto con riferimento alla mobilità urbana, iniziano a premiare proposte di sharing e servizi peer-2-peer supportati dallo scambio di dati e dalle tecnologie IoT. Anche il mondo del noleggio è destinato a vivere un profondo processo di trasformazione per effetto dell'aumento del livello di servizio per il cliente, reso possibile dalla crescita nel volume di dati disponibili, con possibilità di una più accurata profilazione, una miglior customer experience e una maggior sicurezza per l'utente.

L'impatto più rilevante di una più ampia circolazione e condivisione di dati, soprattutto in ambito urbano, si avrà però nella dimensione dell'inter-modalità pubblico-privata, con la possibilità di ottimizzare gli spostamenti lungo le tratte di percorrenza dei cittadini facendo uso di tutte le infrastrutture e l'accesso a tutte le alternative di servizio disponibili, in logica di forte integrazione. Inoltre, è possibile aspettarsi – come conseguenza della creazione di ulteriori pool di valore economico – l'ingresso di nuovi attori nella costellazione del valore della mobilità e l'innovazione nei modelli di business.

A tal proposito un elemento di attenzione è rappresentato dalle conseguenze dell'emergenza sanitaria Covid-19 e dalle regole di distanziamento sociale che resteranno in vigore ancora per molti mesi al fine di limitare la diffusione del contagio. In questa prospettiva, l'inter-modalità resterà un'opzione importante per i consumatori ma potrebbe esserci una preferenza per mezzi di trasporto individuali come ad esempio biciclette, motocicli e monopattini rispetto ai mezzi del trasporto pubblico locale. Questa scelta, a tutela della salute, ben si sposa con una rinnovata attenzione nei confronti dell'ambiente.

Allo stesso tempo, molti produttori di veicoli hanno colto l'opportunità rappresentata dall'emergenza Covid-19 e dai suoi effetti *disruptive* sui modelli di business tradizionali per compiere scelte di rottura e accelerare la transizione verso sistemi di propulsione alternativi alle motorizzazioni a combustione. Molti sono infatti i *car manufacturer* che hanno ulteriormente concentrato le risorse disponibili, sia economiche che tecniche e produttive, sulle auto elettriche e ibride cogliendo un'opportunità storica di trasformazione del mercato e venendo al contempo incontro alla nuova sensibilità dei consumatori.

L'emergenza pone inoltre la necessità, oltre che la possibilità, per le Amministrazioni di rivedere profondamente le proprie scelte in termini di modelli di mobilità e, più in generale, di governo del territorio. La gestione delle

fasi post-emergenza rende infatti maggiormente percorribile la prospettiva di operare scelte radicalmente diverse da quelle del passato, più sostenibili. Di riflesso, queste scelte, influenzando fortemente le scelte dei cittadini, hanno la possibilità di stimolare le filiere a produrre innovazione per soddisfare le nuove esigenze, anticipando scenari di mercato futuri.

Se i dati saranno il fattore abilitante dei futuri modelli di mobilità, la gestione della privacy, la soluzione del problema dell'ownership del dato e la garanzia della corretta dotazione infrastrutturale per la raccolta e la fruizione del dato sono le principali sfide che dovranno essere affrontate per liberarne il valore potenziale. A questo, si somma l'incremento dei rischi legati alla cyber-security, che imporranno l'adozione di soluzioni crittografiche e sistemiche sempre più avanzate.

Una maggiore disponibilità di dati potrebbe inoltre essere favorita dalla trasformazione culturale che il Paese sta vivendo e che può essere considerata una delle ricadute positive dell'emergenza sanitaria che ha interessato e sta tuttora interessando, seppure in forma diversa, il nostro Paese. Per far fronte ad uno scenario del tutto inatteso e non prevedibile, si è assistito ad una crescita esponenziale nell'adozione di tecnologie digitali, essenziali per garantire lo svolgimento di moltissime attività a distanza, nel rispetto di quanto previsto dalle misure di contenimento e prevenzione del contagio da Coronavirus. L'accelerazione nell'adozione del digitale da parte di tutti i cittadini porta con sé una maggiore consapevolezza dei benefici ad esso associati e alla condivisione dei dati personali, favorendo potenzialmente la crescita della base dati consapevolmente messa a disposizione delle imprese in cambio di servizi di comprovata utilità.

b. Riduzione degli impatti ambientali

Come è noto, a livello europeo i limiti alle emissioni³ stanno progressivamente diventando più stringenti, spingendo le case produttrici dei mezzi di trasporto a dotarsi delle capacità necessarie a gestire un più ampio portafoglio di tecnologie, che spaziano dai motori a combustione interna, agli ibridi elettrici, al gas naturale, fino ai motori a fuel-cell elettriche o, in prospettiva, ad idrogeno. Nel futuro, sarà la coesistenza di più tecnologie di powertrain a garantire efficaci ed efficienti soluzioni di mobilità su strada, con bassi livelli di emissione.

Anche in questo ambito, la convergenza tra settori economici ha un peso rilevante: la possibilità di contribuire in modo sostanziale alla riduzione degli

³ Il Parlamento Europeo ha approvato una nuova riduzione dei limiti alle emissioni, pari a 95g CO₂/km a partire dal 2021. Inoltre, il Comitato per l'Ambiente del Parlamento Europeo ha già approvato ulteriori tagli del 20% entro il 2025 e del 45% entro il 2030 rispetto alla soglia di 95g CO₂/km.

impatti ambientali da parte del settore dei trasporti e della mobilità dipenderà dalla co-evoluzione del sistema energetico e dalla diversificazione delle fonti di approvvigionamento energetico, con un ruolo crescente delle energie rinnovabili, come appare evidente dalle prospettive dell'impiego dell'idrogeno come vettore energetico a "zero" impatto ambientale.

Ancora una volta, sarà la combinazione tra progresso tecnologico e innovazione nei modelli di business a garantire, in prospettiva futura, la sostenibilità complessiva dei sistemi di mobilità.

c. Evoluzione sociodemografica

In Europa, con una tendenza più accentuata in alcuni Paesi (tra cui l'Italia) la popolazione sta rapidamente invecchiando. Inoltre, si assiste a una crescente divaricazione nei modelli di consumo associati alla variabile demografica, in particolare con riferimento alla dematerializzazione delle transazioni economiche. In Italia, le generazioni Y e Z – che rappresentano il 35% della popolazione – sono caratterizzate da nuovi e peculiari paradigmi di consumo, con una più spiccata propensione verso gli acquisti e la gestione di servizi online.

L'insieme di questi fattori genera, da un lato, nuovi bisogni di mobilità, cui la tecnologia potrà offrire risposte esaurienti nel tempo, dall'altro, una maggior articolazione dei bisogni stessi e delle possibili risposte, che richiederanno nuovi e diversi approcci operativi.

d. Variabili economiche

Un ulteriore elemento di cui tenere conto, quando si valutano le prospettive dei modelli di mobilità dei Paesi occidentali, è la crescente divaricazione nella capacità di spesa. Se in tutto il mondo aumenta, in generale, il gap tra ricchi e poveri, in Italia il 5% della popolazione detiene la stessa ricchezza del 90% meno agiato⁴. Purtroppo, l'emergenza globale legata alla pandemia accrescerà i differenziali di spesa, con conseguenze drammatiche sui consumi delle famiglie. La crisi economica globale del 2020 ci consegnerà un mondo fatto di persone, famiglie, imprese e Stati più indebitati e con minori capacità di investimento e consumo.

L'Istat⁵ stima che in Italia nel 2020 i consumi delle famiglie si contrarranno dell'8,7% e anche gli investimenti vedranno un crollo del 12,5%. Entrambe le variabili sono stimate in ripresa nel 2021 (con una crescita rispettivamente del 5% e del 6,3%), ma si tratta comunque di una battuta d'arresto importante per il nostro sistema economico e che sarà difficile recuperare.

⁴ "Bene pubblico o ricchezza privata", Oxfam 2019.

⁵ Le prospettive per l'economia italiana nel 2020-2021, Istat, giugno 2020.

Anche le politiche economiche poste in atto con carattere di emergenza, caratterizzate da politiche monetarie e fiscali estremamente espansive, richiederanno tempo per riassorbire gli squilibri, con evidenti rischi inflazionistici nel medio termine.

Peraltro, le prospettive di sviluppo economico, sia a livello europeo sia in chiave nazionale, non apparivano particolarmente brillanti anche prima della crisi, alimentando la percezione di una crescente perdita di competitività dell'Europa rispetto ad altre aree del mondo.

Anche per questo, all'interno di una politica economica europea orientata alla sostenibilità e alla ricerca - in diversi Paesi (tra cui il nostro) - di nuovi guadagni di produttività appare quanto mai importante strutturare modelli di mobilità sempre più efficienti, capaci di garantire ampio accesso ai cittadini e fornire supporto alla generazione di valore del sistema delle imprese, con rilevanti investimenti infrastrutturali.

Va infatti ricordato che il nostro Paese soffre già oggi di un ritardo nell'adeguamento delle sue infrastrutture critiche e che il tasso di sviluppo delle nuove infrastrutture abilitanti le forme innovative di mobilità costituirà un importante fattore di vincolo. Su questo elemento sarà indispensabile intervenire, se si vorrà accelerare la transizione verso configurazioni di mobilità realmente innovative e sostenibili.

Lavorare alla definizione di sistemi di mobilità ecosostenibili e maggiormente efficienti è perciò un passaggio fondamentale sia per l'incremento della competitività di sistema, sia per la promozione dell'equità sociale.

e. Urbanizzazione

Nel mondo, la popolazione urbana ha superato quella residente nelle aree rurali nel 2010. In prospettiva, il 70% della popolazione europea vivrà in aree urbane nei prossimi anni e supererà l'80% entro il 2050⁶ (era il 60% negli anni '80).

Anche in Italia, la tendenza all'urbanizzazione è molto forte: le città metropolitane rappresentano luoghi dinamici in grado di trainare l'innovazione in molti settori.

⁶ Organizzazione delle Nazioni Unite, 2019.



Figura 2.2. Il ruolo delle città metropolitane italiane nella promozione dell'innovazione. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati ISTAT, 2019.

Eppure, le città soffrono oggi di importanti problemi collegati a sistemi di trasporto ormai obsoleti, con grave disagio delle persone (in particolare di quelle più fragili):

- nelle città più congestionate si perdono nel traffico quasi 200 ore all'anno; nel 2019 Roma è la terza città al mondo per numero di ore perse nel traffico con un valore pari a 166⁷;
- il 70% delle emissioni di CO₂ a livello globale viene generato nelle città⁸;
- si stima che, entro il 2050, la mobilità urbana sarà responsabile del consumo del 17,3% delle risorse del pianeta (x5 vs 1990);
- negli Stati Uniti, ogni anno si spendono 3,6 miliardi di ore alla ricerca di un parcheggio. Questa attività comporta il consumo di 6,4 miliardi di litri di carburante e un costo per l'economia pari a 72,7 miliardi di dollari⁹.

In sintesi, la mobilità del futuro sarà plasmata dall'azione di un gruppo di forze di cambiamento molto rilevanti, che i policy maker dovranno saper interpretare, dimostrando una capacità di regia che richiede, tra le altre cose, la capacità di supportare l'organizzazione di nuovi ecosistemi di natura pubblico-privata, indirizzando trasformazioni capaci di generare valore per i cittadini e per le imprese.

⁷ INRIX Global Traffic Scorecard, Inrix, 2020.

⁸ UN 75 – I grandi temi: una demografia che cambia, Organizzazione delle Nazioni Unite, febbraio 2020 (<https://unric.org/it/un-75-i-grandi-temi-una-demografia-che-cambia/>).

⁹ The impact of parking pain in the US, UK and Germany, Inrix, 2017

3. I fattori trasversali abilitanti

L'attivazione di un percorso di costruzione di un sistema di Smart Mobility implica la **gestione di un'ampia gamma di fattori abilitanti**, ai fini della costruzione di una piattaforma articolata sulla quale possano inserirsi specifiche progettualità capaci di generare valore per il territorio.

Otto fattori trasversali abilitanti appaiono particolarmente importanti:

- *Valorizzazione degli asset strategici.* Le nuove tecnologie abilitano modelli di mobilità innovativa che devono essere testati prima di essere immessi sul mercato; a questo fine, soprattutto in questa fase, gli attori della mobilità necessitano di una pluralità di ambienti di sperimentazione (ambienti virtuali e laboratori per le prime fasi, ma anche spazi aperti che ricreino situazioni urbane, fino a contesti urbani reali), associati alla presenza di centri di ricerca e strumenti di simulazione, per supportare le loro attività di ricerca e sviluppo;
- *Promozione di processi di open innovation.* L'innovazione nel campo della mobilità è caratterizzata da orizzonti di go-to-market lunghi (3-5 anni), ma – soprattutto in questa fase – con frequente rilascio di nuovi prodotti. Inoltre, i programmi di innovazione sono sempre più capital intensive. Da ultimo, si assiste in misura crescente alla generazione di opportunità provenienti dalla contaminazione cross-industry, anche in funzione delle necessità di molti player industriali di riposizionarsi rapidamente all'interno delle nuove catene del valore;
- *Revisione della regolamentazione in senso favorevole alla ricerca e sviluppo e alla creazione di nuova attività economica.* In tutti i settori ad alta intensità di innovazione, la regolamentazione tende ad assumere un ruolo decisivo per lo sviluppo di nuove tecnologie e di nuovi modelli di business. Oggi, le attività di ricerca e sviluppo di frontiera sono realizzate in un contesto regolamentare ancora non definito, non del tutto omogeneo a livello europeo, spesso in ritardo rispetto ai bisogni degli attori del settore. Al contrario, occorre predisporre, ai diversi livelli di autonomia legislativa, framework regolamentari armonici e flessibili, capaci di recepire con rapidità le necessità collegate allo sviluppo delle nuove tecnologie. Nell'ambito della mobilità, la regolamentazione influenza in modo sostanziale il mercato; in questo modo, normative fortemente innovative possono avere la capacità di stimolare l'innovazione, chiedendo alle filiere di proporre innovazioni ad esigenze di vision potenzialmente esportabili in altri contesti globali;
- *Formulazione di un indirizzo strategico unitario dei territori a vocazione industriale.* In Italia, vari territori stanno attivando progetti di ricerca in ambito Smart Mobility. Al fine di valorizzare il sistema delle eccellenze regionali italiane, si riscontra la necessità di razionalizzare e indirizzare l'attività di ricerca e le risorse destinate in modo efficace, e di favorire sinergie e scambio strutturato di conoscenza;

- *Coordinamento tra i diversi livelli di governo (centrale e locale).* La razionalizzazione e l'indirizzo complessivo delle risorse a disposizione del sistema Italia, associata alla necessità di beneficiare di eventuali iniziative già in atto attraverso un confronto sistematico con gli stakeholder coinvolti, costituisce un ulteriore punto di attenzione. Decisivo in questo contesto è il ruolo che Regione Lombardia può giocare nel promuovere lo sviluppo di progettualità in linea con i requisiti europei, per poter beneficiare dei relativi fondi di finanziamento;
- *Facilitazione dell'accesso a fondi pubblici/privati.* Le esigenze collegate allo sviluppo di progetti di ricerca e agli onerosi investimenti di ottimizzazione o riconversione dei sistemi produttivi, è – soprattutto per le PMI – particolarmente impegnativo. Inoltre, vi sono possibili situazioni di difficoltà nell'accesso ai capitali di debito (es. mancanza di garanzie, strutture patrimoniali esposte o non ottimali, ecc.) o la possibile impreparazione nella definizione ed attuazione di piani di finanza straordinaria o nell'interazione con investitori e fondi (es. mancanza di business plan adeguati, ecc.). Anche in questo ambito, Regione Lombardia può giocare un ruolo di catalizzazione di risorse e relazioni finalizzato all'accesso a risorse economiche per la valorizzazione dei progetti di maggior qualità;
- *Utilizzo della comunicazione per valorizzare investimenti in R&S.* Una delle esigenze principali delle aziende del comparto della componentistica è quella di essere posizionati nell'ambito della Smart Mobility in termini di percezione di innovatività, potendo beneficiare del contributo della comunicazione istituzionale sviluppata da Regione Lombardia;
- *Efficace pianificazione infrastrutturale.* La creazione di filoni di innovazione nell'ambito della mobilità avanzata, consentirà a Regione Lombardia – se sarà capace di strutturarsi adeguatamente – di definire con largo anticipo i requisiti delle infrastrutture per la mobilità del futuro, con la possibilità di costruire una roadmap 2030 della Smart Mobility per il territorio lombardo, promuovendo l'introduzione nei bandi pubblici per la manutenzione / costruzione di infrastrutture alcuni vincoli per il recepimento di necessità progettuali in linea con gli outcome dei processi di ricerca e sviluppo realizzati.

*Di questi elementi di contesto si è tenuto conto, nei limiti del possibile, nella formulazione delle progettualità di seguito delineate. Più in generale, si tratta di **fattori da gestire in ottica di pianificazione complessiva della mobilità**, su un orizzonte di medio-lungo termine.*

4. Nasce e si afferma un nuovo modo di progettare e produrre i mezzi di trasporto

Uno degli acronimi più utilizzati, soprattutto nel mondo anglosassone, per definire sinteticamente le caratteristiche dei nuovi modelli di mobilità è CHIPS, (Connected, Heterogeneous, Intelligent, Personalized, Shared; oppure CASE, Connected, Autonomous, Shared, Electric) a rappresentare le principali tendenze di ricerca e sviluppo sviluppate a partire dalla comprensione dei trend presentati nel paragrafo 2.

Si tratta di un'ipotesi di lavoro che persegue l'obiettivo di un'inter-modalità molto spinta volta a favorire gli spostamenti (urbani ed extra-urbani) mediante nuove forme di connettività (tra persone, veicoli, infrastrutture) supportate da un crescente livello di autonomia di guida dei mezzi (la cui affidabilità oggi è ormai prossima al livello 3) possibilmente caratterizzate da forme di sharing, almeno in talune circostanze. La ricerca sulle motorizzazioni, intanto, sta procedendo in modo molto spedito, per garantire la riduzione delle emissioni previste dai nuovi quadri regolatori. Per i mezzi pesanti e il trasporto di merci si stanno verificando le possibilità offerte tanto da nuove e diverse forme di propulsione (LNG, ed in prospettiva idrogeno) quanto da diversi modelli tecnico-economici (quali il platooning¹⁰).

Questa rivoluzione, resa possibile da una pluralità di fattori, è però **innanzitutto una conseguenza del cambiamento strutturale intervenuto nella concezione (progettazione e produzione) degli automezzi.**

È infatti in corso un processo di completo ridisegno dei processi di progettazione e costruzione dei veicoli, che riguarda, tra gli altri:

- la *disruption* indotta dalle nuove forme di motorizzazione (all'interno di un'automobile elettrica si assiste alla sostituzione di interi sottosistemi, cambia la distribuzione dei pesi, aumenta l'importanza del software, ecc.);
- l'esigenza di ridurre il peso dei veicoli, per raggiungere i limiti di emissione, che impone - a parità di sicurezza - la ricerca di nuovi materiali;
- l'impiego diffuso di piattaforme digitali di co-progettazione, con la prospettiva di una diminuzione significativa dei tempi di disegno e progettazione del mezzo;
- l'uso dei modelli di simulazione digitale, che consentono una riduzione molto significativa dei costi e dei tempi di messa a punto del prodotto;

¹⁰ Il platooning è il collegamento di due o più camion in convoglio, utilizzando tecnologie di connettività e sistemi automatizzati di supporto alla guida. In questa modalità i veicoli mantengono automaticamente una distanza fissa e ravvicinata tra loro con benefici in termini ambientali (riduzione delle emissioni), di sicurezza (riduzione dei tempi di reazione dei camion che seguono) e di efficienza (utilizzo più efficiente delle strade).

- l'impiego dell'intelligenza artificiale e dell'IOT, in fase di controllo e raccolta dei dati (con impatti significativi sull'ottimizzazione, lo sviluppo e l'innovazione dei prodotti);
- l'ingresso di nuovi player, spesso di estrazione digitale, attivi nelle prime fasi della catena del valore (progettazione del veicolo) che si interfacciano tanto con i carmakers quanto con i componentisti, cui forniscono know-how industriale e nuovi modelli di operatività;
- il cambiamento nelle catene di approvvigionamento, per effetto dell'obsolescenza risultante dalla trasformazione in atto, che richiede set di competenze e skill diverse dal passato;
- processi di industrializzazione sempre più condivisi tra i diversi passaggi della filiera, con la richiesta di più forti competenze di ricerca e sviluppo da parte dei componentisti, che nei casi di eccellenza dovranno diventare degli specialisti (come già oggi sono) maggiormente versatili, capaci di intervenire in co-sviluppo su interi sotto-sistemi dell'automobile;
- la crescente importanza del software. Sarà infatti il software ad offrire progressivamente la possibilità di una più accentuata personalizzazione nella fruizione dell'autoveicolo e nella generazione di valore percepito per il cliente;
- l'emergere di forme di delayed-OEM su nicchie di mercato rilevanti, per assecondare funzioni d'uso e bisogni sempre più diversificati, coerentemente con le possibilità rese disponibili dai nuovi approcci costruttivi.

Assistiamo, in sintesi, alla fine di un'epoca, quella in cui dalla mass-production si è passati alla mass-customization, favorita a suo tempo da impianti industriali sempre più automatizzati e flessibili e da una segmentazione sempre più precisa e puntuale della clientela.

Oggi anche questa seconda epoca sembra superata grazie ad un processo di progressiva trasformazione del mezzo, in un contesto nel quale sia a livello di prodotto sia di processo industriale assume importanza crescente l'uso di strumenti di natura digitale.

Si va incontro ad un cambiamento non solo dei prodotti, ma anche dei modelli produttivi e di investimento.

In parallelo, a corredo degli avanzamenti tecnologici nel settore auto, appare sempre più diffuso l'uso di scooter e mezzi di micro-mobilità cittadini flessibili low-cost, come i monopattini e le biciclette a pedalata assistita, necessari per offrire all'utente multi-modale il necessario ventaglio di opzioni.

5. L'Unione Europea introduce un nuovo paradigma di sostenibilità, con patti anche sul comparto della mobilità

Il tema della sostenibilità da sempre caro alle Istituzioni Europee ha acquisito nuova centralità con l'insediamento della Commissione Von der Leyen a Novembre 2019 e con l'annuncio di un "*Green Deal*" quale priorità per il quinquennio successivo. Il Green Deal, che risponde alla sfida di rendere l'Unione Europea "*carbon-neutral*" entro il 2050, propone una roadmap di azioni che mirano a promuovere un uso efficiente delle risorse, tramite l'adozione di un modello di economia circolare, e a ripristinare la biodiversità e ridurre l'inquinamento. Al fine di raggiungere questi obiettivi la Commissione Europea ha previsto due linee di azione:

- l'adozione di una "*European Climate Law*" che trasformi la neutralità delle emissioni in un obbligo di legge, con tutto quello che ne consegue in termini di trasformazione del sistema economico e produttivo europeo (investimenti in tecnologie sostenibili dal punto di vista ambientale; supporto alle imprese innovative; implementazione di forme di trasporto più pulite, economiche e salutari sia pubbliche che private; decarbonizzazione del settore energetico; efficientamento energetico delle costruzioni);
- la creazione del "*Just Transition Mechanism*" tramite il quale fornire supporto economico e tecnico alle imprese, ai territori e ai cittadini maggiormente colpiti dalla transizione verso un'economia verde.

Il *Just Transition Mechanism* metterà infatti a disposizione di cittadini e individui, imprese e Stati e territori tutti gli strumenti necessari a facilitare la transizione verso un sistema economico neutrale in modo che questo processo non più rimandabile non generi vincitori e perdenti, come si è verificato in passato in situazioni comparabili. Il meccanismo avrà tre pilastri che ne garantiranno l'efficacia nei confronti di tutti i beneficiari:

- *Just Transition Fund*: un fondo del valore di circa 40 miliardi di Euro che genererà investimenti per un valore compreso tra 89 e 107 miliardi;
- *InvestEU Just Transition scheme*: un meccanismo che riserverà parte dei fondi dello strumento InvestEU (circa 1,8 miliardi di Euro) a progettualità presentate dalle imprese che vadano nella direzione del processo di transizione;
- prestiti da parte della Banca Europea degli Investimenti per un valore di circa 10 miliardi di Euro in grado di generare investimenti per un valore compreso tra i 25 e i 30 miliardi di Euro.

Questa attenzione da parte della Commissione nei confronti di una trasformazione dell'economia europea in chiave sostenibile è stata confermata e anzi addirittura rafforzata in seguito all'emergenza Covid-19 che ha interessato la maggior parte dei Paesi Europei. Le necessarie misure di contrasto della diffusione del virus hanno avuto effetti dirompenti sui sistemi economici e sociali e hanno reso ancora più rilevante un intervento di dimensione europea per

rilanciare l'economia dell'intera regione e per contrastare l'acuirsi delle disuguaglianze sociali. In quest'ottica, gli strumenti previsti dal *Just Transition Mechanism* sono stati recepiti all'interno del piano *Next Generation EU*, garantendone la centralità nell'agenda della Commissione Europea oltre all'accesso alle risorse aggiuntive rispetto a quelle previste dal bilancio comunitario in essere (2014-2020) e futuro (2021-2027).

6. L'Ecosistema della Smart Mobility in Lombardia

a. Gli asset strategici dell'ecosistema lombardo della mobilità

L'elevata concentrazione industriale, la disponibilità di reddito dei suoi abitanti e la notevole densità di popolazione rappresentano fattori che negli anni hanno contribuito a posizionare la Lombardia tra le Regioni più sviluppate a livello nazionale e le hanno consentito di qualificarsi quale "motore d'Europa", insieme ad Auvergne-Rhône-Alpes, Baden-Württemberg e Catalunya.

Proprio queste caratteristiche attivano sul territorio lombardo un **flusso costante di mobilità di merci e persone** – sia all'interno della Regione stessa che rispetto alle altre Regioni italiane ed europee – e attribuiscono alla Lombardia la connotazione originale di osservatorio privilegiato delle trasformazioni sociali ed economiche che contribuiranno a modellare l'ecosistema della mobilità del futuro, rendendo il territorio un laboratorio ideale per la sperimentazione di nuove opzioni di mobilità.

Grazie alle caratteristiche del territorio e alla sua posizione economica privilegiata, la Lombardia rappresenta il principale elemento di raccordo della penisola con il resto delle regioni europee: un'ampia offerta di aeroporti, un'articolata rete stradale, autostradale e ferroviaria e diversi sistemi di trasporto collettivo e logistico garantiscono alla Regione un vantaggio competitivo unico rispetto ai territori adiacenti¹¹. Non a caso la Lombardia è inclusa in tre dei quattro Corridoi TEN-T¹² che interessano l'Italia e svolge un ruolo di cerniera tra il sistema della portualità ligure e le aree europee poste lungo i tre Corridoi.

Come in altri ambiti, anche nel settore delle infrastrutture la Regione vanta alcuni primati. Nel settore del trasporto su ferro, la prima ferrovia lombarda, ovvero la Milano-Monza, inaugurata il 17 agosto 1840, fu la seconda ad essere realizzata in

¹¹ Sul territorio lombardo sono presenti più di 700 km di autostrade, oltre 10.000 km di strade provinciali, circa 1.000 km di strade statali e oltre 58.000 km di strade comunali.

¹² La rete TEN-T (Trans European Networks – Transport), nata con l'obiettivo di migliorare coesione territoriale e competitività, si articola in una rete di primo livello, rete *core*, e di secondo livello, rete *comprehensive*. La rete TEN-T che interessa il territorio italiano è composta da quattro corridoi di cui i primi tre interessano la Lombardia: i) Corridoio Reno – Alpi che connette i porti del mare del Nord, come Rotterdam e Anversa, al bacino del Mediterraneo, ovvero a Genova; ii) Corridoio Mediterraneo che collega la penisola iberica al confine ungherese-ucraino, attraversando le Alpi e il Nord Italia e connettendo i paesi balcanici; iii) Corridoio Scandinavo – Mediterraneo che collega la Svezia e la Finlandia a Malta, attraversando la Germania, l'Austria e l'Italia; iv) Corridoio Baltico – Adriatico che collega la Polonia con la Slovenia e l'Italia (Trieste) attraversando la Repubblica Ceca o la Slovacchia e l'Austria. Per le politiche europee è prioritaria la costruzione di una rete transeuropea di trasporti finalizzata a garantire la mobilità delle persone e dei beni, nonché a offrire infrastrutture di qualità in tutta Europa, per l'incremento della coesione territoriale e dei collegamenti con altri mercati.

Italia¹³. Inoltre, la Lombardia contende a Berlino il primato della costruzione della prima autostrada della storia: l'Autostrada dei Laghi, inaugurata il 21 settembre 1924 nel tratto Milano-Varese (oggi classificato come A8) è stata la prima strada a pedaggio riservata solo al traffico automobilistico in Italia e nel mondo.

Anche grazie a reti infrastrutturali solide e d'avanguardia il territorio lombardo si è rivelato nel tempo un ambiente fertile per la diffusione di un ecosistema di attori economici ricco e variegato che ha trovato in questo ambiente le condizioni ideali per crescere e svilupparsi.

Tra gli acceleratori di innovazione caratteristici del territorio lombardo sul tema della mobilità possiamo citare l'attività degli istituti universitari presenti in Regione¹⁴. Per riportare solo alcuni esempi di eccellenza e capacità innovativa, il Politecnico di Milano – per rispondere ai nuovi bisogni della mobilità del futuro – ha lanciato nel 2019 il primo corso di laurea magistrale in “Mobility engineering” che coniuga molteplici discipline per concorrere a formare gli ingegneri della mobilità del futuro. Sempre all'interno del perimetro dell'Ateneo è possibile citare il progetto INRIMOS del Cluster Lombardo della Mobilità¹⁵ il quale ha condotto all'acquisizione presso il Politecnico di Milano di un simulatore di guida di nuova generazione. Tale installazione sarà il nodo di una rete regionale di laboratori per il supporto dell'industria automotive lombarda.

Il territorio lombardo è secondo in Europa per numero di addetti, quarto, insieme con il Piemonte ed altri territori, per importanza in Europa¹⁶ e 2° in Italia e annovera circa seicento aziende del cluster dei componentisti, di cui il 67% parte della filiera meccanica, 17% parte della filiera della plastica e 11% parte della

¹³ Già nel 1875 la stazione di Milano, terminata 10 anni prima, era divenuta la più importante della nazione.

¹⁴ Sul territorio sono presenti 13 istituzioni universitarie (Università degli Studi di Bergamo, Università degli Studi di Brescia, Università degli Studi dell'Insubria, Università telematica E-Campus, Università degli Studi di Milano, Università degli Studi di Milano Bicocca, Politecnico di Milano, Università Commerciale Bocconi, Università Cattolica del Sacro Cuore, Università di Lingue e Comunicazione (IULM), Università Vita Salute S. Raffaele, Humanitas University, Università degli Studi di Pavia) e 1 scuola superiore universitaria (IUSS – Istituto Universitario di Studi Superiori di Pavia).

¹⁵ I cluster tecnologici sono aggregazioni strutturate di imprese, università, centri di ricerca e altri soggetti pubblici o privati, focalizzate su uno specifico ambito tematico, dotate di personalità giuridica e di un modello di governance. I nove cluster riconosciuti sul territorio lombardo sono i seguenti: Lombardia Aerospace Cluster, Associazione Fabbrica Intelligente Lombardia, Cluster Alta Tecnologia Agrofood Lombardia, Associazione Cluster Lombardo della Mobilità, Lombardy Energy Cleantech Cluster, Lombardy Green Chemistry Association, Cluster Lombardo Scienze della Vita, Cluster tecnologico Lombardo Tecnologie per gli Ambienti di Vita, Fondazione Cluster Tecnologie per le Smart Cities & Communities Lombardia.

¹⁶ Report EOCIC (European Observatory for Clusters and Industrial Change), 2020.

filiere elettronica. Strategici per lo sviluppo del settore sono i 37 Centri di Ricerca specializzati collocati sul territorio¹⁷.

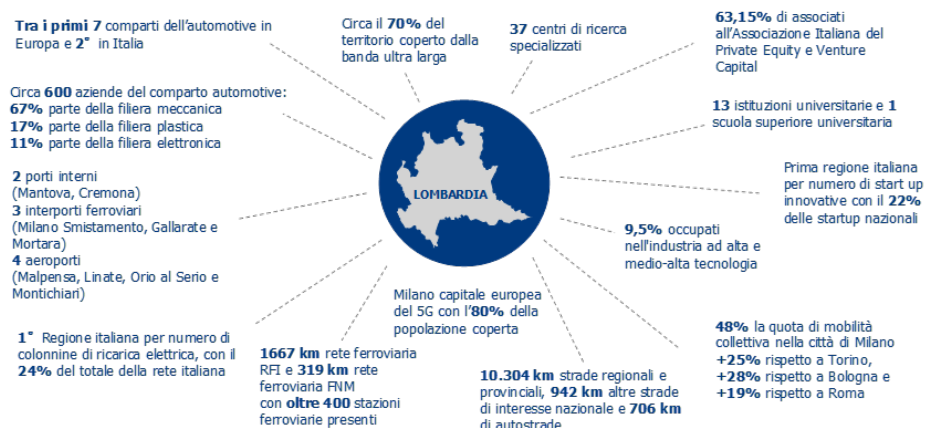


Figura 6.1. Gli asset materiali e immateriali che caratterizzano l'ecosistema della mobilità in Lombardia. Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti, 2019

Proprio la presenza di una filiera composita e ricca, cui si unisce un vivace fermento intellettuale prodotto dagli istituti di ricerca, dalle università, dall'universo delle start-up e dai numerosi Fondi di Venture Capital attivi sul territorio, qualifica la Lombardia come un laboratorio fertile alla proliferazione di modelli di business innovativi e sperimentazioni all'avanguardia legate alla mobilità del futuro.

Il fenomeno della Sharing Mobility, ad esempio, si è qualificato anche nel 2019 come un settore in crescita ed evoluzione. A tal proposito è utile evidenziare che oltre alle auto, sempre più i servizi di sharing mobility riguardano anche tutti quei mezzi per la micromobilità individuale (biciclette, monopattini). Da un punto di vista geografico si conferma una maggiore diffusione del servizio nel nord del Paese, dove è disponibile quasi il 60% di tutta l'offerta della sharing mobility italiana¹⁸, rispetto al centro-sud.

Per concludere, il contesto globale, caratterizzato dal susseguirsi sempre più rapido di innovazioni dirompenti, sta contribuendo a ridisegnare anche i confini della mobilità, nel mondo e nel nostro Paese. In questo scenario in evoluzione continua la Lombardia ha ancora una volta la possibilità di essere **protagonista**

¹⁷ 12 Istituti del CNR – Consiglio Nazionale delle Ricerche (su un totale nazionale di 110), 21 articolazioni territoriali e unità staccate di altri istituti del CNR (CNR, 2015), 3 Sezioni dell'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare (INFN) e Centro Comune di Ricerca Europeo (JRC) situato in Italia ad Ispra, in provincia di Varese.

¹⁸ Solo a Milano, sono disponibili 3.201 auto dedicate ai servizi di car sharing che hanno garantito nel 2018 oltre 6 milioni di noleggi. Fonte: Osservatorio Sharing Mobility, 2019.

nel tracciare le linee di sviluppo del settore, nel rispetto dei suoi valori e del suo approccio distintivo, che privilegia la persona e i suoi bisogni.

b. Stato dell'arte della filiera automotive in Italia e in Lombardia

La filiera dell'automotive rappresenta uno dei **principali settori industriali a livello nazionale**. Con 93 miliardi di Euro di fatturato, il comparto automotive vale oltre il 5% del PIL italiano ed impiega oltre 250.000 addetti (pari al 6% dell'occupazione dell'intero settore manifatturiero). Nel corso del 2019 si è registrato un rallentamento della produzione automobilistica italiana, in linea con la tendenza europea, con un crollo nel mese di gennaio 2019 del 25% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, frutto anche di un declino delle immatricolazioni, scese del 7% nel primo mese del 2019 e del 2,4% a febbraio (in rapporto agli stessi mesi del 2018). Si è così interrotto il trend di ripresa iniziato nel 2014. Nell'ultimo quinquennio, la produzione media annua di auto in Italia è stata superiore al milione di autoveicoli, il 32% in più rispetto alla produzione dei cinque anni precedenti (2009-2013) dove, in piena crisi, si era fermata a 760.000 autoveicoli¹⁹.

All'interno del comparto automotive, il tessuto industriale del Paese è sostenuto da un elevato numero di componentisti, che si affiancano agli assemblatori finali. Quest'ultimo segmento risulta trainato principalmente dalle esportazioni che pesano per il 65% sul totale del fatturato complessivo.

Scomponendo la filiera dei componentisti in macro-classi, risulta preponderante il comparto delle parti meccaniche con oltre 13,9 miliardi di Euro di fatturato (2017), seguito dal comparto motori con 4,7 miliardi e quello degli pneumatici e degli articoli in gomma, pari a 1,3 miliardi di Euro. Nel complesso, il settore della componentistica automotive in Italia è rappresentato da circa 1.900 imprese al 2017, anche se i trend in atto, in particolare elettrificazione e guida autonoma, modificheranno con ogni probabilità il perimetro del settore favorendone la concentrazione²⁰.

Le regioni italiane caratterizzate dalla presenza di una filiera automotive rilevante sono il Piemonte, la Lombardia e l'Emilia-Romagna. In particolare, per queste regioni l'industria automobilistica è caratterizzata da sistemi produttivi regionali con un forte radicamento locale: la diretta interazione con gli assemblatori finali e la lunga e complessa catena produttiva, costituita da più livelli di fornitura, ha

¹⁹ Fonte: "Bilancio a 4Ruote – Cambio di marcia – La filiera dell'automotive di fronte alle sfide del mercato globale", Cassa depositi e prestiti e SACE SIMEST, 2019.

²⁰ Associazione Cluster Lombardo della Mobilità, 2019.

indotto la formazione di cluster e network produttivi, anche con il contributo dei grandi fornitori globalizzati²¹.

La Tabella 6.1 mostra il numero di imprese che compongono il comparto dei componentisti nelle tre regioni. Mentre, da un lato, si evidenzia la ricchezza del tessuto lombardo, dall'altro si osserva il segnale preoccupante di una riduzione del numero di imprese dal 2008 al 2018 pari all'8,4%.

REGIONE	n. Imprese 2018	n. Imprese 2008	Variazione
Lombardia	592	646	-8,4 %
Piemonte	791	882	-10,3 %
Emilia-Romagna	229	241	-5,0 %
Totale	1.612	1.769	-8,9 %

Tabella 6.1. Numero di imprese del comparto componentisti operanti in Lombardia, Piemonte e Emilia-Romagna (valore assoluto e variazione percentuale), 2008 e 2018. Fonte: Osservatorio del Cluster Lombardo Mobilità 2018

Accanto ai componentisti appartenenti alle filiere tradizionalmente associate al mondo automotive, vale la pena sottolineare come la transizione verso la mobilità elettrica possa rappresentare un'eccellente opportunità per la Lombardia. Si stima infatti che la regione produca già oggi un fatturato di quasi 2 miliardi di Euro, pari al 33% del fatturato generato a livello nazionale, in questo ambito. Inoltre, la Lombardia ospita quasi il 40% delle imprese attive a livello nazionale. In tutta la penisola, a partire dalle oltre 160 realtà già presenti nel settore, si prevede possano essere coinvolte nella transizione verso la e-Mobility più di 10mila imprese attive in settori ad essa collegabili attraverso un processo di riconversione/focalizzazione dell'attuale modello di business²².

Con specifico riferimento alla filiera della componentistica, si può osservare sul territorio lombardo una distribuzione delle imprese molto eterogenea tra le diverse province (Fig. 3.2), con le province di Brescia, Milano e Bergamo che presentano una più elevata numerosità di imprese.

²¹ In Lombardia non è più presente localmente un assemblatore finale, ma solo alcuni importanti suppliers internazionali, quali Bosch e Pirelli, che ne caratterizzano il panorama industriale.

²² "La filiera della mobilità elettrica Made in Italy: imprese, territori e tecnologie della e-Mobility", Motus-E e The European House – Ambrosetti, 2019.

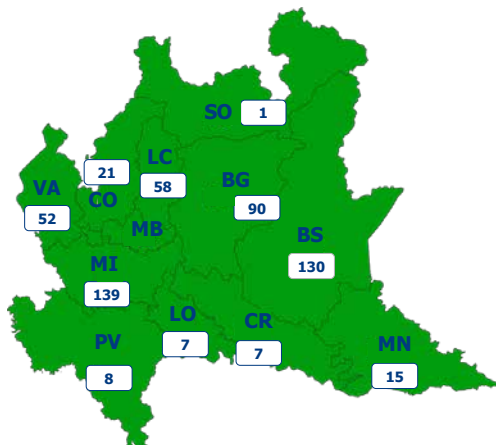


Figura 6.2. Numero di imprese del comparto componentisti operanti in Lombardia, distribuzione per provincia. Fonte: Associazione Cluster Lombardo della Mobilità, 2019

Le aziende operanti sul territorio si suddividono ulteriormente in base alla filiera produttiva in cui operano (Fig. 3.3) e alla dimensione aziendale (Fig. 3.4). Per quanto riguarda la filiera produttiva, questa può distinguersi in filiera meccanica – il comparto sicuramente più rilevante – filiera plastica, filiera elettronica, studi di ingegneria per la ricerca e sviluppo di prodotto e di processo.

Numericamente prevalgono senza dubbio le piccole e medie imprese rispetto alle medio-grandi e grandi. Le aziende di minore dimensione sono inoltre quelle che più hanno risentito delle difficoltà economiche degli ultimi anni registrando una riduzione del numero di operatori. Questa distribuzione, sia per quanto riguarda le filiere produttive che la dimensione aziendale, risulta molto simile anche negli altri cluster regionali di Piemonte ed Emilia-Romagna.

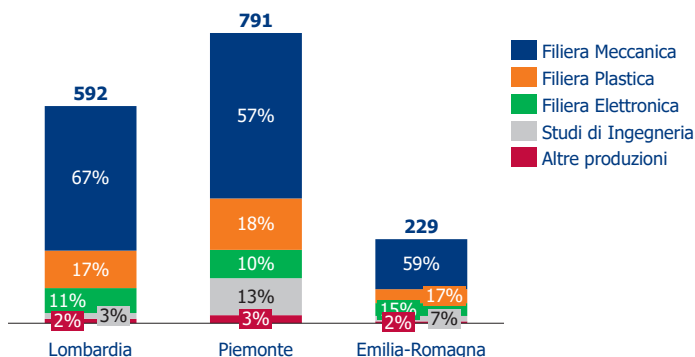


Figura 6.3. Numero di imprese del comparto componentisti per filiera produttiva nei principali cluster regionali (valori percentuali), 2017. Fonte: Associazione Cluster Lombardo della Mobilità, 2019

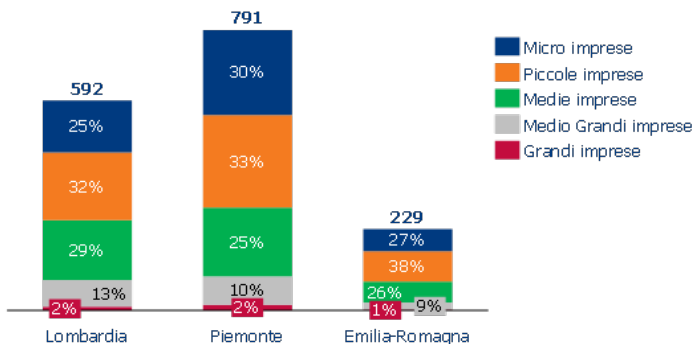


Figura 6.4. Numero di imprese del comparto componentisti per dimensione dell'impresa²³ nei principali cluster regionali (valori percentuali), 2017. Fonte: Associazione Cluster Lombardo della Mobilità, 2019

Osservando la localizzazione territoriale delle imprese del comparto si evidenzia la presenza di alcune province a maggior specializzazione che presentano una elevata concentrazione e valori superiori in termini di fatturato. Quest'ultimo è sicuramente il caso delle province di Brescia e Bergamo, caratterizzate da una presenza di imprese meccaniche superiore alla media regionale. Infatti, l'80% delle imprese bresciane dell'automotive appartengono alla filiera meccanica, mentre a Bergamo tali valori scendono al 63% (Figura 3.5). In quest'ultima provincia è invece significativa la presenza delle imprese della filiera della plastica (31% per numerosità e 30% per fatturato).

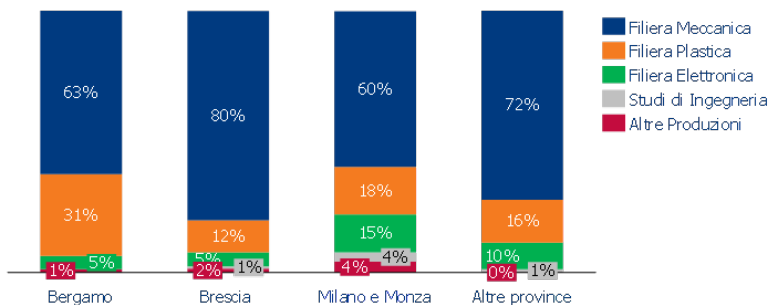


Figura 6.5. Numero di imprese del comparto componentisti per filiera produttiva nei principali cluster provinciale della Lombardia (valori percentuali), 2017. Fonte: Associazione Cluster Lombardo della Mobilità, 2019

²³La normativa comunitaria prevede tre raggruppamenti di imprese: i) micro imprese (meno di 2 milioni di euro di fatturato); ii) piccole imprese (da 2 a 10 milioni di euro di fatturato) e iii) medie imprese (da 10 a 50 milioni di euro di fatturato), - ai quali sono stati aggiunti quello delle medio-grandi imprese (da 50 a 300 milioni di euro di fatturato) e quello delle imprese grandi (fatturato oltre 300 milioni). Le imprese dei campioni analizzati in questa ricerca sono state classificate secondo i valori medi registrati nel periodo analizzato.

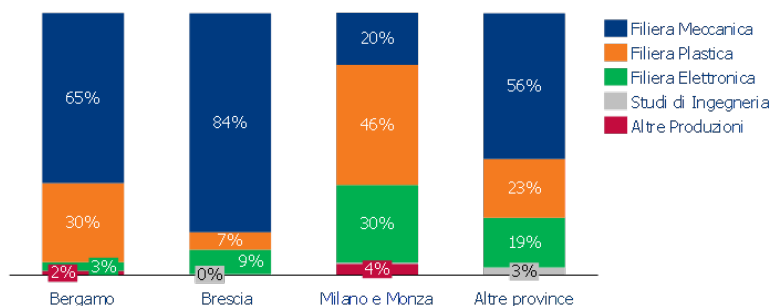


Figura 6.6. Fatturato del comparto componentisti per filiera produttiva nei principali cluster provinciale della Lombardia (valori percentuali), 2017. Fonte: Associazione Cluster Lombardo della Mobilità, 2019

Nelle province di Milano e Monza si distinguono, rispetto alla media regionale, soprattutto le imprese della filiera della plastica (46% del fatturato) e dell'elettronica (15% per numerosità e 30% per fatturato).

Per quanto riguarda l'evoluzione delle performance economiche delle imprese relative ai tre cluster territoriali più rilevanti, identificati nelle province di Bergamo, Brescia e Milano – Monza e Brianza, ed il raggruppamento residuale delle altre province, i cluster automotive lombardi hanno evidenziato performance dissimili (nell'arco temporale tra il 2008 e il 2016), come evidenziato nel seguente grafico.

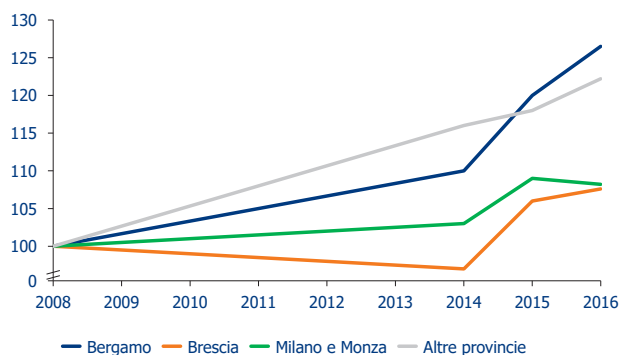


Figura 6.7. Andamento del fatturato del comparto componentisti nelle principali province lombarde (variazione percentuale), 2008-2016. Fonte: Associazione Cluster Lombardo della Mobilità, 2019

Dall'analisi dei differenziali delle performance di fatturato totale e fatturato esportato si deduce che la domanda estera è cresciuta in misura maggiore rispetto a quella nazionale di circa 20 punti percentuali in tutti i cluster provinciali, a ulteriore conferma dell'importanza dei mercati esteri per lo sviluppo delle principali filiere lombarde.

I dati proposti ancora non scontano il trauma della pandemia da Covid-19, destinata a lasciare profonde cicatrici sul sistema economico lombardo. Allo stesso tempo, offrono un'immagine della qualità e della forza del comparto, che occupa una posizione centrale all'interno delle filiere produttive destinate alla progettazione e alla produzione di veicoli di fascia medio-alta in Europa.

Questo elemento di competitività dovrà essere preservato anche a fronte dei prossimi importanti cambiamenti nello scenario competitivo, che produrranno notevoli sviluppi per gli attori dell'intera filiera, chiamati a rispondere a nuove sfide e a cogliere significative opportunità di trasformazione.

Sarà pertanto fondamentale, per gli operatori del settore, avviare processi di innovazione ancora più efficaci rispetto al passato per rispondere alle nuove esigenze del mercato.

c. Evoluzione della mobilità pubblica e privata in Lombardia

La grande attrattività del territorio lombardo, sia in termini di opportunità lavorative che di attrazioni turistiche, ha favorito lo sviluppo di una rete di mobilità articolata e in evoluzione. Al grande dinamismo regionale, accelerato anche dalla presenza sul territorio di una serie di eventi e manifestazioni di grande rilevanza internazionale – tra cui l'esposizione universale del 2015 e le Olimpiadi invernali di Milano-Cortina che si terranno nel 2026 – si sovrappone il fermento che sta attraversando l'intero comparto della mobilità, legato alla nascita di modelli di business innovativi e sperimentazioni all'avanguardia.

Flussi turistici e mobilità nel territorio della Lombardia

La grande affluenza di turisti che ogni anno attraversa il territorio della Lombardia contribuisce ad alimentare sia il flusso di mobilità del territorio che la domanda di servizi di trasporto funzionanti ed efficaci. Nel 2018 le presenze turistiche in Lombardia sono cresciute fino a 41,2 milioni (pari a quasi il 10% di tutte le presenze turistiche registrate a livello nazionale) osservando una crescita del 3,5% rispetto al 2017 e un aumento del 26,4% dal 2013, periodo nel quale il numero di arrivi in Lombardia è cresciuto di oltre 3,5 milioni.

La spesa dei viaggiatori stranieri in Lombardia ammontava nel 2017 a 6,5 miliardi di Euro (in calo dell'1,4% rispetto al 2016), con una spesa media giornaliera più elevata rispetto a quanto registrato a livello nazionale (125,1 Euro vs 106,2 Euro). La sola città di Milano attira oltre il 53% di quanto incassato nella Regione (quasi 3,5 miliardi di Euro) a cui seguono Como, Brescia e Varese. In termini di ripartizione della spesa del viaggiatore straniero i trasporti assorbono il 13,1% del totale, a cui si aggiunge la spesa destinata all'alloggio (46,2%), allo shopping (34,7%), alla ristorazione (24,7%) e, infine, all'intrattenimento (6,3%).

Infrastrutture e servizi di mobilità efficienti rappresentano fattori di attrazione importanti nei confronti dei flussi turistici nazionali ed internazionali. Ecco perché la diffusione di infrastrutture capillari che garantiscano un turismo più accessibile, riducendo i tempi di connessione tra i poli urbani e i siti turistici in un'ottica di intermodalità e integrazione tra servizi, dovrebbero essere considerati una priorità per lo sviluppo del Paese e del territorio lombardo.

Si inserisce in linea con queste priorità strategiche il Piano straordinario della mobilità turistica 2017-2022 elaborato a livello nazionale. Il documento disegna un modello basato sulle Porte di Accesso del turismo in Italia: porti, aeroporti e stazioni ferroviarie. Grande rilevanza viene data anche all'infrastruttura digitale, considerata un elemento strutturale determinante per garantire la qualità dell'offerta di mobilità turistica.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Banca d'Italia, PoliS-Lombardia e Istat, 2019

Ogni giorno il territorio lombardo è interessato da quasi **20 milioni di spostamenti**, in crescita rispetto ai circa 16,4 mln che la interessavano nel 2014, come conseguenza della crescita della popolazione regionale residente, passata dai 9,7 milioni del 2012 al 10,1 milioni del 2019 (+4%).

Osservando, ad esempio, gli spostamenti ferroviari, la rete lombarda vanta oltre 1.920 km di linea e 428 stazioni, in concessione a 2 gestori (Rete Ferroviaria Italiana RFI e Ferrovienord). Sono circa 800mila i viaggiatori che ogni giorno effettuano 2.560 corse, tra treni e autobus, sui servizi ferroviari regionali gestiti da Trenord, su oltre 2.000 km di rete ferroviaria e oltre 400 stazioni. In totale, più di 2.000 corse al giorno costituiscono il servizio ferroviario e il 77% dei comuni lombardi in cui abita il 92% dei residenti in Lombardia, ha una stazione ferroviaria entro un raggio di 5 km.

Per quanto riguarda il traffico merci²⁴ è preponderante l'uso della "gomma". Il trasporto su strada copre quasi il 93% del trasporto complessivo delle merci che interessa la Lombardia. Più del 50% di tale quota è relativo al trasporto interno, mentre la quota correlata al traffico internazionale non arriva al 3%. Escludendo la componente di traffico interno alla Lombardia (pari a circa il 49% del totale e che presenta caratteristiche poco adatte al sistema ferroviario), il trasporto ferroviario rappresenta circa il 14% del totale. Il ruolo della ferrovia è più significativo se ci si focalizza sulla ripartizione modale della componente internazionale del traffico merci. Su queste direttrici, infatti, la ferrovia rappresenta il 67,4% del traffico totale internazionale. La maggior parte del traffico ferroviario internazionale è costituito dai trasporti intermodali (circa il 62%).

Il sistema aeroportuale²⁵ in Lombardia rappresenta oltre il 25% del traffico nazionale di passeggeri e circa il 70% del traffico merci. Tre dei quattro aeroporti lombardi sono compresi nella rete europea «TEN-T Core»²⁶ e si trovano fra i primi 5 nella classifica nazionale per il traffico passeggeri: Malpensa (circa 22 milioni di persone/anno); Linate (circa 9 milioni di persone/anno); Orio al Serio (circa 12 milioni di persone/anno).

Infine, il servizio di navigazione regionale permette ogni anno il trasporto di 8,5 milioni di passeggeri e circa 700.000 veicoli nonché più di un milione di tonnellate di merci. La navigazione pubblica di linea sui cinque laghi maggiori è

²⁴ I dati relativi al traffico merci sono aggiornati agli ultimi dati disponibili (2014). Fonte: Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti.

²⁵ Il sistema aeroportuale lombardo è composto dai seguenti aeroporti: Milano Malpensa, Milano Linate, Bergamo Orio al Serio e Brescia Montichiari.

²⁶ L'aeroporto di Montichiari fa parte invece della rete "comprehensive".

assicurata da una flotta di 122 navi che operano su 142 scali (di cui 84 in Lombardia).

Le tecnologie disponibili e in via di sviluppo, in particolare le rivoluzioni dei big data e dell'IoT, portano con sé la promessa di rendere possibile nel futuro prossimo l'ottimizzazione dinamica delle diverse forme di trasporto²⁷, attraverso la realizzazione di un sistema organico della mobilità che garantisca la gestione dei flussi in un'ottica intermodale. Ecco perché, in questo scenario, il fattore chiave di innovazione all'interno dell'ampio e articolato paniere di offerta di mobilità che caratterizza il territorio regionale è rappresentato dalla possibilità di raccogliere, condividere e rendere efficace la gestione del dato.

La vera sfida, per gli operatori del settore della mobilità lombarda e per le istituzioni che governano il territorio, si gioca quindi nella possibilità di assicurare la più ampia circolazione e condivisione di dati, soprattutto in ambito urbano, in ottica di inter-modalità pubblico-privata, con **l'obiettivo di ottimizzare gli spostamenti lungo le tratte di percorrenza dei cittadini** facendo uso di tutte le infrastrutture e l'accesso a tutte le alternative di servizio disponibili, in sinergia e forte integrazione.

Già oggi il progetto EO15/L15 consente al cittadino di conoscere le diverse possibilità offerte dal trasporto pubblico. Il prossimo stadio di questo processo potrebbe essere il passaggio ad un sistema dinamico dove i dati in tempo reale siano condivisi e scambiati tra i diversi sistemi per una gestione proattiva delle situazioni di traffico e congestione dei vari mezzi.

Attraverso sensori per monitorare il traffico pubblico e privato, rilevatori meteorologici, device di elaborazione e attuazione in loco, le informazioni provenienti da dati secondari e dai social networks sarà possibile migliorare l'efficienza complessiva del sistema di mobilità, ad esempio suggerendo percorsi alternativi al traffico privato che comportano vantaggi di tempo o di costi, con tariffazione modificata in tempo reale, adattando i tempi semaforici alla situazione istantanea, deviando i mezzi pubblici su percorsi alternativi in situazioni di criticità, implementando una gestione integrata dei pagamenti, migliorando la gestione del traffico merci e del carico e scarico nelle aree urbane, con un monitoraggio costante a garanzia della sicurezza delle persone.

d. Mobilità e ambiente: una sfida per l'ecosistema lombardo

Come già accennato, la configurazione di un modello di mobilità compatibile con la tutela ambientale e la salvaguardia della qualità dell'aria diventerà sempre più

²⁷ I costi derivanti da traffico e ingorghi pesano per circa l'1% del PIL regionale. Fonte: Regione Lombardia, 2017.

cruciale per lo sviluppo futuro del settore. Un ambiente poco salubre può incidere significativamente sulla qualità della vita degli individui, senza contare che ogni anno l'aria inquinata provoca la morte prematura di 80.000 persone solo in Italia²⁸. La Pianura Padana, e, più in generale, l'intero territorio regionale, costituiscono una delle zone d'Italia che – per motivi legati alle caratteristiche morfologiche – soffre maggiormente il fenomeno dell'inquinamento dell'aria.

Rilevazioni ARPA mettono in luce come il settore dei trasporti sia il principale contributore all'inquinamento della Regione, con una percentuale pari al 23,1% del totale delle emissioni annuali di inquinanti tradizionali – seguono il riscaldamento, pari al 18,6% e la produzione di energia e la trasformazione di combustibili (15,4%).

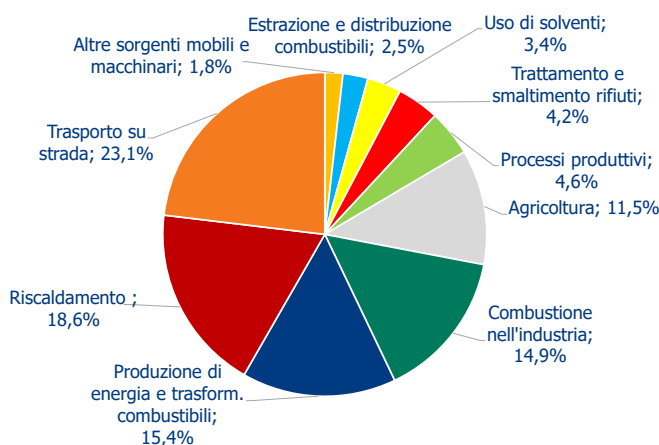


Figura 6.8. Emissioni annuali di inquinanti tradizionali per settore (valori percentuali), 2016.
Fonte: elaborazione The European House-Ambrosetti su dati ARPA Lombardia, 2019

Per tutelare la salute dei cittadini e allo stesso tempo garantire un modello di mobilità sostenibile ed efficace è necessario approcciare il tema della qualità dell'aria in Lombardia, insieme alla lotta al cambiamento climatico, mediante l'adozione di un approccio integrato in grado di attivare una maggiore responsabilità da parte di tutti gli attori coinvolti.

A partire da questa consapevolezza, Regione Lombardia ha attivato significative azioni di coordinamento con le Regioni del bacino padano e a livello nazionale che sono confluite nell'Accordo di bacino padano per il miglioramento della

²⁸ Secondo le stime dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, a livello globale ogni anno muoiono circa 8 milioni di persone per l'inquinamento atmosferico.

qualità dell'aria²⁹, il quale rappresenta un momento decisivo per l'implementazione di misure integrate di contrasto all'inquinamento atmosferico.

Accanto al riscaldamento e agli spandimenti in agricoltura il contrasto alle emissioni di polveri sottili e inquinanti generati dal traffico dei veicoli rappresentano le tre linee principali di intervento dell'Accordo. In particolare, grazie al provvedimento è stato possibile fissare interventi comuni per le limitazioni all'utilizzo di veicoli diesel particolarmente inquinanti, per l'installazione di camini e stufe performanti in sostituzione di quelle obsolete ad alto impatto ambientale e per la riduzione delle emissioni di ammoniaca in agricoltura.

Proprio in ragione del suo peso sul totale delle emissioni atmosferiche, le politiche regionali per la difesa della qualità dell'aria e la lotta all'inquinamento atmosferico coinvolgono in larga misura il settore dei trasporti, in particolare quello su gomma.

Il progetto MoVe-In

MoVe-In (MOnitoraggio dei VEicoli INquinanti) è un progetto sperimentale di Regione Lombardia che promuove modalità innovative per il controllo delle emissioni degli autoveicoli attraverso il monitoraggio delle percorrenze, tenendo conto dell'uso effettivo del veicolo e dello stile di guida adottato. Una scatola nera (black-box) installata sul veicolo, consente di rilevare le informazioni necessarie a tale scopo attraverso il collegamento satellitare ad un'infrastruttura tecnologica dedicata e abilitata a gestire le limitazioni alla circolazione dei veicoli più inquinanti.

In sintesi, il progetto MoVe-In prevede la possibilità di avvalersi di una "deroga chilometrica", misurabile e controllabile, che estende le limitazioni a tutti i giorni della settimana e a tutte le ore del giorno consentendo così di prevedere un risparmio di emissioni. Tale risparmio emissivo viene trasformato in chilometri che possono così essere redistribuiti nell'arco della giornata e della settimana, rispetto a quelli attualmente percorribili agli autoveicoli limitati (consentiti nei giorni feriali dalle ore 19.30 alle ore 7.30 e sabato, domenica e festivi tutto il giorno). Quindi, questa deroga chilometrica prevede la possibilità di poter percorrere quando si vuole un numero di chilometri prefissato in base alla categoria e alla classe emissiva del veicolo, fino al termine dell'anno di adesione o all'esaurimento dei chilometri assegnati. Se i chilometri assegnati terminano prima dell'anno non sarà più possibile utilizzare il veicolo, nelle aree soggette a limitazione, fino alla scadenza dell'anno.

Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Regione Lombardia, 2019

Per questa ragione, i trasporti su strada e la mobilità rappresentano anche uno dei tre macrosettori di attività che compongono il **Piano regionale degli interventi per la qualità dell'aria (PRIA)**, strumento sostanziale per

²⁹ L'Accordo, che prevede l'attuazione di misure congiunte per il miglioramento della qualità dell'aria è stato sottoscritto a Bologna, durante il G7 Ambiente del 9 giugno 2017, dal Ministro dell'Ambiente in carica e dai Presidenti di Regione Lombardia, Piemonte, Veneto e Emilia-Romagna.

l'azione di governo di Regione Lombardia³⁰. Il Piano prevede 91 misure strutturali che agiscono su tutte le numerose fonti emissive nei tre grandi settori della produzione di inquinanti atmosferici: 40 per il settore dei trasporti, 37 per l'energia e il riscaldamento, 14 per le attività agricole.

Sono inoltre in vigore alcune misure strutturali permanenti finalizzate alla riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera e al miglioramento della qualità dell'aria, che limitano la circolazione per i veicoli più inquinanti³¹. Al fine di incoraggiare la dismissione dei veicoli più inquinanti e la loro sostituzione con mezzi a basso impatto ambientale da parte di cittadini e imprese, sono stati in aggiunta stanziati 26,5 milioni di euro per il periodo 2019-2020, di cui 8,5 milioni di Euro sono destinati alle imprese e 18 milioni ai cittadini³².

³⁰ In particolare, gli obiettivi della pianificazione e programmazione regionale per la qualità dell'aria sono: (i) rientrare nei valori limite nelle zone e negli agglomerati in cui il livello di uno o più inquinanti superi tali riferimenti; (ii) preservare da peggioramenti nelle zone e negli agglomerati in cui i livelli degli inquinanti siano stabilmente al di sotto dei valori limite.

³¹ Con la recente delibera di Giunta Regionale n. 2055 del 31/07/2019 a partire dal 1° ottobre 2019 sono estese a tutto l'anno le limitazioni alla circolazione per i veicoli euro 3 diesel. Le limitazioni per gli autoveicoli euro 0 benzina e diesel, euro 1 diesel ed euro 2 diesel, sono attive tutto l'anno in Area 1 e in Area 2, che comprende la zona dei 209 Comuni in Fascia 1 e dei 361 Comuni in Fascia 2 (per un totale di 570 Comuni).

³² Per approfondimenti è possibile visitare il sito: www.aria.regione.lombardia.it.

7. Le conseguenze della crisi legata alla pandemia da Covid-19

Come accennato, la prima metà del 2020 è stata fortemente segnata dalla pandemia da Covid-19 che, nata come una emergenza di natura sanitaria si è presto trasformata in una crisi a tutto tondo con conseguenze di natura sia economica che sociale. La gravità della situazione sanitaria e l'elevato grado di contagiosità del virus hanno infatti imposto una serie di misure drastiche quali la sospensione di tutte le attività lavorative, ad eccezione di quelle essenziali per la soddisfazione dei bisogni primari, e il confinamento domiciliare. Di fatto il nostro Paese, così come tutti gli altri Paesi toccati dalla pandemia, si sono fermati per diverse settimane e questa scelta, seppure essenziale per la tutela della salute dei cittadini, ha avuto – e sta tuttora avendo – conseguenze non ancora del tutto misurabili sull'economia e sulla società.

Dal punto di vista economico, **si tratta di una delle peggiori crisi della storia recente**. Come si evince dalla figura sottostante, l'economia mondiale è caratterizzata da un livello di incertezza senza precedenti, riconducibile alla peculiarità della crisi attuale che coinvolge allo stesso tempo sia la domanda che l'offerta, rendendo poco efficaci gli strumenti tradizionalmente a disposizione delle Istituzioni.

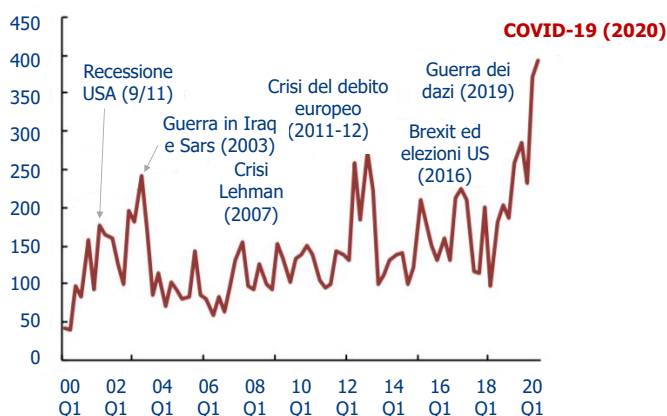


Figura 7.1. World Uncertainty Index (indice), Q1-2000 – Q1-2020. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati Commissione Europea, Economic Forecast, maggio 2020

Gli impatti previsti per l'economia globale sono di enorme portata: il Fondo Monetario Internazionale stima per il 2020 la peggiore performance degli ultimi 40 anni, con un tasso di crescita negativo del 4,9% rispetto alle stime pre-Covid che si attestavano sul +3,4%.

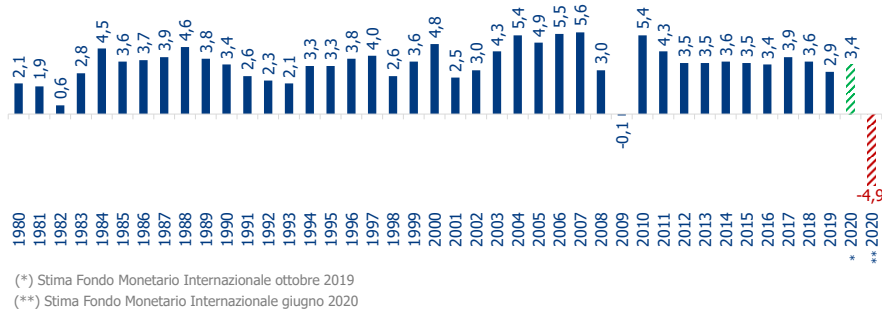


Figura 7.2. Tasso di crescita reale del PIL globale (variazione %), 1980 – 2020^e. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati IMF, 2020

La contrazione prevista per l'economia globale nasconde al suo interno performance molto differenziate, con le economie avanzate che sembrano essere destinate a pagare un prezzo particolarmente alto per la crisi in atto. Si tratta di un dato che non sorprende, in considerazione dell'elevato livello di interconnessione che le caratterizza, così come del maggior rigore delle misure adottate per contrastare la pandemia.

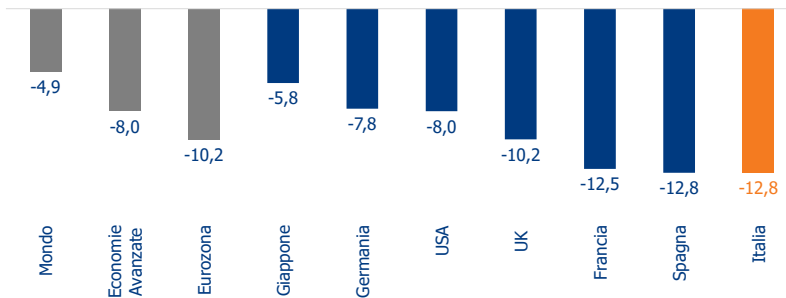


Figura 7.3. Proiezione della contrazione del PIL 2020 per Paese (valori percentuali). Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti su dati IMF, giugno 2020.

Tra le economie avanzate, particolarmente grave è la recessione che aspetta il nostro Paese, che d'altra parte è entrato in questa crisi dopo anni di crescita asfittica. Le stime della Commissione Europea pre-Covid, prevedevano per l'Italia un tasso di crescita del PIL pari allo 0,3% nel 2020, posizionandoci all'ultimo posto tra i Paesi dell'Unione Europea a 27.

Il modello di stima elaborato da The European House – Ambrosetti, restituisce per il nostro Paese una fotografia di dettaglio, che va ad indagare l'impatto della crisi sui principali settori dell'economia e stima un impatto totale del -9,1% riportando il PIL del nostro Paese ai valori del 1998³³.

³³ Il PIL stimato per il 2020 è pari ai valori del PIL reale del 1998 calcolato a prezzi 2019

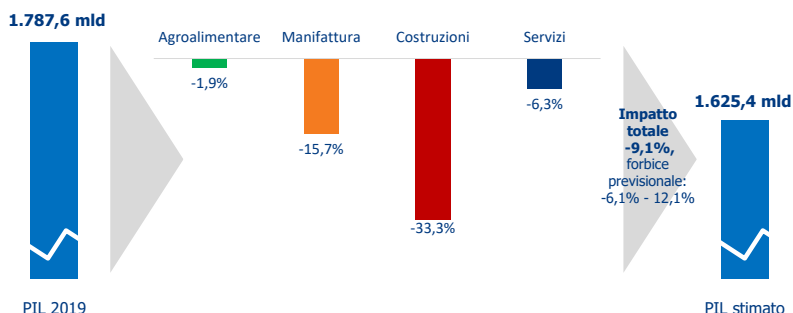


Figura 7.4. Stima di impatto sui principali settori economici e riduzione del PIL per l'Italia nel 2020. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2020.

Come emerge dalla figura, il settore manifatturiero sarà tra i più penalizzati dalla crisi con una contrazione del 15,7% (secondo solo al settore delle costruzioni con una contrazione del 33,3%). All'interno del settore manifatturiero una riduzione significativa è prevista per le imprese della filiera automotive per cui si stima una perdita di fatturato compresa tra 30 e 67 miliardi di euro tra il 2019 e il 2020 e una ulteriore contrazione tra 1,8 e 18,8 miliardi di euro tra il 2020 e il 2021³⁴. La stessa fonte offre uno spaccato regionale che restituisce una fotografia più positiva per la Lombardia rispetto alla media nazionale: la filiera automotive lombarda sperimenterà – nello scenario base – una riduzione di fatturato del 19,8% tra il 2019 e il 2020 e un successivo rimbalzo del 26% tra il 2020 e il 2021 e nello scenario pessimistico una contrazione del 45,3% tra il 2019 e il 2020 e una successiva crescita del 63% tra il 2020 e il 2021.

La gravità della crisi e le conseguenze straordinarie del suo impatto sull'economia del Paese inducono ad **accelerare la ricerca di fonti di investimento per indirizzare processi di innovazione capaci di dare respiro al sistema industriale**, attraverso un significativo riposizionamento delle filiere a maggior valore aggiunto e potenziale di esportazione.

³⁴ CERVED Industry Forecast "L'impatto del COVID-19 sulla filiera dell'automotive", marzo 2020

8. Il nuovo scenario di riferimento

Alla luce di quanto introdotto nella prima sezione di questo documento, tenuto conto dei cambiamenti intercorsi per effetto della pandemia globale, le **caratteristiche fondamentali del nuovo scenario della mobilità** appaiono le seguenti:

- a. nell'automotive, si conferma il disegno strategico europeo di transizione verso forme di mobilità elettrica, anche come conseguenza degli investimenti straordinari realizzati per adeguare il sistema produttivo e strutturare la necessaria filiera delle batterie elettriche. Peraltro, l'ultimo anno ha visto il moltiplicarsi di iniziative finalizzate alla ricerca e allo sviluppo sull'idrogeno, inteso come inevitabile passo successivo nell'ambito del percorso di elettrificazione grazie alla crescente produzione di energia elettrica rinnovabile. Ciò non toglie che si registrino sforzi di ricerca anche nella direzione di portare sul mercato carburanti a minor impatto ambientale, per gestire al meglio l'inevitabile fase di transizione dai motori a combustione interna all'elettrico;
- b. sempre nell'automotive, come anticipato nel paragrafo 4, si assiste alla trasformazione della value chain con l'ingresso di nuovi player e lo stravolgimento del prodotto e dell'operatività. La realtà dei fatti mostra un processo di trasformazione di dimensioni epocali, trainato da grandi player globali che si aspettano di cogliere i frutti degli sforzi e degli investimenti fatti grazie a percorsi regolamentari sempre più stringenti e penalizzanti per i prodotti a combustione interna, e che perciò procedono a tappe forzate verso il completamento del percorso avviato. Il rischio, per loro e per l'intero sistema, è infatti quello di restare bloccati in mezzo al guado, con costose piattaforme tecnologiche multiple da gestire;
- c. in generale, vi sarà un'accelerazione degli investimenti "low-hanging-fruits" (quelli che consentono di conseguire benefici addizionali rilevanti per il cliente grazie all'impiego di contenute risorse marginali) e, al contrario, un rallentamento del prossimo ciclo di investimenti in ricerca e sviluppo. Questo dovrebbe valorizzare gli aspetti maggiormente legati alla gestione dei dati, dove esistono spazi significativi per portare al mercato su vasta scala la guida autonoma di livello 3 e vari altri benefit molto apprezzati dai clienti, soprattutto collegati alla sicurezza e alla gestione ottimale del mezzo;
- d. come già argomentato, anche per le condizioni economiche di uscita dalla crisi Covid-19 e la relativa debolezza dei consumi, l'approccio CHIPS assumerà un ruolo determinante. Difficilmente potrà essere il modello di possesso dei mezzi di trasporto cui siamo stati per più di un secolo abituati ad accollarsi l'intero peso della trasformazione in atto; plausibilmente, si tratterà di uno sforzo congiunto delle famiglie (in quanto acquirenti dei mezzi di trasporto) e delle imprese, soprattutto attive nel settore del noleggio, sostenuti dalla regia dell'attore pubblico;

- e. sicuramente cambieranno le logiche attraverso cui gli Enti Pubblici progetteranno e gestiranno i modelli di mobilità. La pandemia ha ristretto di molto le potenzialità di utilizzo degli attuali modelli ponendo sfide nuove che potranno essere risolte solamente attraverso visioni fortemente innovative. Di conseguenza cambieranno le esigenze e i bisogni dei consumatori, ponendo nuovi ambiti di crescita per gli attuali attori della filiera e, potenzialmente, per nuovi player molto più vicini al consumatore;
- f. conseguito il ridisegno e l'ottimizzazione del sistema degli attori privati (OEM, componentisti, player del settore della telecomunicazione e dei servizi) le infra e info-strutture diventeranno il nodo fondamentale da sciogliere, in quanto fattori abilitanti decisivi. Infrastrutture di ricarica legate all'elettrico, infrastrutture per la gestione dell'idrogeno (che consentirà di fare il salto definitivo verso una "vera" sostenibilità ambientale), ma anche info-strutture per la comunicazione V2V, I2V e V2I e regolamentari per la gestione degli aspetti di sicurezza e dell'immensa mole di dati che verrà prodotta.

9. Il ruolo di Regione Lombardia

Le scelte e le decisioni di innovazione nell'ambito della mobilità sono, ad un estremo, appannaggio degli Stati, anche nelle loro espressioni sovra-nazionali (come l'Unione Europea) e, ad un altro, delle imprese che – in accordo con gli obblighi e indirizzi regolamentari - sviluppano le proprie strategie industriali e commerciali in considerazione delle proprie caratteristiche e dei propri obiettivi, soprattutto con riferimento alle decisioni relativi ai processi di innovazione, decisivi per ogni azienda.

Il ruolo degli Enti pubblici locali è però destinato a crescere, sia nella definizione delle linee di indirizzo in materia di gestione degli ecosistemi pubblici-privati di mobilità, per governare adeguatamente la crescente diversificazione e capillarità delle forme di trasporto, sia nel supportare le scelte di investimento e di innovazione delle aziende attive sul territorio.

Il ruolo di Regione Lombardia può essere declinato su diversi aspetti:

- assicurare la coerenza degli interventi e delle politiche pubbliche rispetto ad un disegno complessivo del settore della mobilità che tenga conto dei vincoli e degli obblighi nazionali e internazionali. Ciò richiede, peraltro, l'allineamento nel continuo degli organi tecnici preposti al corretto funzionamento del sistema della mobilità (le Direzioni Generali Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile, Ambiente e Clima e Ricerca, Innovazione, Università, Export e Internazionalizzazione, sotto la regia della Presidenza);
- agire come fattore di collegamento tra i diversi livelli di governo del territorio (lo Stato, da una parte, i Comuni, dall'altra);
- garantire un confronto costante e continuato nel tempo con le maggiori realtà produttive presenti sul territorio, rendendo permanente il Tavolo di Lavoro Smart Mobility & Artificial Intelligence (con cadenza annuale o semestrale), così da poter ridefinire in tempo reale le priorità e le necessità del comparto, anche in risposta a shock esterni;
- promuovere visioni di sviluppo fortemente innovative, le cui richieste nei confronti delle filiere siano di stimolo nei confronti di una innovazione potenzialmente esportabile in altri contesti globali, attraverso un'azione di ricerca di stimoli (facendo leva, ad esempio, sul proprio Forum per l'innovazione) e la loro trasmissione sul territorio.

10. Obiettivi del Progetto e Metodologia

Regione Lombardia si è posta l'**obiettivo di creare sul suo territorio un polo di ricerca e innovazione sulla mobilità del futuro**, favorendo la nascita e lo sviluppo di progettualità di natura sperimentale in grado di aumentare il grado di attrattività della Lombardia a livello nazionale e internazionale. Per il raggiungimento di questo obiettivo complesso e ambizioso, Regione Lombardia ha utilizzato un approccio trasversale e collaborativo che ha visto il coinvolgimento delle tre Direzioni Generali competenti sul tema: la Direzione Generale Ricerca, Innovazione, Università, Export e Internazionalizzazione; la Direzione Generale Ambiente e Clima; la Direzione Generale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile. L'intento dell'amministrazione regionale non è quello di creare una duplicazione di strutture e di ruoli rispetto a quanto già presente sul territorio. Si tratta, al contrario, di coinvolgere tutti gli attori della mobilità già attivi in Lombardia (player industriali e dei servizi, le Università, i Centri di Ricerca e gli Enti territoriali), creando sinergie e favorendo la nascita di collaborazioni e di progettualità condivise.

La tempistica dell'iniziativa tiene conto delle attività legate al prossimo ciclo di programmazione europea (relativo al periodo 2021-2027). La scelta di individuare sin d'ora in modo puntuale le progettualità sulle quali la Regione si concentrerà, consente di rivoluzionare le modalità di gestione dei fondi europei (Fondo Sociale Europeo – FSE e Fondo Europeo di Sviluppo Regionale – FESR) passando da un approccio basato sulla *spesa storica* ad uno *per progetti*. Il fatto di agire anticipatamente già in questa fase, prima dell'avvio del ciclo di programmazione, favorisce la definizione di linee guida per l'accesso ai fondi compatibili con i contenuti delle progettualità stesse. Tale volontà ha trovato concreta attuazione nel percorso di ascolto e coinvolgimento degli stakeholder che sono stati ingaggiati grazie alla loro disponibilità per individuare le necessità del territorio e della filiera automotive allargata e le possibili risposte, costruite a partire da quanto già disponibile.

Dal punto di vista operativo, si è proceduto a creare un Tavolo di Lavoro "Smart Mobility & Intelligenza Artificiale" che si è riunito tre volte in forma plenaria e che ha inoltre portato il suo contributo di idee nel corso di interviste e incontri individuali durante i quali sono stati approfonditi gli spunti e i temi emersi durante le riunioni del tavolo stesso.

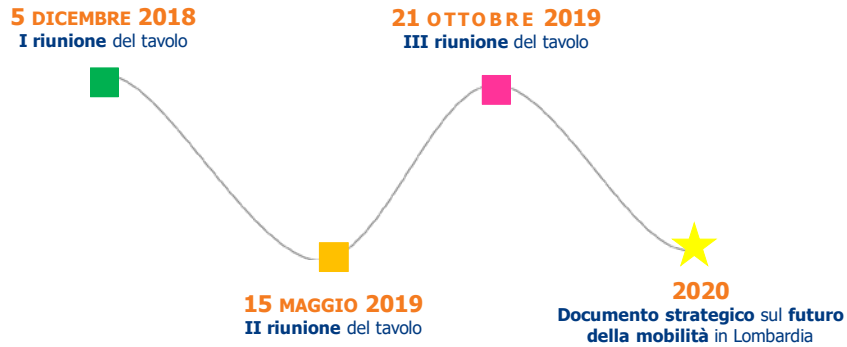


Figura 10.1. Il percorso di incontri del Tavolo di Lavoro "Smart Mobility & Intelligenza Artificiale". Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2019

La sequenza di incontri, rappresentata in figura 10.1, è stata funzionale alla individuazione e definizione di dettaglio di quattro specifiche progettualità che, valorizzando le caratteristiche del territorio lombardo, possano contribuire a creare un hub di ricerca e innovazione distintivo e riconosciuto in Italia, in Europa e nel mondo.

Il primo incontro ha consentito a Regione di raccogliere le manifestazioni di interesse da parte dei diversi player.

Il secondo ha consentito di delineare il perimetro di azione di interesse per Regione Lombardia, sulla base delle sue caratteristiche e del vantaggio competitivo percepito rispetto ad altri territori (la forte presenza di componentisti del mondo automotive e la vocazione per il manifatturiero a media e alta tecnologia).

Il terzo incontro ha consentito di individuare in maniera puntuale e condivisa le progettualità da portare avanti e realizzare in Lombardia nei prossimi anni, valorizzando gli asset e le competenze distintive del territorio.

Come già accennato, gli incontri plenari del Tavolo di Lavoro sono stati affiancati da una serie di conversazioni individuali con i partecipanti, che hanno consentito di approfondire aspetti di particolare interesse per ogni singolo interlocutore.

Le imprese e le istituzioni che hanno partecipato agli incontri del Tavolo di Lavoro e che hanno portato il loro contributo di idee e la loro expertise sono state: Altran, Autodromo di Monza, Brembo, Cluster Lombardo della Mobilità (CLM), Concessioni Autostradali Lombarde (CAL), CNH Industrial, Daimler, Dallara, FCA – Fiat Chrysler Automobiles, Ford, Joint Research Center – Ispra, Magneti Marelli, OMR Automotive, Pirelli, Politecnico di Milano, Roborace, Saipem, Streparava, Tesla, Tom Tom, Toyota, Vodafone.

I lavori del Tavolo, le conversazioni individuali con le imprese e le istituzioni ed il lavoro di approfondimento realizzato dal Gruppo di Lavoro di The European

House – Ambrosetti³⁵, hanno portato all'identificazione di quattro progettualità che costituiscono le priorità di Regione Lombardia nell'ambito della mobilità sia relativamente alla destinazione dei fondi disponibili che rispetto alla creazione di un contesto normativo e regolamentare favorevole alla loro realizzazione. Le progettualità oggetto di approfondimento nel capitolo 11 di questo documento sono: Connettività / Dati con riferimento all'evoluzione digitale dei servizi di mobilità; Hub di sperimentazione per la guida assistita e autonoma; Supporto alle filiere nella transizione verso le nuove motorizzazioni; Reattività delle filiere della componentistica.

Se i quattro cantieri verranno ufficialmente validati, in prospettiva, quale ulteriore passo destinato a dare avvio concreto, attraverso una descrizione operativa di maggior dettaglio, alle idee progettuali in oggetto, si può ipotizzare la costituzione di quattro tavoli di lavoro, uno per ciascuna progettualità, con la partecipazione delle imprese e degli attori istituzionali in grado di portare un contributo di competenza ed esperienza rispetto alla specifica tematica.

³⁵ Il Gruppo di Lavoro The European House-Ambrosetti che ha contribuito alla stesura di questo documento è composto da Alessandro De Biasio, Nevia Andrisani, Guglielmo Auricchio, Riccardo Maria Barchiesi, Monica Mantovani e Alessandro Viviani.

11. Descrizione delle quattro Progettualità

a. Connettività / Dati

1. Natura dell'intervento

Si tratta di **creare le condizioni per una conoscenza più strutturata delle dinamiche di mobilità e delle sue motivazioni**, al fine di:

- incrementare esponenzialmente nel tempo la capacità di Regione Lombardia (e degli altri Enti Pubblici) nella gestione dei servizi pubblici di mobilità e nella creazione e diffusione di servizi innovativi, a partire dalla creazione di forme di inter-modalità di natura pubblico-privata e dalla promozione e gestione di iniziative in logica clean & smart mobility;
- creare un ambiente favorevole alla sperimentazione dell'innovazione all'interno del quale promuovere l'iniziativa privata e la collaborazione pubblico-privata nello sviluppo di nuovi servizi di mobilità (anche digitali), incentivando la convergenza tra mondo fisico (prodotti e servizi) e mondo digitale.

2. Scenario di riferimento

Come osservato nel capitolo 2 di questo documento, uno dei mega-trend che avrà un impatto in tutte le sfere della vita sociale ed economica nei prossimi anni è rappresentato dal diffondersi della connettività e dei Big Data. L'evoluzione digitale dei servizi di mobilità configura la transizione verso la "smart mobility", un concetto che sintetizza tutta una serie di elementi: la tecnologia, le infrastrutture per la mobilità (parcheggi, reti di ricarica, segnaletica, veicoli), le soluzioni per la mobilità (tra cui i modelli di new mobility) e le persone. La Smart mobility punta ad offrire un'esperienza di mobilità senza soluzione di continuità, dal primo all'ultimo miglio, flessibile, integrata, sicura, *on demand* e conveniente.

La mobilità urbana può essere innovata attraverso nuove tecnologie *mobile* e applicazioni in grado di integrare il trasporto pubblico, una migliore infrastruttura e la condivisione di veicoli in tutte le sue forme (car pooling, car sharing, ecc.). Smart Mobility racchiude in sé anche il concetto di mobilità sostenibile dal punto di vista ambientale attraverso la diffusione di veicoli a trazione alternativa, di piste ciclabili, di mezzi di trasporto non inquinanti, come le biciclette e i monopattini.

L'obiettivo finale dell'introduzione di una mobilità smart nelle nostre città è **ridurre il traffico e l'inquinamento, creare flussi intelligenti e senza interruzioni** e rafforzare le economie di scala, per promuovere una mobilità accessibile a tutti.

In questo contesto si può agire lungo due direttrici, anche in contemporanea: da una parte si può ridurre l'impatto del singolo veicolo attraverso l'utilizzo di motorizzazioni alternative e di mezzi trasporto non inquinanti, dall'altro si può ridurre il numero di veicoli in circolazione favorendo l'utilizzo del trasporto pubblico locale (TPL). Proprio il TPL attraverso il ricorso alla tecnologia e al digitale può giocare un ruolo fondamentale nello sviluppo della Smart Mobility. Il trasporto multi-modale, per sua natura, implica un certo numero di transizioni per coprire il percorso programmato e diventa tanto più attrattivo quanto più le transizioni stesse sono semplici, veloci e poco costose, soprattutto in termini di tempo. L'offerta di un servizio di trasporto pubblico che vada in questa direzione, garantendo l'adattamento in tempo reale della frequenza e della capienza dei mezzi alle condizioni di traffico ed alla domanda da parte dei cittadini, è certamente un passaggio essenziale per la costruzione di un ecosistema smart della mobilità.

La realizzazione nel concreto della Smart Mobility **non può prescindere dall'utilizzo intensivo ed estensivo dei dati generati**, contestualmente alla fruizione dei servizi di mobilità, dai veicoli, dalle persone e dalle infrastrutture. In questo scenario, ogni oggetto diventa fonte di dati che, una volta aggregati e messi in relazione grazie all'utilizzo di sistemi di intelligenza artificiale, possono essere erogati come servizio sia in prospettiva storica (descrivendo quello che è successo in passato) che in tempo reale consentendoci di conoscere lo stato di alcuni servizi (presenza di traffico, disponibilità di mezzi pubblici, disponibilità di veicoli in sharing, elaborazione del percorso che consente di raggiungere una meta nel minor tempo possibile o nel modo più economico). A titolo esemplificativo può essere utile citare alcuni dei tanti servizi già disponibili sul mercato o in fase di test e di validazione.

La società spagnola Urbiotica, nata nel 2008, consente ai cittadini di individuare tramite una app i parcheggi liberi, riconosciuti come tali grazie alla presenza di sensori, riducendo in questo modo la congestione della circolazione e l'inquinamento atmosferico.

In Olanda, sull'autostrada N205 a Noord-Holland, vicino ad Amsterdam, ci sono semafori che comunicano con i viaggiatori in tempo reale attraverso un'applicazione e sono in grado di fornire informazioni, anticipare le condizioni di traffico e dare priorità a determinati gruppi di automobilisti. Inoltre, già dal 2016 sono stati installati in un contesto urbano semafori smart che regolano la durata del verde a seconda delle esigenze del traffico del momento.

Guardando al futuro, nel maggio 2018 è nata negli Stati Uniti MOBI³⁶ che si pone l'obiettivo di comprendere come la tecnologia blockchain possa contribuire a realizzare sistemi di trasporto più sicuri ed efficaci riuscendo al contempo a ridurre le congestioni e l'inquinamento.

Affinché questa visione possa trovare attuazione, è **necessario che i dati prodotti dai diversi soggetti vengano messi a sistema**, superando le barriere attualmente esistenti (per cui ciascun attore della mobilità gestisce i propri dati senza condividerli in forme che garantiscano l'inter-operabilità).

Un altro aspetto legato alla gestione dei dati che deve essere affrontato e risolto affinché la Smart Mobility possa trovare attuazione è quello relativo alla sicurezza e alla privacy degli individui che li generano. Rispetto a questo tema diventa essenziale il ruolo del regolatore, che può creare un contesto favorevole alla condivisione dei dati garantendo una tutela efficace degli stessi.

3. Idea progettuale

La possibilità di condividere informazioni e dati relativi alla mobilità, in modo aperto e capace di crescere nel tempo, costituisce uno dei grandi game changer nella vita dei territori, facilitando la gestione dei servizi pubblici di mobilità, la creazione di servizi innovativi, la nascita di un ambiente favorevole alla sperimentazione dell'innovazione nel campo della mobilità. A tal proposito, occorre sottolineare che Regione Lombardia ha già fatto dei passi nella direzione auspicata in quanto:

- ha già costruito in modo molto puntuale un'ampia base di dati, messa a disposizione degli attori del settore, che costituisce un punto di partenza per la creazione dei primi servizi sperimentali. Tra queste:
 - “Muoversi in Lombardia”, un database con dati in formato aperto, aggiornati annualmente, che mappa gli orari e i percorsi dei mezzi pubblici. Rispetto ai travel planner commerciali, ha il vantaggio di coprire tutto il territorio regionale, incluse le aree con una bassa densità di spostamenti;
 - “Matrice origine/destinazione dei passeggeri”, un database che raccoglie informazioni su tutti gli spostamenti abituali e non sul territorio lombardo.
- detiene pertanto la proprietà di una base di dati che può mettere a disposizione delle imprese che decidessero di conferire anche i loro dati proprietari, utilizzando le modalità già testate con la piattaforma EO15, consentendo così la creazione di servizi sperimentali per i cittadini, con una dinamica virtuosa per le imprese che hanno un interesse a condividere i propri

³⁶ Mobility Open Blockchain Initiative (MOBI) è un consorzio di oltre 90 membri provenienti dal mondo automotive e della tecnologia.

dati, a fronte della possibilità di poterli “arricchire”, utilizzando i dati di origine pubblica o di altre imprese. L’avvio di una progettualità come quella appena descritta può avere ricadute positive anche per l’amministrazione regionale attraverso accordi che prevedano l’accesso ai dati dei player privati con la finalità di migliorare le attività di programmazione della mobilità regionale.

Vari fattori sono ostativi alla realizzazione di una condivisione in forma aperta di basi di dati ampie e significative. Il tema della connected mobility risulta di difficile declinazione per varie ragioni, tra cui:

- la titolarità dei dati esistenti presso soggetti non interessati (o non incentivati) a mettere a disposizione/vendere le basi dati possedute;
- la mancanza di stimoli (economici e non) verso la creazione di nuove basi dati potenzialmente generabili con le tecnologie già impiegate a mercato;
- la difficoltà nella creazione di un contesto territoriale capace di facilitare lo sviluppo di servizi basati sull’uso dei dati;
- l’assenza di piattaforme aperte di condivisione di dati.

La mancanza di queste precondizioni influenza in modo rilevante la nascita di possibili servizi, determinando di fatto una situazione di fallimento del mercato: chi possiede i dati fatica a condividerli. Al tempo stesso, è solo la possibilità di “arricchire” i dati, mettendoli a fattor comune, a poter generare una vera prospettiva di generazione di valore economico.

Regione Lombardia può intervenire in questo campo fornendo stimoli verso la messa a disposizione delle basi informative, organizzandole secondo i principi già sperimentati nell’ambito dell’ecosistema E015, promuovendo la generazione di nuove basi di dati.

Rispetto al ruolo di Regione Lombardia nell’ambito di questa progettualità si possono ipotizzare due fasi:

- sperimentale e di test, necessaria per comprendere il reale valore dei dati che la tecnologia consente di raccogliere. In questa fase Regione Lombardia assume il ruolo di owner dell’iniziativa, guidando la creazione di servizi per i cittadini sulla base delle esigenze del territorio;
- a regime. In questa seconda fase Regione Lombardia, sulla base dei risultati delle sperimentazioni, crea le condizioni per la creazione di servizi B2X secondo logiche di mercato.

La definizione di un programma di intervento e delle modalità di ingaggio di Regione Lombardia nell’ambito di questa progettualità passa necessariamente dalla comprensione:

- delle tipologie di dati di cui Regione Lombardia potrebbe avere bisogno per l’organizzazione / promozione di servizi sul proprio territorio;

- delle tipologie di dati esistenti presso i diversi detentori e della disponibilità alla loro condivisione;
- delle potenzialità di generazione di nuove basi dati;
- delle leve eventualmente attivabili da parte di Regione Lombardia per promuovere la messa a disposizione di basi dati (scambio, acquisto, obblighi normativi, agevolazioni diverse, ecc.).

4. Caratteristiche e attività di progetto

Per avviare l'operatività di questo cantiere, occorre:

- mappare i dati regionali già censiti e disponibili in ambito di mobilità (data base), verificando i requisiti tecnologici (database e piattaforme) ai fini della condivisione strutturata e dell'impiego di analytics, nonché le modalità di aggiornamento nel continuo;
- identificare i principali desiderata collegati alla possibile creazione di servizi innovativi di smart mobility, partendo dalle esigenze e dalle necessità del territorio, identificando tanto i quick-win (per attivare il circolo virtuoso di condivisione) quanto i programmi di sviluppo a più lungo termine;
- mettere a punto bandi di sperimentazione, per selezionare e coinvolgere le imprese attive in questo ambito sulla base di proposte tecniche ed economiche, al fine di testare i servizi al cittadino relativamente agli ambiti interessati;
- favorire l'adeguamento normativo al fine di abilitare l'adozione di nuovi modelli di business;
- recepire i risultati della sperimentazione e definire protocolli aperti o specifici bandi di servizio per l'applicazione a mercato delle nuove soluzioni per la fornitura dei servizi ai cittadini;
- promuovere la nascita di servizi innovativi B2X, a partire dalla vision e dai desiderata di sviluppo, attraverso un dialogo con gli operatori interessati e le associazioni di categoria e la valorizzazione della piattaforma Open Innovation Lombardia.

5. Roadmap

Anche con riferimento ai cantieri successivi, al fine di dare concretezza all'idea progettuale Connettività/Dati e di fornire elementi aggiuntivi rispetto alle attività da realizzare e alla tempistica con cui le stesse devono essere portate a termine, è stato elaborato una roadmap di massima, che deve essere interpretata come puramente indicativa.

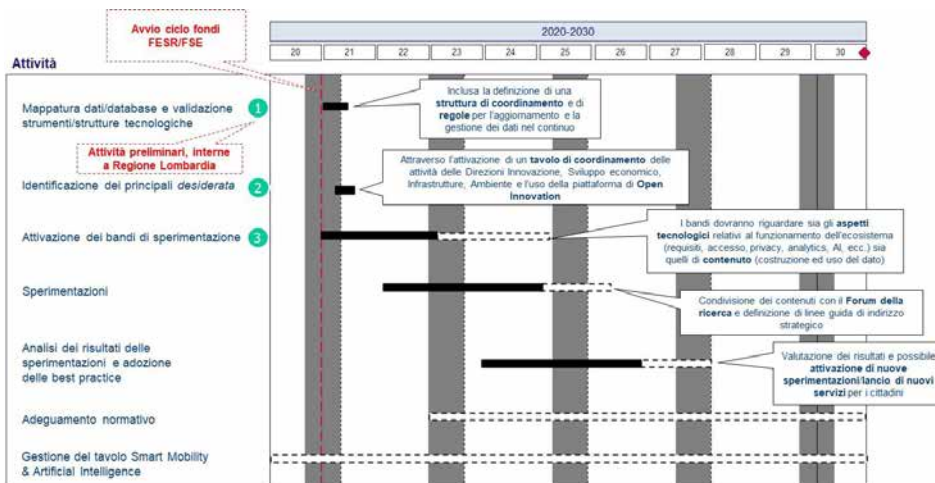


Figura 11.1. Roadmap indicativa delle attività necessarie per la realizzazione dell'idea progettuale Connettività/Dati. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2019

Quello che rileva in questo contesto, più che le date di inizio e termine delle attività, è la sequenza logica ipotizzata per le stesse e la durata di ciascuna di esse.

b. Hub di sperimentazione per la guida assistita e autonoma (e per altre forme di sperimentazione in contesti controllati)

1. Natura dell'intervento

Si tratta di dare vita e strutturare in Lombardia un Polo di eccellenza (HUB) su scala internazionale per la ricerca e la sperimentazione di **soluzioni di mobilità assistita ed autonoma**, attraverso l'accesso a strutture dedicate e l'offerta di servizi per la sperimentazione di soluzioni innovative applicate ai veicoli e alle infrastrutture, assicurando la necessaria varietà ed articolazione di spazi, strumenti e infrastrutture.

A corredo delle attività di sperimentazione più strettamente collegate alla guida assistita e autonoma, vi sono poi diverse altre aree di test rispetto alle quali le strutture a questo adibite possono manifestare la loro utilità.

Possibili utenti di questo insieme di strutture di sperimentazione non sono solo le case costruttrici, che in realtà dispongono frequentemente di strutture proprie, quanto il vasto mondo dei componentisti e dei produttori di tecnologia di supporto che, al contrario, faticano oggi a trovare adeguate facility di testing.

2. Scenario di riferimento

2.1. Sviluppi tecnologici

Un veicolo autonomo (in inglese noto come self-driving car, autonomous vehicle (AV), connected and autonomous vehicle (CAV), driverless car, robo-car o robotic car) è un mezzo in grado di circolare con un ridotto contributo del conducente, grazie alla sua capacità di scambiare informazioni con l'ambiente circostante.

In realtà, che si tratti del cruise control, dell'avviso di abbandono involontario di corsia, di forme di rilevazione delle distanze o di sistemi di frenata assistita, già oggi le vetture immesse sul mercato sono in misura crescente dotate di sistemi di assistenza alla guida, in grado di aumentare il livello di sicurezza sulle strade per autisti, pedoni e conducenti degli altri mezzi in circolazione (cicli e motocicli). Si tratta, però, ancora di sistemi esclusivamente di supporto alla guida, con livelli di autonomia molto contenuti.

I veicoli autonomi scandagliano l'ambiente utilizzando una varietà di tecniche quali radar, lidar, GNSS e visione artificiale. Sistemi di controllo avanzati interpretano le informazioni ricevute per individuare percorsi appropriati, ostacoli e segnaletica rilevante. Per definizione, veicoli autonomi sono in grado di aggiornare le proprie mappe in base a input sensoriali, permettendo ai veicoli di tenere traccia della propria posizione anche quando le condizioni cambiano o quando entrano in ambienti inesplorati.

La classificazione standard adottata su scala internazionale³⁷ individua sei diversi **gradi di autonomia** (su una scala da 0 a 5):

- **livello 0:** in assenza di qualsiasi forma di autonomia, il mezzo è nell'assoluta disponibilità dell'autista;
- **livello 1 (guida assistita).** Si tratta del valore base di guida autonoma, standard comune a molte auto oggi in circolazione dove l'autista e il sistema di guida autonomo condividono il controllo del veicolo. Esempi sono i sistemi in cui il guidatore controlla lo sterzo e il sistema automatizzato controlla la potenza del motore per mantenere una velocità impostata (cruise control) o la potenza del motore e dei freni per mantenere e variare la velocità (adaptive cruise control o ACC), oppure l'assistenza al parcheggio, in cui lo sterzo è automatizzato mentre la velocità è sotto controllo manuale. Il Lane Keeping Assistance (LKA) di tipo II è un ulteriore esempio di guida autonoma di livello 1. La frenata di emergenza automatica che avvisa il conducente di un incidente e consente la piena capacità di frenata è anch'essa una funzione di livello 1;
- **livello 2 (guida semi-autonoma).** Alcune auto sono già in grado di guidare in maniera semi-autonoma in alcuni contesti, come per esempio in autostrada o in zone in cui si verificano particolari rallentamenti a causa del traffico. In questi casi, il sistema automatizzato assume il pieno controllo del veicolo (accelerazione, frenata e sterzo), con il conducente impegnato a monitorare la guida, pronto a riprendere il controllo del mezzo se necessario. In questo modo il conducente può riposare sia le gambe che le mani, ma il livello di attenzione deve rimanere alto nell'ipotesi in cui si verifichi la necessità di intervenire tempestivamente;
- **livello 3 (guida altamente automatizzata).** Le auto che presentano dotazioni di questo livello, possono guidare autonomamente in situazioni ben definite, come le autostrade o le aree in cui il traffico è intenso, anche in assenza di controllo da parte del guidatore. In questo modo la persona che si trova al volante può staccare gli occhi dalla strada. Una caratteristica ulteriore di questo tipo di auto è che esse sono già in grado di comunicare tra loro. Anche in questi casi, il conducente deve comunque essere pronto a intervenire entro un periodo di tempo limitato, specificato dal costruttore, quando richiesto;
- **livello 4 (guida completamente automatizzata).** L'automobile sa gestire situazioni complesse senza che il conducente debba intervenire. Quest'ultimo si trova sempre in posizione di guida, ma non è richiesta la sua attenzione;

³⁷ Secondo lo standard internazionale J3016 pubblicato nel 2014 dalla SEA International, un ente di normazione nel campo dell'industria aerospaziale, automobilistica e veicolistica con sede nel Michigan (USA).

- livello 5 (guida autonoma). Si tratta del livello massimo di guida autonoma, con veicoli intelligenti, connessi con le infrastrutture e anche con gli altri veicoli, che non richiedono alcun conducente.

Sperimentazioni più complesse includono poi la gestione di colonne di veicoli per i trasporti di merce come nel caso del platooning, in cui è possibile governare un'intera colonna di veicoli grazie al concorso di forme di intelligenza artificiale.

Oggi il livello raggiunto da mezzi di serie già presenti sul mercato è di livello 2, anche se alcuni costruttori hanno già predisposto soluzioni di livello 3. Livello 4 e 5 sono oggetto di sperimentazione con l'uso di prototipi.

Mentre ancora restano ostacoli molto sfidanti da superare per rendere operative su strada soluzioni di livello 3 o successive, prevalentemente legati ad aspetti di sicurezza, soprattutto in contesti urbani complessi, vi sono fattori incoraggianti connessi alla natura stessa della tecnologia utilizzata, tra cui: la digitalizzazione delle informazioni, che presentano il medesimo formato a prescindere dalla fonte (lidar, radar, GPS, sensori); la disponibilità sul mercato di soluzioni di connettività sempre più avanzata (5G); l'uso di software di intelligenza artificiale basati su modelli di machine learning, che consentono processi di upgrade e apprendimento continuo.

L'insieme di questi elementi lascia immaginare la possibilità di sviluppi estremamente significativi di questa branca della tecnologia, pur nella consapevolezza che i tempi di sviluppo potranno essere ancora lunghi e che, anche in prospettiva, non tutte le condizioni reali potrebbero adattarsi a soluzioni di guida autonoma di livello 4 e 5.

Si può facilmente prevedere che nei prossimi anni le tecnologie di livello 3, grazie agli intensi investimenti degli ultimi anni, tenderanno a diventare dotazioni standard, incrementando notevolmente il grado di sicurezza negli spostamenti su strada. Queste due caratteristiche (gli ingenti investimenti già sostenuti e l'elevato beneficio potenziale per i conduttori dei mezzi di trasporto) determinerà un'accelerazione dello sviluppo in questo ambito, in un momento in cui i produttori di automezzi necessitano di novità di rilievo da proporre ai propri clienti per sostenere una dinamica di consumo rallentata su un arco temporale almeno triennale.

Inoltre, la predisposizione di facility adatte alla sperimentazione di soluzioni di guida assistita e autonoma, se progettate in modo flessibile, rende possibile anche il test di soluzioni in altri ambiti (ad esempio, sistemi di frenata) garantendo l'accesso a strutture adeguate allo sviluppo di uno spettro più ampio di tecnologie.

Va ricordato che la Lombardia rappresenta un contesto particolarmente connesso con il mondo degli sport motoristici, non solo per la presenza dell'Autodromo di Monza, ma anche per l'attività di alcuni player industriali con una **spiccata vocazione per il motorsport** sostenibile, che a loro volta innescano filiere industriali strutturate. Questo fattore costituisce un tratto di distintività che,

anche in prospettiva, può essere coltivato con l'obiettivo di spingere l'intero sistema della mobilità lombarda sulla frontiera dell'innovazione e contribuire alla visibilità internazionale dell'intero comparto.

2.2. Regolamentazione

Il decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 28 febbraio 2018 ("Modalità attuative e strumenti operativi della sperimentazione su strada delle soluzioni di Smart Road e di guida connessa e automatica") ha regolamentato le attività di sperimentazione di veicoli autonomi su strada.

Il richiedente è tenuto a presentare al Ministero dei Trasporti la domanda di autorizzazione alla sperimentazione su strada del veicolo a guida automatica, corredata da una serie dettagliata di informazioni (tra cui "la documentazione che dimostra di aver ottenuto dall'Ente proprietario della strada, per ciascuna tratta infrastrutturale proposta, il nulla osta a condurre le prove sperimentali" e la prova di "di aver già effettuato sperimentazioni con veicoli a guida automatica, anche diversi da quello per il quale si richiede l'autorizzazione, in laboratorio in simulazione, eventualmente mediante simulatori di guida, ovvero in sede protetta, per una percorrenza di almeno tremila chilometri").

All'esito positivo della richiesta, la sperimentazione può essere avviata, aderendo ad alcune norme di sicurezza di carattere generale.

Il Decreto, che ha colmato un vuoto normativo, ha ricevuto alcune critiche, in particolare per alcuni "paletti" che sembrano escludere dalla sperimentazione start up e aziende di dimensioni contenute (tra cui, all'articolo 14, la necessità "nei casi in cui la domanda è presentata da un soggetto diverso dal costruttore", che il richiedente presenti "il nulla osta alla sperimentazione rilasciato dal costruttore del veicolo". L'Antitrust è intervenuta segnalando che la norma citata risulta restrittiva della concorrenza in quanto riduce la possibilità di competere degli sviluppatori indipendenti, a vantaggio delle case automobilistiche già fortemente attive in un settore in rapido sviluppo.

2.3. Possibili casi d'uso (use case)

Se si affronta il tema della guida autonoma e connessa in termini di use case, il primo elemento da mettere a fuoco è: "Dove opereranno i veicoli autonomi?"³⁸ I requisiti hardware e software sono molto diversi per la guida in ambienti urbani rispetto ad ambienti di tipo autostradale. Il secondo elemento è: "Chi è proprietario questi veicoli?" Saranno individui o saranno di proprietà di flotte private? Questo è importante, poiché i modelli operativi e il business model saranno molto diversi. L'elemento finale è: "Che cosa viene trasportato?" Sono

³⁸ Autonomous-driving disruption: Technology, Use Cases, and Opportunities, McKinsey & Company, 2017.

individui o diversi tipi di merci? A seconda delle risposte date a questi quesiti, vedremo un insieme completamente diverso di applicazioni e casi d'uso che si realizzeranno nei prossimi anni.

A titolo di esempio, se parliamo di trasporto di persone in un ambiente urbano di proprietà di una società di fleet management anziché di un privato, allora stiamo parlando del caso d'uso dei robo-taxi.

Altri esempi di casi d'uso sono l'applicazione della guida autonoma nel sistema di trasporto autostradale su lunghe percorrenze per il trasporto di merci. Parliamo di "plotoni" quando nel caso di più camion solo il primo è dotato di conducente, mentre i successivi frenano e accelerano autonomamente in linea con quello che c'è davanti. Ciò può comportare significativi risparmi di costo.

2.4 Programmi di investimento e player rilevanti

Numerosi car makers hanno già avviato rilevanti programmi di sviluppo nell'ambito dei mezzi autonomi e connessi. Tra questi, i più importanti in termini di attività sono Waymo, BMW, Nissan, Ford, General Motors, Delphi Automotive Systems, Tesla, Mercedes-Benz, Bosch e Volkswagen.

Tra i centri di ricerca più avanzati al mondo sul tema della guida autonoma vi sono la Carnegie Mellon University (USA), il Massachusetts Institute of Technology (USA), il Center for Automotive Research di Stanford (USA), l'Oxford Robotics Institute (UK), il Department of Automotive Engineering della Tsinghua University (CHN).

Oltre ai centri prove di vari costruttori, riadattati per le esigenze della guida autonoma, facility di sperimentazione sono in via di costruzione in vari Paesi del mondo. Un esempio interessante è quello di Zalazone, una struttura di nuova costruzione dedicata alla sperimentazione di soluzioni di guida autonoma e connessa nei pressi di Budapest, in Ungheria.

3. Idea progettuale

L'obiettivo è quello di dare vita a un contesto **unico di sperimentazione per la guida assistita/autonoma per i diversi livelli tecnologici (TRL)**, con un ampio perimetro di intervento, che può spaziare dal veicolo ai singoli componenti, come pure a tutte le tecnologie "extra-veicolo" (i.e. segnaletica, sensori di campo, antenne, ecc.), con benefici attesi che riguardano non solo il settore privato, ma anche il trasporto pubblico, con, in prospettiva, conseguenze positive e diffuse per i cittadini del territorio.

Ciò è reso possibile:

- dalla possibilità di mettere a sistema diverse tipologie di asset con valenza sinergica nelle diverse fasi di sperimentazione, in grado di comporre

un'offerta integrata capace di rispondere ai bisogni dei componentisti e dei car manufacturer:

- *asset digitali* (già oggi, il simulatore del Politecnico di Milano, per le prime fasi di sperimentazione in ambiente digitale);
 - *asset fisici "chiusi"* (Autodromo di Monza);
 - *contesti urbani ed extra-urbani* con infrastrutture ad-hoc per la sperimentazione in condizioni reali e/o controllate (in particolare, l'Area Expo / Mind³⁹ e la Città della Salute⁴⁰; il Joint Research Center di Ispra⁴¹; tratti stradali e autostradali gestiti da CAL⁴², che ha già avviato in autonomia iniziative progettuali per lo sviluppo di infrastrutture avanzate per la ricarica di veicoli elettrici, quali l'innovativa Electrical Road System⁴³; il Centro di Guida Sicura Aci-Sara di Lainate⁴⁴, già oggi coperto dalla rete mobile 5G).
- dalla capacità di creare sinergia e coordinamento, promuovendo da parte del contesto territoriale una proposizione unitaria, possibilmente con un unico soggetto capace di porre a sistema i diversi ambiti;

³⁹ Il MIND – Milan Innovation District sorge sul sito di oltre un milione di metri quadrati che ha ospitato Expo Milano 2015 e rappresenta un distretto dell'innovazione di livello internazionale. Arexpo è la società proprietaria del sito in partnership con Lendlease, gruppo leader nel settore delle infrastrutture e del real estate attivo in quattro continenti.

⁴⁰ La Città della Salute diventerà la nuova sede degli Istituti Nazionale Tumori e Neurologico Besta per la creazione di un polo di ricerca sanitaria pubblica che valorizza l'esperienza degli IRCCS. Il sito sorgerà a Sesto San Giovanni, nell'area ex Falck e Scalo Ferroviario.

⁴¹ Il Joint Research Center di Ispra è un centro di ricerca scientifico interno della Commissione. Fornisce un supporto al processo decisionale dell'UE mediante consulenze scientifiche indipendenti e attività di ricerca in diversi ambiti: mobilità sostenibile, spazio, sicurezza, migrazioni, cambiamento climatico, innovazione, salute e sicurezza dei consumatori.

⁴² Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. è una società con capitale partecipato pariteticamente da Infrastrutture Lombarde S.p.A. e ANAS S.p.A. Tra le strade gestite da CAL figurano: L'autostrada A35 BreBeMi ("Brescia-Bergamo-Milano"), L'Autostrada Pedemontana Lombarda (A36) e La Tangenziale Est Esterna di Milano (A58 TEEM).

⁴³ A livello internazionale stanno riscuotendo grande interesse i sistemi di ricarica dinamica (ERS) che permettono di alimentare direttamente i veicoli durante la loro marcia. Al momento esistono 3 modalità di ricarica dinamica: a conduzione (tramite catenaria - «eHighway» o mediante binario a terra) e ad induzione. CAL, insieme al Concessionario della A35 Brebemi e con il supporto di Regione Lombardia, ha avviato con il Politecnico di Milano un Progetto Pilota in 3 macro-fasi sulle tecnologie di ERS che prevede l'individuazione e l'analisi delle soluzioni tecnologiche di ERS più promettenti da sperimentare sulla A35.

⁴⁴ Il Centro di Guida Sicura Aci-Sara di Lainate (Milano) rappresenta un centro d'avanguardia per la formazione di conducenti di moto, auto, furgoni e mezzi pesanti. L'impianto è composto da quattro aree nelle quali è possibile riprodurre tutte le situazioni di pericolo come l'aquaplaning, la guida in condizioni di scarsa aderenza, la gestione del sottosterzo e del sovrasterzo.

- dalla definizione di un attento piano di adeguamento infrastrutturale e di dotazione di servizi accessori, per mettere nelle condizioni gli attori coinvolti di offrire i servizi richiesti per le sperimentazioni;
- dal supporto di elementi di eccellenza nell'ambito della ricerca accademica, con l'attività scientifica condotta in prima battuta dal Politecnico di Milano e quindi da altri soggetti rilevanti sul territorio (tra questi, l'Università Bocconi, che ha creato un suo "Osservatorio sulla mobilità urbana sostenibile");
- dalla valorizzazione di un tessuto di imprese di rilievo nazionale e internazionale attive nei settori della mobilità (in particolare della componentistica automotive), delle telecomunicazioni, della gestione dei dati, che possono trovare vantaggioso, se opportunamente indirizzate e incentivate, far convergere una parte della loro attività di ricerca e delle loro risorse a co-sostegno del progetto.

Si tratta, in altre parole, di strutturare un progetto che veda il **convergere di un gruppo di soggetti indipendenti, co-imprenditori sotto la regia di Regione Lombardia**, attiva nella veste di promotore del progetto.

In un contesto competitivo dove altre iniziative con caratteristiche analoghe, come già evidenziato, sono in fase di sviluppo, Regione Lombardia è nella posizione – per certi versi unica – di vantare non solo l'oggettiva presenza sul territorio di tutti gli elementi necessari al lancio dell'iniziativa, ma anche la capacità di coordinamento necessaria alla sua attivazione.

Il timing dell'operazione assume, sotto questa luce, un rilievo particolare, perché la possibilità di realizzare l'operazione in tempi stretti è una delle condizioni necessarie al suo successo.

4. Caratteristiche e attività del progetto

Per avviare l'operatività del progetto dell'HUB, occorre:

- raccogliere la **disponibilità preliminare dei diversi soggetti coinvolti**, a fronte di una prima bozza di piano industriale dell'iniziativa (contenente elementi di dettaglio di natura tecnica, economica e finanziaria relativi alla costituzione e al funzionamento a regime dell'HUB). Il piano industriale deve indirizzare e precisare con chiarezza vari elementi, tra cui i seguenti:
 - dimensioni del mercato potenziale;
 - dettaglio del sistema dei bisogni dei clienti;
 - investimenti;
 - strutture tecnico-organizzative;
 - proiezioni economico-finanziarie e profilo di rientro degli investimenti.
- verificare, in particolare, le **esigenze di infra / info-strutturazione** e le **competenze tecniche** relative ai diversi ambienti, nonché gli investimenti necessari a garantire l'eccellenza dei contesti di sperimentazione. In

- particolare, un adeguato grado di connettività e copertura (5G), la necessaria flotta di mezzi, gli arredi fissi e mobili, insieme a tutti i necessari elementi infrastrutturali;
- definire **bandi per l'accesso a fondi europei per attrarre gli investimenti** (finanziamenti e co-finanziamenti) per l'avvio dell'operazione, in particolare con riferimento agli investimenti necessari, dove possibile prevedendo che questi vengano richiesti in maniera congiunta dal gestore dell'infrastruttura e del soggetto industriale interessato alla sperimentazione al fine di indirizzare al meglio gli investimenti in asset;
 - mettere a punto **protocolli di intesa con il mondo universitario** (in primis, il Politecnico di Milano, per l'accesso al simulatore) ed eventualmente altri soggetti terzi rilevanti (Centri di ricerca, società di engineering, test labs, ecc.);
 - definire un **modello economico di accesso e utilizzo delle facilities**, prevedendo forme di convenzione/vantaggio per le aziende attive sul territorio lombardo e per il settore pubblico locale;
 - individuare un **soggetto pubblico o privato responsabile della comunicazione** dell'iniziativa e dello sviluppo commerciale dell'HUB. Pur nel rispetto dell'autonomia dei soggetti coinvolti, sembra infatti opportuno prevedere forme di coordinamento in questo ambito.

5. Roadmap

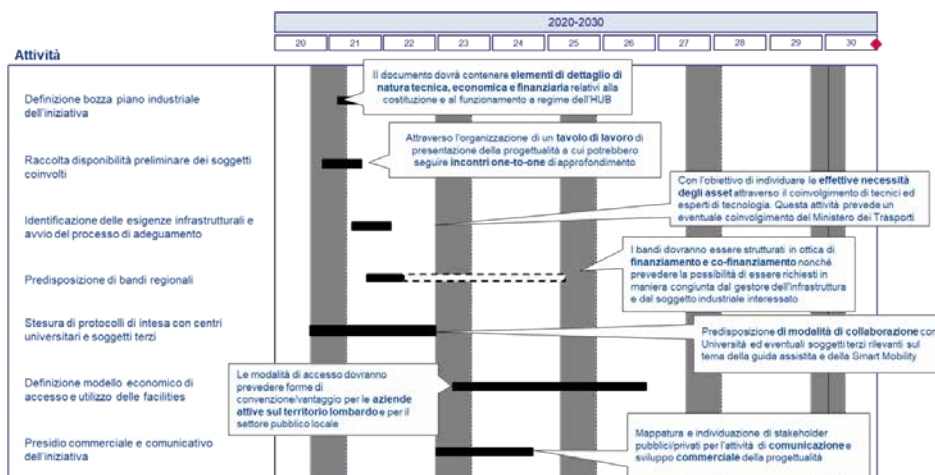


Figura 11.2. Roadmap indicativa delle attività necessarie per la realizzazione dell'idea progettuale Hub di sperimentazione per la guida assistita e autonoma. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2019

c. Supporto alle filiere nella transizione verso le nuove motorizzazioni

1. Natura dell'intervento

Si tratta di supportare il **sistema industriale della mobilità lombarda a riposizionarsi in termini complessivi** nel rinnovato contesto di filiere industriali del settore automotive, frutto del processo di trasformazione in atto, supportandolo nella realizzazione delle attività di ricerca e sviluppo fondamentali per il ridisegno del prodotto e per la gestione delle nuove tecnologie e dei nuovi materiali. Tale necessità diventa ancora più evidente e immediata in considerazione degli impatti dell'emergenza Covid-19 che hanno certamente accresciuto in modo rilevante il già elevato livello di stress a cui la filiera automotive è sottoposta, accelerando ulteriormente il processo di transizione.

La complessità del momento molto particolare che la filiera della componentistica sta vivendo dipende anche dal fatto che, mentre deve continuare ad investire nelle tecnologie esistenti per conservare il vantaggio tecnologico acquisito, è costretta nel contempo a porre le basi per la competitività futura attraverso rilevanti investimenti nelle tecnologie emergenti.

2. Scenario di riferimento

Quale conseguenza delle modifiche in ambito regolamentare promosse sia a livello europeo sia in altre aree del mondo, esito di una rinnovata sensibilità ambientale, che vanno a modificare significativamente il quadro di riferimento per i produttori di veicoli, le filiere della componentistica si trovano a fronteggiare un quadro operativo diverso dal passato, anche se ancora in fase di transizione, caratterizzato da:

- volumi di investimenti crescenti richiesti nello sviluppo di un più ampio portafoglio di tecnologie e di nuovi prodotti;
- forti pressioni nell'accelerare il time-to-market dei prodotti, combinate con elevati livelli di incertezza nella market acceptance dei veicoli con motorizzazioni innovative (puro elettrico, in particolare);
- frammentazione dei lotti di produzione e incertezze relative ai futuri volumi di mercato, anche quale esito della crisi economica in atto;
- minore visibilità dei programmi di attività pluriennali dei car & truck manufacturer, con conseguenti difficoltà a pianificare i relativi investimenti;
- esigenze di ampliare il sistema delle competenze aziendali, soprattutto con riferimento alla capacità di gestire un portafoglio più ampio di tecnologie, dovendo realizzare in-house un volume crescente di attività di ricerca e sviluppo.

In termini molto concreti, è possibile immaginare **varie importanti conseguenze per il cluster dei componentisti**, con impatti differenziati a

seconda dei segmenti di prodotti. A titolo di esempio, si può segnalare che gli ADAS (Advanced Driver Assistance Systems), i sensori di visione (lidar e telecamere) e le conseguenti modifiche dei sistemi di sospensione e sterzo e dei sistemi frenanti muteranno l'ambito dello chassis, così come si assisterà all'introduzione di nuovi materiali (plastici e non) finalizzati a contenere il peso del veicolo. All'interno del veicolo si assisterà al progressivo sviluppo di sistemi di infotainment e di display (con relativo incremento dell'elettronica a bordo) e all'introduzione di nuovi materiali che garantiranno un miglior isolamento acustico del mezzo.

In altre parole, sarà la struttura stessa dei veicoli a cambiare, con impatti molto forti per l'intero sistema di fornitura automotive. In questo contesto il concetto di filiera va inteso in modo estensivo, arrivando ad includere anche le officine meccaniche di riparazione che hanno la necessità di operare su veicoli strutturalmente diversi rispetto al passato e che pertanto sono chiamate a compiere a loro volta una transizione in termini di skill delle risorse umane.

Che non si tratti di una fase di natura congiunturale è testimoniato dal fatto che le motivazioni sottostanti al processo di cambiamento in atto sono di natura strutturale:

- sempre più diffusa sensibilità verso i temi di sostenibilità e protezione ambientale:
 - in termini culturali, la sostenibilità sta attirando sempre più attenzione e le persone in tutto il mondo dimostrano una maggior considerazione per questi aspetti, che si riflette nelle loro scelte di acquisto;
 - i limiti di emissione si stanno progressivamente riducendo. I nuovi regolamenti si concentrano sulla riduzione di CO₂, con limiti di emissione di NO_x prossimi allo zero, ed una crescente attenzione al particolato;
 - sta aumentando la necessità in tutto il mondo di trovare un'alternativa ai veicoli "solo diesel e benzina" e gli OEM stanno cercando soluzioni di sostituzione rapide, efficienti e competitive.
- nuove tecnologie in corso di sviluppo e in buona misura già disponibili:
 - lo sviluppo delle nuove tecnologie di propulsione (Hybrid, BEV, CNG-LNG, biometano, idrogeno / fuel cell) ha subito nell'ultimo triennio un'accelerazione straordinaria, associato alla digitalizzazione dei veicoli;
 - le nuove normative e l'attenzione al TCO⁴⁵ stanno avendo l'effetto di "forzare" l'adozione di propulsori alternativi, che acquisiranno sempre maggiore importanza;

⁴⁵ Il TCO (Total Cost of Ownership) è il calcolo del costo di un'immobilizzazione che prende in considerazione non solo il prezzo di acquisto ma anche i relativi costi di gestione nell'intero ciclo di vita del prodotto. Questo valore include ogni fase del ciclo relativo alla proprietà: acquisizione,

- l'adeguamento delle infrastrutture sottostanti, decisive per attivare il processo di adozione delle nuove forme di propulsione;
- fattori chiave nell'adozione di nuove tecnologie:
 - lo sviluppo delle infrastrutture per supportare i nuovi mezzi, anche se oggi ancora limitate, sono previste in crescita nei prossimi anni per assecondare la go-to-market delle nuove motorizzazioni;
 - la promozione di investimenti pubblici (l'ultimo è il programma per lo sviluppo delle batterie elettriche varato dalla Commissione Europea⁴⁶) a sostegno delle nuove motorizzazioni testimonia la volontà di indirizzare l'innovazione dei powertrain senza alcun ripensamento da parte dei policy maker;
- effetto della trasformazione sulla catena del valore automobilistica:
 - gli OEM dovranno sostenere un livello più elevato di investimenti in ricerca e sviluppo, con il rischio di un forte impatto sulla redditività, esercitando una maggiore pressione sui margini sui fornitori;
 - i fattori di successo dei fornitori saranno il potere di innovare e aggiungere valore agli OEM, implementando una base di costi operativi inferiore.

Su questo fronte, il cluster della mobilità di Regione Lombardia ha già avviato un'iniziativa che ha l'obiettivo di comprendere quali prodotti, tecnologie e materiali andranno incontro ad obsolescenza a seguito dell'affermarsi delle nuove forme di motorizzazione. La mappatura così realizzata consentirà di orientare la ricerca di prodotti, tecnologie e materiali di riferimento per il futuro e di codificare le competenze fondamentali per la loro gestione.

3. Idea progettuale

Si tratta di dare sostegno al **riposizionamento delle filiere della componentistica lombarda** nell'ambito della transizione verso le nuove tipologie di veicolo, in particolare veicoli elettrici in tutte le loro declinazioni (ibrido, BEV e, in prospettiva, idrogeno). I punti di riflessione di base che caratterizzando la fisionomia del progetto sono i seguenti:

- anche in uno scenario di elettrificazione crescente, i motori a combustione interna continueranno ad avere un largo impiego in stretta sinergia con lo sviluppo di soluzioni ibride. È quindi necessario promuovere in maniera proattiva un'evoluzione coerente dei componenti ad oggi forniti nei nuovi ambiti di applicazione, facendo leva anche su una loro crescente digitalizzazione e connettività, oltre che ad altre caratteristiche quali la

operatività e costi variabili della gestione e dell'acquisizione. Nel caso delle auto tale indicatore si calcola su un orizzonte temporale di 5 anni.

⁴⁶ La "European Battery Alliance" promossa dall'Unione Europea, prevede il finanziamento di progetti di ricerca, come ad esempio il Research project: the next generation of batteries.

leggerezza e l'uso di nuovi materiali. L'obiettivo è quello di promuovere il mantenimento della leadership industriale in questi componenti, senza forzare un meno realistico switch verso i componenti elettrici, che pure vanno supportati in chiave di sviluppo;

- allo stesso tempo, sono presenti sul territorio numerose eccellenze in ambito elettrico (produzione di motori, inverter), sviluppate per lo più in ambiti diversi dall'automotive. In tal senso è necessario promuovere una convergenza cross-industry delle filiere delle tecnologie elettriche esistenti verso lo sviluppo di soluzioni per la mobilità elettrica;
- a tal fine, occorre definire una visione di sviluppo delle diverse forme di mobilità e contestualmente identificare quali filiere al suo interno possano essere supportate, favorendo la concentrazione delle risorse disponibili verso linee di sviluppo identificate secondo concetti market-based;
- infine, si stanno venendo a creare nuovi spazi di competizione a livello globale nell'ambito di tecnologie early-stage che potranno condizionare pesantemente lo sviluppo dell'industry con orizzonti successivi al 2025-2030. In tal senso, è strategico incentivare la nascita di nuove filiere in ambiti ad elevato contenuto innovativo e tecnologico. A questo proposito, due sono gli ambiti di intervento individuati:
 - *idrogeno*, per il quale occorre disporre di una mappatura della catena del valore al fine di comprenderne dimensioni e dinamiche, stabilire partnership con centri di ricerca internazionali, favorire i primi processi di industrializzazione nello sviluppo di nuovi prodotti, incentivare innovazioni in ambito infrastrutturale. In questo ambito risulta altresì fondamentale promuovere approcci di innovazione in una logica di sistema complessivo in cui la sperimentazione non si limiti al singolo componente ma si estenda all'intera filiera dell'idrogeno abbracciando quindi anche i sistemi di produzione e distribuzione favorendo, laddove possibile, approcci di circular economy anche su scale ridotte;
 - *nuovi materiali* (soprattutto in ottica di alleggerimento dei mezzi di trasporto), individuando in modo specifico gli ambiti di maggior valore, definendo forme di incentivo alla ricerca⁴⁷.

4. **Caratteristiche e attività del progetto**

La possibilità di collegare la ricerca di base ed applicata all'attività industriale è uno dei punti di forza dei sistemi industriali più avanzati (basti pensare alla Germania e alla straordinaria realtà del Fraunhofer Institute). In Italia, per varie ragioni – anche di carattere storico – questa connessione ha faticato a svilupparsi.

⁴⁷ Si vedano gli approfondimenti realizzati del Tavolo Tematico sull'Alleggerimento del Cluster Lombardo della Mobilità

Anche se il quadro è migliorato negli ultimi anni, ancora oggi si riscontra una certa fatica nel rapporto tra le imprese italiane e le Università ed i centri di ricerca internazionali più accreditati.

In Lombardia la situazione è ancora diversa, e migliore, grazie alla presenza di diverse Università di livello internazionale. La natura della sfida che dovrà affrontare il sistema lombardo della mobilità è però tale da **rendere necessari interventi di carattere straordinario** per facilitare l'accesso delle imprese alla conoscenza e lo sviluppo di un ampio ventaglio di progetti di innovazione.

Per questa ragione, si ipotizza la costituzione di un Comitato di Esperti, provenienti dalle Università, dalle imprese e dagli altri organismi presenti sul territorio, tra cui i cluster tecnologici, in grado di facilitare i percorsi di realizzazione di attività di ricerca mediante la gestione di specifiche iniziative, meritevoli di particolare attenzione. In questo caso, per avviare l'operatività del percorso di riposizionamento delle filiere, occorre:

- selezionare e costituire un Comitato di Esperti in grado di identificare gli ambiti di sviluppo tecnologico e il relativo TRL (Technology Readiness Level) all'interno dei quali selezionare le richieste di supporto;
- identificare i comparti industriali che potrebbero trovare opportunità di sviluppo nelle nuove filiere automotive (ad esempio, le tecnologie elettriche nei white goods) e svolgere attività di sensibilizzazione nei loro confronti e supporto per l'adattamento a più stringenti requisiti di qualità e performance;
- definire il processo di valutazione dei progetti con il diretto coinvolgimento del precitato comitato di esperti;
- identificare e disegnare gli strumenti di supporto finanziario (fondi, garanzie, compartecipazione) in stretta collaborazione con il processo di definizione delle linee di indirizzo dei fondi europei, la programmazione della piattaforma di Open Innovation di Regione Lombardia e gli altri strumenti/strutture regionali;
- favorire la partecipazione del mondo finanziario privato ai programmi di sviluppo, coinvolgendoli nel processo di definizione delle linee strategiche e di selezione, nonché organizzando road-show delle principali iniziative selezionate;
- identificare funzioni e processi attraverso cui Regione Lombardia possa essere proattiva nell'identificare e promuovere progetti di sviluppo in stretta collaborazione con le aziende, fornendo, laddove necessario, adeguati livelli di assistenza per la partecipazione ai bandi, la definizione di business case, ecc.;
- organizzare seminari dedicati alle aziende del settore con esperti di caratura internazionale;

- promuovere la nascita di corsi di formazione universitaria e favorire l'accesso di determinati profili tecnici all'interno delle aziende;
- promuovere il re-skilling e up-skilling dei tecnici e della forza lavoro attualmente impiegata;
- definire, di concerto con gli enti e le aziende (concessionarie e a mercato) coinvolte, piani di infrastrutturazione volti a favorire in taluni contesti un'accelerazione della go-to-market delle nuove tecnologie superando le situazioni di stallo del mercato (cosiddette «chicken-egg»).

Nel tempo, se efficace, questa formula inizialmente “leggera” potrebbe evolvere verso la definizione di una forma più strutturata, con le caratteristiche di un centro di ricerca autonomo (di carattere pubblico-privato) al servizio del comparto lombardo della mobilità. A tal proposito, un esempio particolarmente efficace a livello europeo è rappresentato dal Fraunhofer-Gesellschaft che ha la finalità di sviluppare tecnologie cruciali per il futuro e di organizzarne lo sfruttamento commerciale da parte delle imprese, ricoprendo pertanto un ruolo centrale nella promozione dei processi di innovazione. Dal punto di vista della struttura interna, il Fraunhofer-Gesellschaft è organizzato in team multidisciplinari che collaborano con le imprese e le istituzioni pubbliche per chiudere il gap tra la ricerca di base e la ricerca applicata e per promuovere progetti di ricerca che abbiano una rilevanza sistemica. Un istituto italiano (e lombardo) con caratteristiche simili dedicato ai temi della mobilità potrebbe diventare un catalizzatore di investimenti pubblici e privati e potrebbe svolgere in modo permanente quel ruolo di ponte tra esigenze delle imprese ed esigenze del territorio che ad oggi non è presidiato.

5. Roadmap

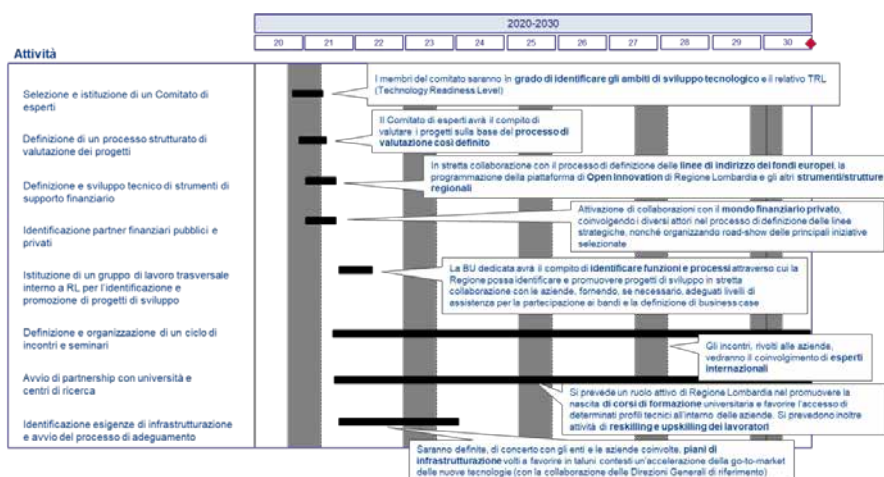


Figura 11.3. Roadmap indicativa delle attività necessarie per la realizzazione dell'idea progettuale Riposizionamento delle filiere. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2019

d. Reattività delle filiere della componentistica

1. Natura dell'intervento

Si tratta di favorire l'**adattamento del modello operativo delle aziende della componentistica automotive**, finalizzato all'aumento del grado di flessibilità dei loro assetti produttivi ed industriali per gestire la maggior complessità/volatilità e soprattutto velocità del mercato. È necessario, inoltre, sostenere i componentisti nel loro sforzo di riposizionamento all'interno delle filiere, grazie a crescente capacità di innovazione, non solo con riferimento ai prodotti, ma anche con riferimento alle soluzioni e modelli di mobilità. Da un lato ciò implica aspetti di know-how (accesso a contenuti di conoscenza specialistica in ambito operations ed anche legale), di accesso e uso di software (per ovviare all'elevato costo delle licenze e soprattutto ai lunghi tempi in caso di soluzioni "interne") ed investimenti in nuove tecnologie produttive. Dall'altro, è la natura stessa delle imprese che deve cambiare ed evolvere in termini di relazioni, vicinanza al mercato e capacità di anticipare i bisogni del cliente in logica propositiva nei confronti degli operatori a valle della filiera. Ciò implica un graduale affiancamento alle logiche produttive mass-market di assetti fortemente flessibili sia nelle fasi di sviluppo che di produzione.

Inoltre, esplora l'ampio capitolo della riqualificazione del capitale umano, oggi cruciale per un numero elevatissimo di aziende del settore.

2. Scenario di riferimento

Lo scenario di riferimento è lo stesso delineato per il cantiere C e rappresenta il secondo degli impatti sul sistema della componentistica lombarda. Se il primo impatto è relativo all'area del prodotto e delle tecnologie, il secondo riguarda l'ambito dei processi produttivi.

3. Idea progettuale

Le ragioni che sostengono l'obiettivo di perseguire lo scopo delineato in premessa sono le seguenti:

- le esigenze di sviluppo sono influenzate da:
 - orizzonti di go-to-market lunghi (3-5 anni), ma con frequente rilascio di nuovi prodotti, che comportano una breve durata del vantaggio competitivo. Le nuove tecnologie potrebbero rappresentare un importante driver per l'accelerazione delle tempistiche di go-to-market e soprattutto per la riduzione degli investimenti nello sviluppo di nuovi prodotti e nella loro industrializzazione;
 - programmi di innovazione sempre più capital intensive, in certi casi con investimenti proibitivi per le singole PMI;
 - costo e tempi elevati per la riconfigurazione del processo produttivo;

- necessità di gestire tecnologie nuove rispetto ai processi produttivi passati (ad esempio: componenti digitali, sensori, ecc.);
- incertezza sull'effettivo riscontro di mercato delle onerose innovazioni/sviluppi proposti, anche a causa di forte incertezza sui programmi di sviluppo da parte degli OEM;
- opportunità crescenti derivanti dalla contaminazione cross-industry;
- frammentazione dei bisogni degli utenti finali a causa del rapido mutare dei modelli di mobilità soddisfatti da player anche diversi dagli OEM (i c.d. delayed OEM).

In tale contesto, è fondamentale per le industrie della componentistica riuscire ad adottare approcci di sviluppo e di riconfigurazione produttiva agili, veloci ed efficienti, andando a ottimizzare i seguenti aspetti:

- design e progettazione del prodotto, dei processi, delle lavorazioni;
- integrazione delle supply chain, anche su base locale;
- capacità di partecipazione proattiva ai processi di innovazione (tanto di prodotto, quanto di modello) e di prototipazione agile;
- flessibilizzazione delle capacità produttive;
- velocizzazione della go-to-market (soprattutto per gli aspetti di test e omologazione).

Per raggiungere questo obiettivo, le aziende devono necessariamente avere accesso a competenze di processo/industrializzazione e soprattutto di strumenti di simulazione (software e potenza di calcolo) che oggi sono difficilmente accessibili a costi sostenibili da parte delle piccole e medie imprese.

Quanto affermato per i componentisti è valido, fatte le debite proporzioni, anche per le aziende che si occupano di manutenzione e riparazione dei veicoli. Anche queste realtà imprenditoriali si trovano a dover lavorare con veicoli strutturalmente diversi, avendo pertanto la necessità di aggiornare le loro competenze e conoscenze così da poter accompagnare i cambiamenti del mercato.

4. **Caratteristiche e attività del progetto**

L'intervento proposto di supporto alla filiera automotive da parte di Regione Lombardia può essere attivato con due diverse modalità, esercitate in parallelo:

- promozione da parte di Regione Lombardia di un **centro di Competenze (sviluppo e industrializzazione)**, sviluppato da parte di alcuni player rilevanti che già operano nel settore automotive in collaborazione con software-house e/o società di ingegneria specializzate. In questo caso il Centro potrebbe svilupparsi su modello para-consortile tra i vari operatori di filiera, con il coinvolgimento delle Università. Dovrà essere poi definito un modello economico di accesso e utilizzo dei servizi, prevedendo forme di

- convenzione/vantaggio per le aziende attive sul territorio lombardo e per il settore pubblico locale;
- promozione di visioni di sviluppo dei modelli di mobilità disruptive, scalabili e capaci di stimolare l'innovazione tra i membri della filiera;
 - inoltre, Regione Lombardia può intervenire mediante la **definizione di ambiti di intervento meritevoli di supporto** (categorie di software, sviluppo di attività di ricerca e sviluppo, accesso a specifiche attività di consulenza), realizzato attraverso la presentazione di bandi per l'accesso a fondi europei (anche facendo eventualmente ricorso, per la selezione delle iniziative più interessanti, al comitato di esperti di cui al punto C).

5. Roadmap

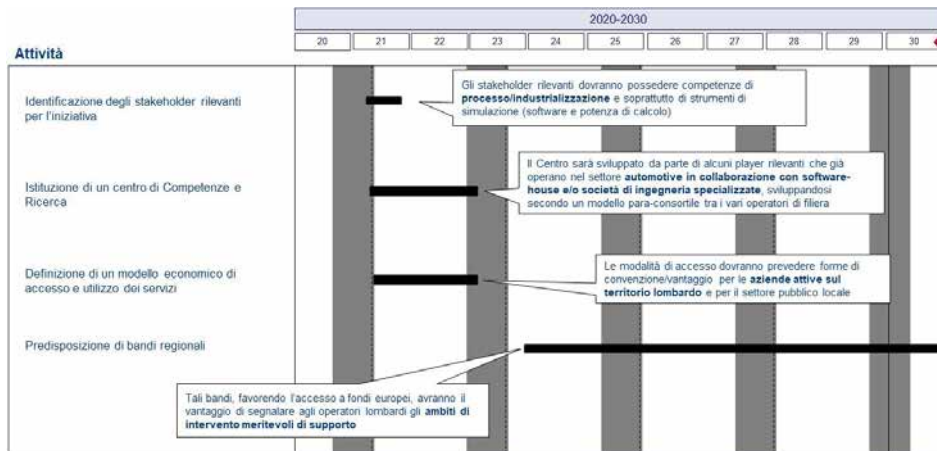


Figura 11.4. Roadmap indicativa delle attività necessarie per la realizzazione dell'idea progettuale Reattività delle filiere. Fonte: elaborazione The European House – Ambrosetti, 2019

12. BIBLIOGRAFIA

- Arthur D. Little, “The Future of Automotive Mobility - Winning the Power Play in Tomorrow’s Radically Changed Automotive Ecosystem”, 2017
- Assolombarda, “Le Priorità Strategiche per la Mobilità delle Persone”, 2018
- Banca d’Italia, “Turismo in Italia, Numeri e Potenziali di Sviluppo”, 2018
- Cassa Depositi e Prestiti e SACE SIMEST, “Cambio di marcia – La Filiera dell’Automotive di Fronte alle Sfide del Mercato Globale”, 2019
- Cluster Lombardo della Mobilità, “Osservatorio Tecnico-Economico del Cluster Lombardo della Mobilità (3° Edizione)”, 2018
- Cluster Lombardo della Mobilità, “L’industria Automotive Lombarda e l’Avvento dei Veicoli Elettrici: una Sfida ed una Opportunità”, 2019
- Cluster Lombardo della Mobilità, “L’industria Automotive Lombarda e l’Avvento dei Veicoli Autonomi e Connessi: una Sfida ed una Opportunità”, 2019
- European Commission, “Report on Autonomous Driving in European Transport”, 2018
- European Commission, “The future of road transport - implications of automated, connected, low-carbon and shared mobility”, 2019
- EY Mobility Think Tank, “White Book - La Mobilità del Possibile”, 2018
- KPMG, “Autonomous Vehicles Readiness Index”, 2019
- KPMG, “Mobility 2030: Transforming the mobility landscape”, 2019
- McKinsey & Bloomberg, “An integrated Perspective on the Future of Mobility”, 2017
- McKinsey & Company, “Expanding Electric-Vehicle Adoption despite Early Growing Pains”, 2019
- PoliS-Lombardia, “Rapporto Lombardia 2019”, 2019
- PoliS-Lombardia, “Il Turismo in Lombardia nel 2018”, 2019
- Regione Lombardia, “Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti”, 2018
- The European House-Ambrosetti, “La Filiera della Mobilità Elettrica Made in Italy – Imprese, Territori e Tecnologie della E-mobility”, 2019
- The Society of Motor Manufacturers and Traders Limited, “Connected and Autonomous Vehicles”, 2017
- Victoria Transport Policy Institute, “Autonomous Vehicle Implementation Predictions - Implications for Transport Planning”, 2019

- W. Chan Kim, R. Mauborgne, G. Chen, M. Olenick, “Driving the Future: How Autonomous Vehicles Will Change Industries And Strategy”, Harvard Business Review, 2018



Allegato B

SMART MOBILITY & ARTIFICIAL INTELLIGENCE

Strategy and projects for the innovation of the Lombardy
Region mobility system

November 2020

SUMMARY

Executive Summary

- a. Connectivity / Data with reference to the digital evolution of mobility services
- b. Experimental Hub for driver assistance and self-driving (and other forms of experimentation in controlled contexts)
- c. Support to supply chains in the transition towards new powertrains
- d. Reactivity of the component supply chains

1. Introduction

2. Mobility Macro-trends

- a. Connectivity and Big Data
- b. Reduction of environmental impacts
- c. Sociodemographic evolution
- d. Economic variables
- e. Urbanization

3. Transversal enabling factors

4. A new way of designing and producing means of transport is taking hold

5. The European Union introduces a new sustainability paradigm, with impacts also on the mobility sector

6. The Smart Mobility Ecosystem in Lombardy

- a. The strategic assets of the Lombardy mobility ecosystem
- b. State of the art of the automotive supply chain in Italy and in Lombardy
- c. Evolution of public and private mobility in Lombardy
- d. Mobility and the environment: a challenge for the Lombardy ecosystem

7. The consequences of the COVID-19 pandemic crisis

8. The new reference scenario

9. The role of the Lombardy Region

10. Project Goals and Methodology

11. Description of the four Projects

- a. Connectivity / Data

1. Nature of the intervention

2. Reference scenario**3. The project concept****4. Project features and activities****5. The Roadmap**

b. Experimental Hub for driver assistance and self-driving (and other forms of experimentation in controlled contexts)

1. Nature of the intervention**2. Reference scenario****2.1. Technological developments****2.2. Regulation****2.3. Possible use cases****2.4 Significant investment programs and key players****3. The project concept****4. Project features and activities****5. The Roadmap**

c. Support to supply chains in the transition towards new powertrains

1. Nature of the intervention**2. Reference scenario****3. The project concept****4. Project features and activities****5. The Roadmap**

d. Reactivity of the component supply chains

1. Nature of the intervention**2. Reference scenario****3. The project concept****4. Project features and activities****5. The Roadmap****12. Bibliography**

Executive Summary

This current historical time is characterized by continuing technological developments, which lead to an extraordinary acceleration in the change of economic and social processes on a global scale.

More than others, the mobility sector is experiencing some transformation mega-trends that are profoundly changing its physiognomy. The main trends, described in Chapter 2, represent the most important factors of change characterizing the competitive scenario in the near future, with significant implications for the ecosystem players, who are called on to respond to new problems, which have never been tackled before, and to implement rapid transformation processes according to a very tight schedule.

Moreover, the COVID-19 health emergency is generating dramatic economic and social consequences, placing public decision-makers and industrial players before completely unique challenges, as well as potential opportunities.

The implications of the process of change in the mobility sector are extraordinary: if well governed, it **may guarantee exponentially better living conditions for people** in terms of health (less pollution), space management, time use, easier relations and social cohesion. At the same time, above all in the production field, like all processes of disruption, there are risks for the orderly social and economic development of territories that cannot be underestimated.

In this context, Lombardy, with a strong, articulated and composite production fabric, enjoys a competitive advantage - in terms of the capacity for innovation - over other regions, and therefore has the chance to play a key role in designing the future lines for development of the sector, in relation to its values and distinctive approach, which privileges people and their needs. Chapter 6 offers a description of the rich and variegated ecosystem of economic players who have found the ideal conditions for growth and expression in the Lombardy region.

The possibility to exploit these developments is however closely linked to the ability of the local production fabric to intercept the great waves of change in progress, thanks to an increasingly marked ability to **support innovation processes**. If possible, the health emergency makes it even more pressing and urgent to base future growth paths on competences linked to the highest levels of research, development and industrialization, otherwise the Lombardy-based services companies and component manufacturers risk not being able to play a key role in the profound processes of redesigning the industrial supply chains of the automotive sector and mobility services.

Starting from these considerations, the Lombardy Region has set the goal of creating a **research and innovation hub for mobility of the future** in its territory, promoting the birth and development of experimental projects able to make the Lombardy area more attractive both nationally and internationally. The aim of the regional administration is not that of duplicating the facilities and roles

already present in the territory. On the contrary, it is a matter of involving all mobility players working in Lombardy (industries and services, Universities, Research Centers, Local authorities, citizens), creating synergies and fostering the birth of joint partnerships and projects.

This intent has been concretely implemented firstly by listening to and reflecting with a large number of industrial and services players who were invited to contribute to the identification of the needs of the region and the extended automotive supply chain.

In operational terms, a “Smart Mobility & Artificial Intelligence” Working Group has been established; not only has it held three plenary sessions, but it has also contributed with ideas during individual meetings and interviews to discuss the ideas and issues emerging during the working group meetings.

The various analyses produced, along with the intermediate discussions, have led to the identification of **four project areas**, which constitute the priorities of the Lombardy Region in the mobility field, relating both to the allocation of available funds and the creation of a regulatory framework favorable to their implementation. Furthermore, the Public entity has the possibility to promote innovation, fostering new highly innovative visions for the development of the region and its services.

The ideal references for this intervention are naturally characterized by the conceptual paradigms of (environmental, social and economic) sustainability, the circular economy¹, the use of technological innovation serving the public good, in a phase of profound transformation of European societies and economies.

The four projects are presented as synergic and integrated, with implementing time frames that distribute their impacts over both the short and medium-long term. The time frame for identifying and implementing the project concepts is consistent with the next European programming cycle (relating to the period 2021-2027).

The project areas fall within a framework of prior or ongoing initiatives, in a context of (institutional and other) players who are involved in various ways in the development of the mobility sector. For this reason, it will be fundamental to consider - in the concrete definition of the activities, the framework of current activities and relations – on different levels:

- interregional, aiming not to duplicate ongoing initiatives but rather to enhance the potential synergies;
- with the Ministries which, nationally, are tackling the issue of mobility;
- with other more industrially developed regions in Europe as part of the existing cooperation relations among the so-called “4 motors” (Baden-Württemberg, Catalonia, Rhone-Alpes, as well as Lombardy).

¹ Refer to the document “Circular Europe. How to successfully manage the transition from a linear to a circular world”, Enel and The European House – Ambrosetti, 2020

The four project areas identified below have been imagined within a system of needs they can offer a coherent and complete response to.

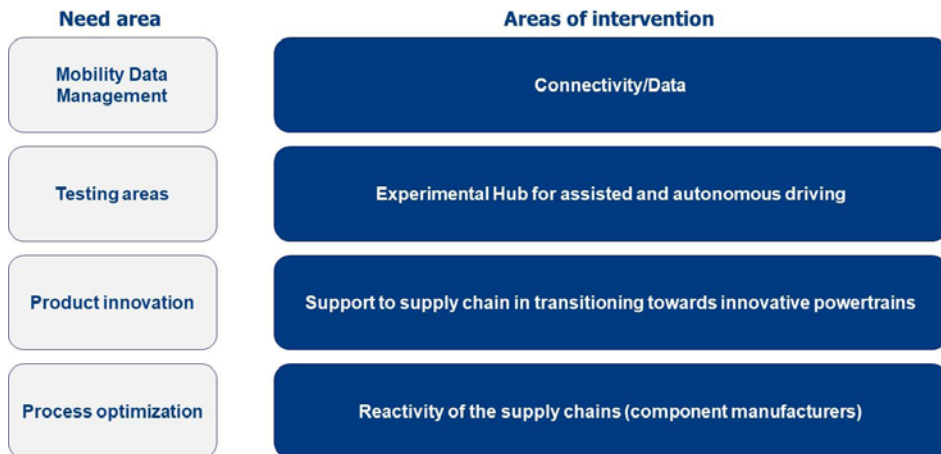


Figure A. Identified project areas and the needs they respond to. Source: The European House – Ambrosetti, 2020

Transversal to these project areas are some fundamental issues, the centrality of which depends on their priority for the industrial system and/or the mobility system as a whole.

The first certainly include the issue of **reducing vehicle weight** in terms of the materials used and the design choices, which will lead to a structural modification of the vehicles and, consequently, increasingly efforts in research and development by the whole automotive and component supply chain. This is a very important chapter, which lies between fields C (Support to the supply chains in the transition to new powertrains) and D (Reactivity of the component supply chains).

The second include the need to adopt increasingly advanced solutions for a **Local Public Transport** system that demands further innovation, also through the adoption of tools to increase the safety of citizens (remote controls, driver assistance, etc.).

The project areas, described in detail in Chapter 11 of this document, are:

a. Connectivity / Data with reference to the digital evolution of mobility services

The possibility to share mobility-related information and data in an open manner able to grow over time is one of the great game-changers in the life of territories, intended to facilitate the management of public mobility services by creating environments that are favorable for experimenting innovation.

Over time, the Lombardy Region has set up a database of proprietary data it can make available to companies wishing to share their data, using the methods already tested with the E015 platform. In this way, it will be possible to create experimental services for citizens, with a virtuous dynamic for the companies interested in sharing their data, given the possibility to “enhance” them using data of public origin or from other companies.

The project aims to create the conditions for a more structured knowledge of mobility dynamics and their reasons, in order to:

- facilitate the management of public mobility services, starting from the activation of public-private forms of intermodality and the promotion and management of initiatives with a clean & smart mobility logic;
- create an environment favorable to experimentation and innovation in which to promote private initiative and public-private cooperation for the development of new mobility services (including digital services), incentivizing the convergence between the physical (products and services) and digital world.

b. Experimental Hub for driver assistance and self-driving (and other forms of experimentation in controlled contexts)

Driver assistance and self-driving have been possible today by the use of vehicles that travel with less input by the driver, as they are able to exchange information with the surrounding environment.

While there are still some very challenging obstacles to overcome to make advanced self-driving solutions operational in real contexts, mainly for safety reasons, some encouraging factors are linked to the nature of the technology used: information digitization, the availability on the market of increasingly advanced connectivity solutions (5G), the use of artificial intelligence software that can be constantly updated.

Starting from these considerations, the identified project involves the creation, in Lombardy, of an international excellence hub for the research and experimentation of assisted and self-driving mobility solutions, through access to specific facilities and the range of services for the experimentation of innovative solutions applied to vehicles and infrastructures, ensuring the necessary variety of articulated spaces, tools and infrastructures.

The aim is to create a unique context for experimenting self-driving and driver assistance for different technology readiness levels (TRL), with a broad scope of intervention, running from vehicles to single components, as well as all other “extra-vehicle” technologies (i.e. signposting, field sensors, antennas, etc.), with expected benefits not only for the private sector but also for public transport, and, in future, widespread positive consequences also for local citizens.

Where flexibly designed, the facilities set up to experiment self-driving and driver assistance solutions can also be used to test solutions in other fields (for example braking systems), guaranteeing access to facilities suitable for the development of a wider range of technologies.

c. Support to supply chains in the transition towards new powertrains

As a consequence of the significant regulatory changes promoted both within Europe and in other parts of the world, the result of a renewed environmental sensitivity, the component supply chains are having to cope with a new context compared to the past, even though still in transition, in terms of the technologies associated to vehicle structures and traction.

Although for many reasons it is still difficult to predict the time horizon of the development of these scenarios, they are structural phenomena which will have a significant impact on the re-design of the boundaries of the reference scenario and the value constellations in which the players of this ecosystem will move.

The nature of the third initiative identified involves the facilitation of the re-positioning of the Lombardy industrial mobility system in the renewed context of the automotive industrial supply chains, the results of the current transformations, supporting it in the implementation of research and development activities which are fundamental for product redesign and for the management of new technologies, new materials and the related enabling infrastructures.

It is within this working scenario that we also find the last fundamental piece of the articulated puzzle of factors that make it possible to design and adopt advanced mobility models in the territories, concerning the infrastructures and info-structures needed to manage a modern mobility system. Here we refer particularly to:

- on one hand, the presence in the region of modern telecommunications networks able to support the exchange of increasing data volumes and develop business models enabled by digital platforms;
- on the other hand, the physical infrastructures needed to support the development of electric and hydrogen mobility and self-driving and driver assistance.

A huge amount of innovations is currently being developed in these areas, in a context in which the technological choices and territorial governance choices have not yet determined the convergence towards set market standards.

d. Reactivity of the component supply chains

As for the previous working scenario, the last project aims to support automotive component manufacturers in view of the ongoing transformations in the sector.

In this case, it is a matter of promoting the adaptation of the operational model of automotive component manufacturers, aiming to increase the degree of flexibility in their production and industrial organization, in order to manage the greater complexity/volatility and above all the speed of the market. This implies aspects relating to know-how (access to specialist knowledge of operations and legal fields), access and use of software (to overcome the high cost of licenses and above all the long times for development of “internal” solutions) and investments in new production technologies.

Furthermore, the project explores the broad area of requalification of human capital, which today is crucial for a very large number of companies in the sector.

1. Introduction

The **Three-Year Strategic Plan for research, innovation and technology transfer of the Lombardy Region**, approved by the Regional Council on 19 March 2019, identified eight reference ecosystems on which to base the future strategies for territorial innovation². In the document, “ecosystem” is used to refer to the *set of public and private players and associations working in the Lombardy region, the activities and resources of which contribute to meeting a set of individual or collective needs*.

An ecosystem is organized around the need to be satisfied and includes a variety of players who, each according to their own specific features, contribute to achieving this objective. The ecosystem does not coincide with an industrial sector or even a certain legal form, as what is important are the interactions between players which can multiply the generated value by virtue of their diversity and complementarity.

The ecosystems deemed strategic for the future include that of **Smart Mobility and Architecture**, which “respond to people’s need to move around and be welcomed in urban and extra-urban spaces, but also to ensure the transfer or resources and goods, as well as the connection between territories. The management of the public and private urban space is closely linked to that of mobility, which implies a joint vision for the two areas within a single ecosystem, in the cities and urban areas”.

With specific reference to mobility aspects, the examples of innovative development areas indicated in the Three-Year Plan include:

- the development of mobility structures for citizens with limited mobility;
- the development of (public-private) mobility structures for the public, with a view to lower environmental impact (e-mobility) and self-driving;
- the adoption of innovative V2V (vehicle – vehicle), I2V (infrastructure – vehicle) and V2I (vehicle – infrastructure) communication systems to increase the safety and comfort of public and private transport systems for people and goods;
- the design of innovative intelligent transport and/or self-driving systems for the inter- and multi-modal management of passenger traffic and goods freight transport;

² The Lombardy ecosystems identified as fundamental for the development of an effective innovation strategy are: Nutrition, Health and life science, Culture and Knowledge, Connectivity and Information, Smart mobility and architecture, Sustainability, Social Development, Advanced Manufacturing.

- the development of innovative technologies, new vehicle subsystems or components to reduce engine emissions and environmental impact, particularly to reduce the carbon footprint and/or other emissions (including particulate matter);
- the creation of innovative systems for vehicle energy recovery;
- the implementation of innovative solutions for slow, fast and rapid (highway) charging for electric personal, collective and freight mobility, with a view to integrating and optimizing charging stations in the territory;
- the identification and promotion of forms of inter-modality for local and long-range transport.

Starting from the general guidelines developed in the Plan, the Directorate-General for Research, Innovation, University, Export and Internationalization of the Lombardy Region has **defined the contents of a set of projects to promote and accelerate the development of Smart Mobility in the Lombardy Region** for 2020-2030.

These projects can benefit from the European ERDF/ESF funds for 2021-2027.

2. Mobility Macro-trends

In this historical time, in which the effects of technological developments are accelerating the global change in economic and social processes, the mobility sector - more than others- is experiencing some transformation mega-trends that are profoundly and structurally changing its physiognomy.

The implications of this process of transformation for people are extraordinary: if well governed, it may guarantee exponentially better quality of life for people in terms of health (less pollution), space management, time use, easier relations and social cohesion. At the same time, above all in the production field, like all processes of disruption, there are risks for the orderly social and economic development of territories that cannot be underestimated.

Five of these great global trends are worthy of mention, and are described below in brief:

a. Connectivity and Big Data

Investments in new technologies, intended to enable developments in the field of connectivity and data and information management, are growing rapidly worldwide. From 2014 to February 2019, a huge increase in research spending was recorded associated to the study of advanced mobility technologies compared to the previous four years (2010-2013), which were in any case marked by significant investments in terms of both size and quality.

Technology cluster	Cumulated CAPEX (as of 2010, Bn\$)	Yearly average CAPEX (Bn\$)	
		2010-13	2014-Feb 2019
7. E-Hailing	56,2	0,2	11,4
9. Semiconductors	38,1	0,8	7,4
1. Sensors for autonomous vehicles	29,9	0,6	5,6
5. Connectivity/Infotainment	20,8	0,6	3,9
6. Plug-in electric vehicle	19,0	0,6	3,0
4. Batteries	14,3	0,8	2,1
2. Software for autonomous vehicles	13,5	0,3	2,3
10. Telematics and intelligent traffic	12,4	0,5	1,9
3. Back end/Cybersecurity	9,0	0,2	1,4
8. Man-machine interface and voice recognition	7,4	1,2	0,6
	220,6	5,9	39,5

Figure 2.1. Investments in new automotive technologies – cumulative figures for 2010-Feb2019 and annual averages for 2010-2013 and 2014-Feb2019. Source: The European House – Ambrosetti elaboration of McKinsey data, 2019

A total figure of \$39.5 billion were invested in research and development in this period, compared to \$5.9 billion in the previous period.

In parallel, new consumption models are taking hold, in which car ownership is one of the various possible solutions for private mobility. Increasingly often, emotional reasons for purchasing a car which led naturally to ownership are being replaced by more pragmatic approaches which, above all with reference to urban mobility, are starting to privilege sharing and peer-2-peer services, supported by the exchange of data and by IoT technologies. The car rental world is also destined to undergo a profound transformation due to the increase in customer service levels, made possible by the increase in available data volumes, with the possibility to offer more accurate profiling, a better customer experience and greater safety for the user.

The most significant impact of the greater circulation and sharing of data, above all in an urban context, will however lie in the dimension of public-private intermodality, with the possibility to optimize movements along city routes using all the infrastructures and with access to all the available service alternatives, in a logic of close integration. Moreover, as a consequence of the creation of other pools of economic value, we can expect to see new players entering the value constellation of mobility and innovation in business models.

In this regard, attention must be paid to the consequences of the COVID-19 health emergency and the social distancing rules which will remain in force for many months to come, in order to limit the spread of infection. In this perspective, intermodality will remain an important option for consumers but there could also be a preference for individual means of transport, such as the bicycle, motorbike and electric scooter, compared to local public transport. This choice, protecting health, goes hand in hand with a renewed focus on the environment.

At the same time, many vehicle manufacturers have taken the opportunity offered by the COVID-19 emergency and its disruptive effects on traditional business models to break with the past and accelerate the transition towards alternative propulsion systems to combustion engine vehicles. Many car manufacturers have further concentrated the available economic, technical and production resources on electric and hybrid vehicles, welcoming this historical opportunity to transform the market and satisfy the new sensitivity of consumers.

The emergency also imposes the need, as well as the possibility, for Administrations to profoundly review their choices in terms of mobility models and, more generally, territorial governance. The management of the post-emergency phases makes it more feasible to make choices that are radically different from the past, and more sustainable. Consequently, these choices, strongly influencing the choices of citizens, have the possibility to stimulate the supply chains to produce innovation in order to meet these new needs, thus anticipating future market scenarios.

While data will be the enabling factor of future mobility models, the management of privacy, the solution to the problem of data ownership and the guarantee of correct infrastructures for collecting and using data are the main challenges that must be tackled in order to free their potential value. In addition to this, the increase in cyber-security risks will demand the adoption of increasingly advanced cryptographic and systemic solutions.

More data availability could also be promoted by the cultural transformation of Italy and can be considered one of the positive effects of the health emergency which has affected and continues to affect our country in different ways. To manage a completely unexpected and unforeseeable scenario, we have seen the exponential growth in the adoption of digital technologies, which are essential for guaranteeing the performance of many remote activities, complying with the containment and prevention measures laid down for the Coronavirus infection. The accelerated adoption of digital means by all citizens brings with it greater awareness of the benefits associated to it and the sharing of personal data, potentially facilitating the growth of data consciously made available to businesses in exchange for services of proven utility.

b. Reduction of environmental impacts

As we know, emissions limits in Europe³ are progressively becoming tighter, driving vehicle manufacturers to adopt all the skills required to manage a larger range of technologies, running from internal combustion engines to hybrids/electric, to natural gas, and on to electric fuel-cell and, in future, hydrogen. In future, the co-existence of different powertrain technologies will guarantee effective and efficient road mobility solutions, with low emissions levels.

Also in this field, the convergence between economic sectors is important: the possibility of the transport and mobility sector to contribute substantially to the reduction of environmental impacts will depend on the co-evolution of the energy system and the diversification of energy sources, with an increasing role played by renewable energy, as appears clear by the prospect of using hydrogen as a “zero” environmental impact energy vector.

Once again, it will be the combination of technological progress and innovation in business models that, in future, will guarantee the overall sustainability of mobility systems.

³The European Parliament has approved a new reduction in emissions limits to 95g CO₂/km from 2021. Furthermore, the European Parliament’s Environment Committee has already approved additional cuts of 20% by 2025 and 45% by 2030 compared to the 95g CO₂/km threshold.

c. Sociodemographic evolution

In Europe, with a stronger trend in some countries (including Italy), the population is aging rapidly. Moreover, there is an increasing divergence in consumer models associated with the demographic variable, particularly with reference to the dematerialization of economic transactions. In Italy, the Y and Z generations – which represent 35% of the population – are characterized by new and particular consumption paradigms, with a stronger lean towards online purchases and services management.

On one hand, the set of these factors generates new mobility needs, which technology can offer complete responses over time, and on the other hand, more structured needs and possible responses, which will require new and different operational approaches.

d. Economic variables

A further element to consider when assessing the prospects of mobility models in western countries is the growing divergence in spending power. While generally the gap between rich and poor is increasing worldwide, in Italy 5% of the population owns the same wealth as 90% of the worse off⁴. Unfortunately, the global emergency caused by the pandemic will increase expenditure differentials, with dramatic consequences on household consumption. The global economic crisis of 2020 will leave us with a world made of more indebted individuals, families, businesses and countries and a lower investment and consumption capacity.

Istat⁵ estimates that in Italy in 2020 household consumption will drop by 8.7% and investments will also fall by 12.5%. Both variables are expected to start to rise again in 2021 (with growth respectively of 5% and 6.3%), but this is in any case a significant setback for our economic system and will be difficult to recover.

The emergency economic policies adopted, marked by extremely expansive monetary and fiscal policies, will take time to re-absorb these imbalances, with clear inflation risks in the medium term.

It should also be noted that the prospects for both European and Italian economic development were not particularly sparkling even before the crisis, fueling the perception of an increasing loss of competitiveness of Europe compared to other areas in the world.

Also for this reason, within a European economic policy focusing on sustainability and research - in different countries (including Italy) - into new productivity gains

⁴ “Public good or private wealth”, Oxfam 2019.

⁵ Le prospettive per l'economia italiana nel 2020-2021, Istat, June 2020.

it appears more important than ever to structure increasingly efficient mobility models, able to guarantee broad access for citizens and provide support to generating value in the business system, with significant investments in infrastructure.

It should be remembered that Italy already suffers from the delays in adapting its critical infrastructures and that the rate of development of new infrastructures enabling innovative forms of mobility will be an important constraining factor. It will be indispensable to intervene on this element in order to accelerate the transition to truly innovative and sustainable mobility scenarios.

Working to define more efficient and eco-sustainable mobility systems is therefore a fundamental step in increasing the system competitiveness and for promoting social equity.

e. Urbanization

Worldwide, the urban population exceeded that resident in rural areas in 2010. In future, 70% of the European population will live in urban areas in the coming years and will exceed 80% by 2050⁶ (it was 60% in the 1980s).

In Italy too, there is a very strong trend towards urbanization: the metropolitan cities are dynamic places that can lead innovation in many sectors.



Figure 2.2. The role of Italian metropolitan cities in promoting innovation. Source: The European House – Ambrosetti elaboration of ISTAT data, 2019.

And yet, today cities suffer from major problems linked to obsolete transport systems, causing serious hardship for people (particularly the more fragile segments of the population):

⁶ United Nations, 2019.

- in the most congested cities, almost 200 hours a year are lost in traffic; in 2019 Rome was the third city in the world for number of hours lost in traffic, with a value of 1667;
- 70% of global CO₂ emissions are generated in cities⁸;
- it is estimated that, by 2050, urban mobility will be responsible for the consumption of 17.3% of the planet's resources (x5 vs 1990);
- in the United States, every year 3.6 billion hours are spent looking for a parking space. This activity leads to the consumption of 6.4 billion liters of fuel and costs the economy 72.7 billion dollars⁹.

In short, the mobility of the future will be molded by the action of a group of major drivers of change, which the policy makers must be able to interpret, demonstrating governance skills which also include the ability to support the organization of new public-private ecosystems, guiding transformations that can generate value for citizens and businesses.

⁷ INRIX Global Traffic Scorecard, Inrix, 2020.

⁸ UN 75 – I grandi temi: una demografia che cambia, United Nations, February 2020 <https://unric.org/it/un-75-i-grandi-temi-una-demografia-che-cambia/>.

⁹ The impact of parking pain in the US, UK and Germany, Inrix, 2017

3. Transversal enabling factors

The activation of a path for building a Smart Mobility system requires the **management of a wide range of enabling factors**, in order to build a structured platform of specific projects that can generate value for the region.

Eight transversal enabling factors seem particularly important:

- *Enhancement of strategic assets.* New technologies enable innovative mobility models which must be tested before being placed on the market; for this purpose, above all in this phase, mobility players require numerous experimental environments (virtual spaces and laboratories for the first phases, as well as open spaces that recreate urban situations, and on to real urban contexts), associated with the presence of research centers and simulation tools to support their research and development activities;
- *Promotion of open innovation processes.* Innovation in the mobility field is marked by long go-to-market horizons (3-5 years), but – above all in this phase – with frequent new product releases. Furthermore, innovation programs are increasingly more capital intensive. Lastly, more and more opportunities are being generated by cross-industry contamination, also due to the need of many industrial players to rapidly reposition themselves within new value chains;
- *Review of regulations to promote research and development and create new economic activity.* In all high innovation sectors, regulations tend to play a decisive role in the development of new technologies and new business models. Today, frontier research and development activities are performed within a regulatory context that has not yet been defined, is not uniform across Europe and often lags behind the needs of sector players. On the contrary, harmonious and flexible regulatory frameworks must be implemented at different levels of legislative autonomy in order to rapidly transpose the needs linked to the development of new technologies. In the mobility field, regulation significantly affects the market; in this way, highly innovative laws can stimulate innovation, demanding that supply chains propose innovations to vision needs that can potentially be exported to other global contexts;
- *Formulation of a unitary strategic direction for regions with an industrial vocation.* In Italy, numerous regions are running Smart Mobility research projects. To enhance the system of Italian regional excellences, there is a need to rationalize and effectively focus research activities and resources, promoting synergies and the structured exchange of knowledge;
- *Coordination among different governance levels (central and local).* The rationalization and overall targeting of resources available to the Italian economic system, associated with the need to benefit from any initiatives already underway through the systematic dialog with the involved stakeholders, is a further point for attention. In this context, the Lombardy

- Region can play a decisive role in promoting the development of projects in line with European requirements, in order to benefit from the related funding;
- *Facilitation of access to public/private funds.* The needs linked to the development of research projects and the significant investments in the optimization or reconversion of production systems are particularly onerous, above all for SMEs. Moreover, there are potential difficulties in access to debt capital (e.g. lack of guarantees, exposed or inefficient capital structures, etc.) and potential unpreparedness in the definition and implementation of extraordinary finance plans or in the interaction with investors and funds (e.g. lack of appropriate business plans, etc.). Also in this field, the Lombardy Region can play a role as a catalyst of resources and relations aiming to access economic resources for enhancing higher quality projects;
 - *Use of communications to enhance investments in R&D.* One of the main demands of component manufacturers is that of holding a position within Smart Mobility perceived as innovative, being able to benefit from the contribution of the institutional communications developed by the Lombardy Region;
 - *Effective infrastructure planning.* The creation of innovation lines in the field of advanced mobility will allow the Lombardy Region – if it is appropriately structured – to define the requirements of mobility infrastructures of the future way in advance, with the possibility to create a 2030 roadmap of Smart Mobility for the Lombardy region, promoting the introduction of some constraints in public infrastructure maintenance/construction tenders, in order to transpose project needs in line with the outcomes of the research and development processes implemented.

*Where possible, these context elements were considered in the formulation of the projects described below. Generally, these **factors must be managed with a view to overall mobility planning**, in the medium and long term.*

4. A new way of designing and producing means of transport is taking hold

One of the most commonly used acronyms, above all in the English-speaking world, to synthetically define the characteristics of the new models of mobility is CHIPS, (Connected, Heterogeneous, Intelligent, Personalized, Shared; or CASE, Connected, Autonomous, Shared, Electric) to represent the main research and development trends developed starting from the understanding of the trends presented in paragraph 2.

This is a working hypothesis that pursues that aim of high intermodality facilitating (urban and extra-urban) mobility through new forms of connectivity (between people, vehicles, infrastructures) supported by an increasing level of self-driving (the reliability of which today is close to level 3) possibly characterized by forms of sharing, at least in some circumstances. In the meantime, powertrain research is proceeding at a very fast pace, to guarantee the reduction in emissions laid down in new regulatory frameworks. For heavy goods vehicles and freight transport, the possibilities offered by new and different powertrains are being verified (LNG, and in future hydrogen) as well as by different technical and economic models (such as platooning¹⁰).

This revolution, made possible by a number of factors, is however **first and foremost a consequence of the structural change in the conception (design and production) of vehicles.**

A process of completely redesigning vehicle design and construction processes is underway, concerning, among others:

- the disruption caused by new forms of powertrain (in an electric car, whole subsystems are replaced, the weight distribution is changed, the importance of software increases, etc.);
- the need to reduce the weight of vehicles, to achieve emissions targets which requires - with equal safety - the research of new materials;
- the widespread use of digital co-design platforms, with a view to significantly reducing vehicle design and engineering times;
- the use of digital simulation models, leading to a very significant reduction in product development times and costs;
- the use of artificial intelligence and IOT, during data collection and control (with significant impacts on product optimization, development and innovation);

¹⁰ Platooning is the connection of two or more trucks in a convoy, using connectivity technologies and automated driver assistance systems. In this way, the vehicles automatically remain at a fixed, close distance, offering benefits in environmental (reduction of emissions), safety (reduced reaction times of the following trucks) and efficiency terms (more efficient road use).

- the entry of new players, often with digital backgrounds, active in the early phases of the value chain (vehicle design) interfacing both with car makers and component manufacturers, providing industrial know-how and new operational models;
- the change in the procurement chains, due to the obsolescence resulting from the transformation in progress, which requires different skill sets from those in the past;
- industrialization processes increasingly shared among the different stages of the supply chain, with the demand for stronger research and development skills by component manufacturers, which in cases of excellence must become even more versatile specialists than they already are today, able to intervene in whole car subsystem co-development;
- the increasing importance of software. Software will progressively offer the chance for stronger customization in the use of cars and the generation of the value perceived by the customer;
- the emergence of forms of delayed-OEM in key niche markets, to support increasingly diversified needs and uses, consistently with the possibilities made available by new construction approaches.

In short, we are witnessing the end of an era, where mass-production has made way for mass-customization, made possible thanks to increasingly more automated and flexible industrial plants along with an increasingly more precise and detailed customer segmentation.

Today this second era also seems obsolete, due to the progressive transformation of the vehicle, in a context in which in terms of both product and industrial process the use of digital instruments is becoming increasingly important.

Changes are being made not only to products but also to production and investment models.

In parallel, alongside the technological progress in the car sector, there is a rise in the use of scooters and flexible, low-cost urban micro-mobility, including electric scooters and e-bikes, needed to offer multi-modal users the necessary range of options.

5. The European Union introduces a new sustainability paradigm, with impacts also on the mobility sector

The issue of sustainability, which has always been dear to the European institutions, has become central once again, with the inauguration of Von der Leyen's Commission in November 2019 and the announced "*Green Deal*" as a priority for the next five years. The Green Deal, which responds to the challenge of making the European Union "*carbon-neutral*" by 2050, proposes a roadmap of actions aiming to promote an efficient use of resources, by adopting a circular economy model, restoring biodiversity and reducing pollution. To achieve these goals, the European Commission has set out two lines of action:

- the adoption of a "*European Climate Law*" transforming the neutrality of emissions into a legal requirement, with all that follows in terms of the transformation of the European economic and productive system (investments in environmentally sustainable technologies; support to innovative businesses; implementation of cleaner, cheaper and more healthy public and private forms of transport; decarbonization of the energy sector; energy-efficient buildings);
- the creation of the "*Just Transition Mechanism*" used to provide economic and technical support to businesses, territories and citizens most affected by the transition to a green economy.

The *Just Transition Mechanism* will make available to citizens and individuals, businesses and states and regions, all the tools needed to facilitate the transition to a neutral economic system to prevent this process, which can be put off no longer, from generating winners and losers, as occurred in the past in comparable situations. The mechanism will have three pillars to guarantee its effectiveness to all beneficiaries:

- Just Transition Fund: a fund worth around €40 billion, generating investments worth between €89 and €107 billion;
- InvestEU Just Transition scheme: a mechanism that will reserve part of the InvestEU funds (around €1.8 billion) for projects submitted by businesses focusing on the transition process;
- loans by the European Investment Bank worth around €10 billion, able to generate investments worth between €25 and €30 billion.

The Commission's attention to the sustainable transformation of the European economy has been confirmed and indeed strengthened following the COVID-19 emergency affecting the majority of European countries. The necessary measures to fight the spread of the virus have had disruptive effects on economic and social systems, and have made a European-wide intervention even more important for relaunching the economy of the whole region and fighting the worsening social inequalities. In this light, the instruments laid down in the *Just Transition Mechanism* were transposed to the *Next Generation EU* plan, guaranteeing its central role in the European Commission agenda as well as access to additional

resources compared to those laid down in the current (2014-2020) and future (2021-2027) EU budget.

6. The Smart Mobility Ecosystem in Lombardy

a. The strategic assets of the Lombardy mobility ecosystem

The high industrial concentration, the disposable income of its inhabitants and the considerable population density are factors which, over the years, have helped to place Lombardy among the most developed regions in Italy and allowed it to become one of the “motors of Europe”, along with Auvergne-Rhône-Alpes, Baden-Württemberg and Catalonia.

In the Lombardy region, these characteristics produce a **constant flow of mobility of goods and persons** – both within the Region and in relation to other Italian and European regions – and give Lombardy the original role as a privileged observatory of the social and economic transformations that will help to mold the mobility ecosystem of the future, making the territory an ideal laboratory for experimenting new mobility options.

Thanks to the characteristics of the area and its privileged economic position, Lombardy is the peninsula’s main element of connection with the rest of the European regions: a wide range of airports, a well-structured road and rail network, and various logistic and collective transport systems ensure the Region’s unique competitive advantage over the adjacent areas¹¹. Not by chance Lombardy is included in three of the four TEN-T corridors¹² involving Italy, and plays a pivotal role between the Ligurian port system and the European areas along the three Corridors.

As in other fields, also in the infrastructure sector the Region holds some records. In the rail transport sector, the first railway in Lombardy, from Milan to Monza, inaugurated on 17 August 1840, was the second to be built in Italy¹³. Moreover, Lombardy shares the title of the construction of the first ever motorway with

¹¹ Lombardy has over 700 km of motorways, over 10,000 km of provincial roads, around 1,000 km of state roads and over 58,000 km of municipal roads.

¹² The TEN-T network (Trans European Networks – Transport), born with the goal of improving territorial cohesion and competitiveness, is structured in a first level “core” network and a second level “*comprehensive*” network. The TEN-T network covering Italy consists of four corridors, the first three of which involve Lombardy: i) Rhine-Alpine Corridor connecting the ports of the North Sea, including Rotterdam and Antwerp, to the Mediterranean Basin, in Genoa; ii) Mediterranean Corridor, connecting Iberia to the Hungarian-Ukrainian border, crossing the Alps and Northern Italy and connecting the Balkan countries; iii) Scandinavian – Mediterranean Corridor, connecting Sweden and Finland to Malta, crossing Germany, Austria and Italy; iv) Baltic – Adriatic Corridor, connecting Poland with Slovenia and Italy (Trieste), crossing the Czech Republic or Slovakia and Austria. For European policies, the construction of a trans-European transport network is a priority for guaranteeing the mobility of goods and persons, and for offering high-quality infrastructure across Europe, to increase territorial cohesion and connections with other markets.

¹³ In 1875, Milan station, completed 10 years earlier, was the country’s most important.

Berlin: the ‘Autostrada dei Laghi’, inaugurated on 21 September 1924 between Milan and Varese (today classified as the A8) was the first toll road reserved for cars in Italy and worldwide.

Thanks also to its solid, cutting-edge infrastructure networks, Lombardy has over time become a fertile ground for the dissemination of a rich and varied ecosystem of economic players who have found the ideal conditions for growing and developing here.

Among the characteristic innovation accelerators of Lombardy, on the issue of mobility we should also mention the activities of the universities in the region¹⁴. To name but a few examples of excellence and capacity for innovation, Politecnico di Milano – to respond to the new mobility needs of the future – in 2019 launched the first Masters Degree in “Mobility engineering”, blending many disciplines to train mobility engineers of the future. Another project run by the University is the INRIMOS of the Lombardy Mobility Cluster¹⁵, which has led to the acquisition of a new-generation driving simulator by Politecnico di Milano. This installation will be the hub of a regional network of laboratories supporting the Lombardy automotive industry.

Lombardy is the second largest area in Europe for number of workers, fourth, along with Piedmont and other regions, by importance in Europe¹⁶ and 2nd in Italy and has around six hundred companies in the component cluster, of which 67% in the mechanical supply chain, 17% in the plastics supply chain and 11% in the electronics supply chain. The 37 specialist Research Centers located in the region are strategic for the development of the sector¹⁷.

¹⁴ There are 13 universities in the region (Università degli Studi di Bergamo, Università degli Studi di Brescia, Università degli Studi dell’Insubria, eCampus telematic University, Università degli Studi di Milano, Università degli Studi di Milano Bicocca, Politecnico di Milano, Università Commerciale Bocconi, Università Cattolica del Sacro Cuore, IULM University of Languages and Communication, Università Vita Salute S. Raffaele, Humanitas University, Università degli Studi di Pavia) and 1 superior graduate school (IUSS - University School for Advanced Studies Pavia).

¹⁵ Technological clusters are structured groupings of businesses, universities, research centers and other public and private subjects, focusing on a specific thematic field, with legal personality and a governance model. The nine clusters recognized in Lombardy are: Lombardy Aerospace Cluster, Lombardy Intelligent Factory Association, Lombardy High Technology Agrofood Cluster, Lombardy Mobility Cluster Association, Lombardy Energy Cleantech Cluster, Lombardy Green Chemistry Association, Lombardy Life Sciences Cluster, Lombardy Technologies for living environments Cluster, Foundation Cluster Technologies for smart cities & communities - Lombardy.

¹⁶ Report EOCIC (European Observatory for Clusters and Industrial Change), 2020.

¹⁷ 12 Institutes of the CNR – National Research Council (out of a national total of 110), 21 territorial offices and detached units of other CNR institutes (CNR, 2015), 3 branches of the National Institute of Nuclear Physics (INFN) and the European Joint Research Center (JRC) located in Italy in Ispra, in the province of Varese.

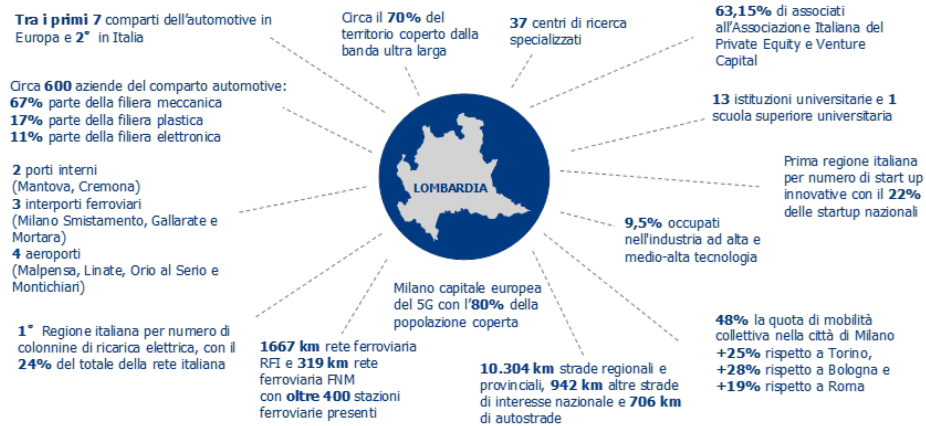


Figure 6.1. Tangible and intangible assets characterizing the mobility ecosystem in Lombardy.
Source: The European House-Ambrosetti elaboration, 2019

It is precisely the rich, composite supply chain, along with a lively intellectual ferment produced by research institutes, universities, the world of start-ups and the many Venture Capital Funds active in the region that qualify Lombardy as a fertile laboratory for the proliferation of innovative business models and cutting-edge experimentation linked to the mobility of the future.

For example, in 2019 the Sharing Mobility phenomenon also recorded growth and development. In this regard it is worth underlining that in addition to cars, more and more sharing mobility services concern all the means of individual micro-mobility (bicycles, electric scooters). In geographical terms, these services are most widespread in the north of Italy, where almost 60% of all Italian sharing mobility services can be found¹⁸, compared to the center and south of the country.

To conclude, the global context, characterized by an increasingly rapid succession of disruptive innovations, is also contributing to redefining the boundaries of mobility, in the world and in Italy. In this continuously evolving scenario, once again Lombardy has the chance to play a **leading role in defining the lines of development in the sector**, in relation to its values and distinctive approach, privileging people and their needs.

b. State of the art of the automotive supply chain in Italy and in Lombardy

The automotive supply chain is one of the **key national industrial sectors**. With a turnover of €93 billion, the automotive sector is worth over 5% of Italian GDP and employs over 250,000 staff (equal to 6% of employment in the whole

¹⁸ In Milan alone, 3,201 cars are available from car sharing services, with over 6 million hires in 2018. Source: Sharing Mobility Observatory, 2019.

manufacturing sector). In 2019 a slowdown in Italian car production was recorded, in line with European trends, with a 25% drop in January 2019 compared to the same month of the previous year, also due to a decline in new car registrations, which fell by 7% in the first month of 2019 and by 2.4% in February (compared to the same months in 2018). This halted the recovery trend which began in 2014. In the last five years, the average annual production of cars in Italy was over one million vehicles, 32% more than the production in the previous five years (2009-2013) when, in mid-crisis, it had stopped at 760,000 vehicles¹⁹.

In the automotive sector, Italy's industrial fabric is supported by a high number of component manufacturers, alongside the final assemblers. This latter segment is driven mainly by exports counting for 65% of the total turnover.

Dividing the component supply chain into macro-classes, the major sector is that of mechanical parts, counting for over €13.9 billion in turnover (2017), followed by the engine sector with €4.7 billion and the tire and rubber articles sector, worth €1.3 billion. Overall, in Italy the automotive component sector is represented by around 1,900 companies (2017), although the current trends, particularly electrification and self-driving, will very probably change the scope of the sector, leading to its concentration²⁰.

The Italian regions with the largest automotive supply chains are Piedmont, Lombardy and Emilia-Romagna. In particular, in these regions the car industry is characterized by regional production systems with strong local roots: the direct interaction with the final assemblers and the long and complex production chain, consisting of several supply levels, have led to the formation of production networks and clusters, also with the contribution of major global suppliers²¹.

Table 6.1 shows the number of companies in the component sector in the three regions. While on one hand, it shows the wealth of the Lombardy production fabric, on the other we can see the worrying signs of an 8.4% reduction in the number of companies between 2008 and 2018.

¹⁹Source: "Bilancio a 4Ruote – Cambio di marcia – La filiera dell'automotive di fronte alle sfide del mercato globale", Cassa depositi e prestiti and SACE SIMEST, 2019.

²⁰ Lombardy Mobility Cluster Association, 2019.

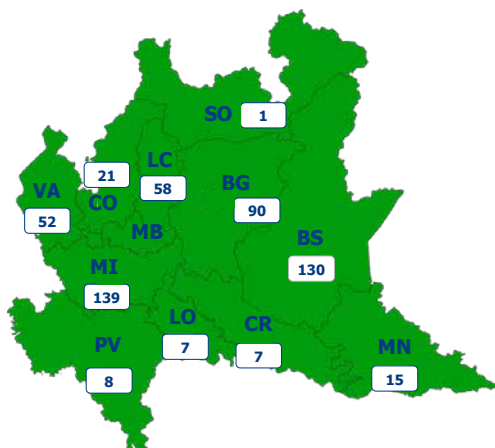
²¹ In Lombardy there are no longer any local final assemblers, only some major international suppliers, including Bosch and Pirelli, characterizing the industrial panorama.

REGIONE	n. Imprese 2018	n. Imprese 2008	Variazione
Lombardia	592	646	-8,4 %
Piemonte	791	882	-10,3 %
Emilia-Romagna	229	241	-5,0 %
Totale	1.612	1.769	-8,9 %

Table 6.1. Number of companies in the component sector working in Lombardy, Piedmont and Emilia-Romagna (absolute value and percentage variation), 2008 and 2018. Source: Lombardy Mobility Cluster Observatory 2018

Alongside the component manufacturers belonging to the supply chains traditionally associated to the automotive world, it is worth underlining how the transition to electric mobility can represent an excellent opportunity for Lombardy. It is in fact estimated that the region already produces a turnover of almost €2 billion, equal to 33% of the turnover generated nationally, in this field. Moreover, Lombardy is home to almost 40% of businesses working nationally. In the whole country, starting from the over 160 businesses already present in the sector, it is expected that the transition to e-Mobility can involve over 10,000 companies working in sectors that can be related through a process of reconversion/focus of the current business model²².

With specific reference to the component supply chain, we can see a very heterogeneous distribution of companies among the various provinces of Lombardy (Fig. 3.2), with the provinces of Brescia, Milan and Bergamo with the highest number of businesses.



²² “La filiera della mobilità elettrica Made in Italy: imprese, territori e tecnologie della e-Mobility”, Motus-E and The European House – Ambrosetti, 2019.

Figure 6.2. Number of companies in the component sector working in Lombardy, distribution by province. Source: Lombardy Mobility Cluster Association, 2019.

The companies working in the region can be further divided according to the production chain they work in (Fig. 3.3) and the size of the company (Fig. 3.4). As concerns the production chain, this can be divided into mechanical – certainly the largest sector – plastics, electronics, engineering firms working in product and process research and development.

Numerically, there are certainly far more small and medium companies than medium-large and large ones. The smaller companies are also those which have most suffered from the economic difficulties of recent years, recording a reduction in the number of operators. This distribution, both in terms of the production chains and the company size, is very similar to the other regional clusters of Piedmont and Emilia-Romagna.

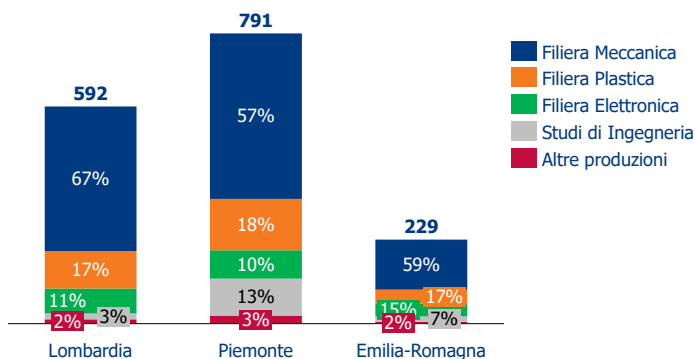


Figure 6.3. Number of companies in the component sector by production chain in the main regional clusters (percentage values), 2017. Source: Lombardy Mobility Cluster Association, 2019.

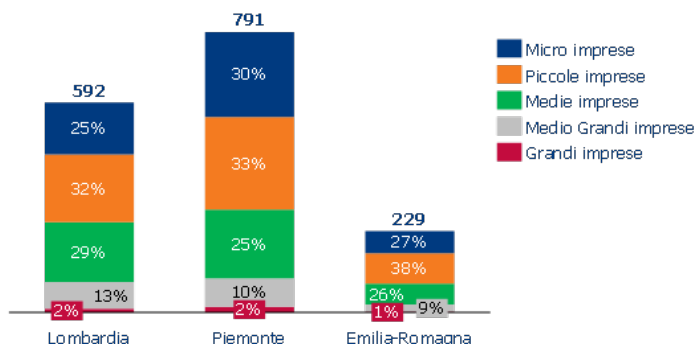


Figure 6.4. Number of companies in the component sector by size of company²³ in the main regional clusters (percentage values), 2017. Source: Lombardy Mobility Cluster Association, 2019.

Observing the territorial location of the companies in the sector, we can see the presence of some provinces with greater specialization with a high concentration and higher values in terms of turnover. This is certainly the case for the provinces of Brescia and Bergamo, characterized by larger numbers of mechanical companies than the regional average. In fact, 80% of automotive companies in Brescia belong to the mechanical supply chain, while in Bergamo these values fall to 63% (Figure 3.5). In the latter province, on the other hand, there is a significant presence of companies in the plastic supply chain (31% in terms of numbers and 30% in turnover).

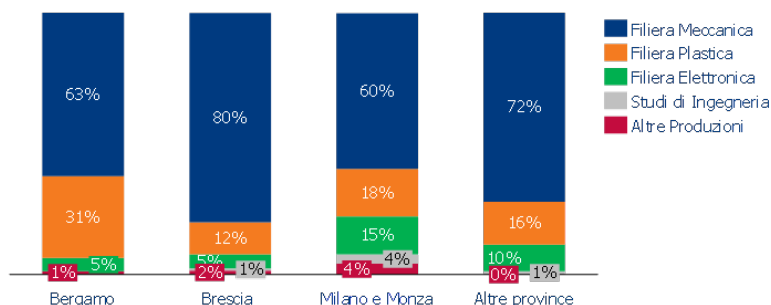


Figure 6.5. Number of companies in the component sector by production chain in the main provincial clusters in Lombardy (percentage values), 2017. Source: Lombardy Mobility Cluster Association, 2019.

²³EU law establishes three groupings of companies: i) micro companies (less than €2 million turnover); ii) small companies (from €2 to €10 million turnover) and iii) medium-sized companies (from €10 to €50 million turnover), - to which medium-large companies (from €50 to €300 million turnover) and large companies (turnover above €300 million) were added. The companies in the samples analyzed in this research were classified according to the average values recorded in the analyzed period.

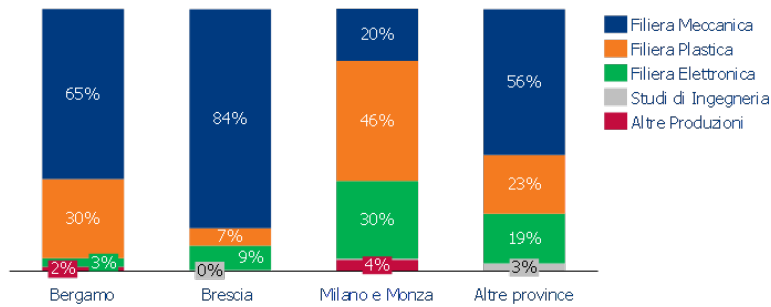


Figure 6.6. Turnover in the component sector by production chain in the main provincial clusters in Lombardy (percentage values), 2017. Source: Lombardy Mobility Cluster Association, 2019.

In the provinces of Milan and Monza, compared to the regional average, many companies operate in the plastics (46% of turnover) and electronics supply chain (15% in terms of numbers and 30% in turnover).

As regards the evolution of economic performance of the companies in the three largest territorial clusters, identified in the provinces of Bergamo, Brescia and Milan – Monza and Brianza, and the residual grouping of the other provinces, the Lombardy automotive clusters show dissimilar performances (in the period between 2008 and 2016), as shown in the graph below.

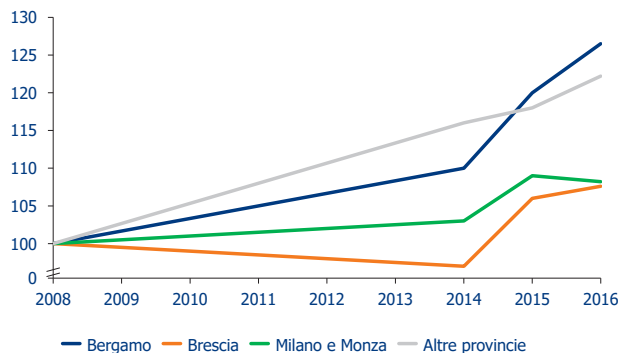


Figure 6.7. Turnover trends of the component sector in the main Lombardy provinces (percentage variation), 2008-2016. Source: Lombardy Mobility Cluster Association, 2019.

From the analysis of the performance differentials of total turnover and export turnover, we can see that foreign demand has grown more than national demand by around 20 percent in all provincial clusters, further confirming the importance of export markets for the development of the main supply chains in Lombardy.

The data given are not yet affected by the trauma of the COVID-19 pandemic, which is destined to leave profound scars on the Lombardy economic system. At the same time, they provide an image of the quality and strength of the sector,

which holds a central position in the production supply chains in the design and production of medium-high segment vehicles in Europe.

This element of competitiveness must be preserved also with a view to the impending major changes in the competitive scenario, which will lead to considerable developments for all players in the supply chain, called on to respond to new challenges and make the most of the significant opportunities for transformation.

It will therefore be fundamental for sector operators to initiate innovation processes that are even more effective than in the past, to respond to new market demands.

c. Evolution of public and private mobility in Lombardy

The strong attractiveness of the Lombardy region, in terms of both work opportunities and tourist attractions, has supported the development of a structured and evolving mobility network. The considerable dynamism of the region, accelerated also by the presence in the area of a series of major international events – including the Expo in 2015 and the Milan-Cortina Winter Olympics to be held in 2026 – overlaps with the ferment experienced by the whole mobility sector, linked to the birth of innovative business models and cutting-edge experimentations.

Tourist flows and mobility in Lombardy

The great flow of tourists crossing Lombardy every year helps to feed both the mobility flow in the area and the demand for functioning, effective transport services. In 2018, overnight stays in Lombardy grew to 41.2 million (almost 10% of all overnight stays recorded nationally), up 3.5% on 2017 and up 26.4% on 2013, when the number of arrivals in Lombardy grew by over 3.5 million.

In 2017, foreign travelers to Lombardy spent €6.5 billion (1.4% less than in 2016), with a higher average daily expenditure than that recorded nationally (€125.10 vs €106,20). The city of Milan alone attracts over 53% of the amount received in the Region (almost €3.5 billion) followed by Como, Brescia and Varese. In terms of the allocation of expenditure by foreign travelers, transport counts for 13.1% of the total, in addition to accommodation expenses (46.2%), shopping (34.7%), food and drink (24.7%) and, finally, entertainment (6.3%).

Efficient mobility infrastructures and services represent significant attraction factors for national and international tourist flows. This is why the far-reaching dissemination of infrastructures guaranteeing more accessible tourism, reducing connection times between cities and tourist sites with a view to intermodality and integration between services, should be considered a priority for the development of Italy and the Lombardy region.

In line with these strategic priorities is the national Special Plan for Tourist Mobility 2017-2022. The document defines a model based on the Access Gateways for tourism in Italy: ports, airports and railway stations. Major importance is also given to digital infrastructures, considered to be a decisive structural element for guaranteeing quality tourism mobility.

Source: The European House – Ambrosetti elaboration of Bank of Italy, PoliS-Lombardia and Istat data, 2019

Every day in Lombardy almost **20 million journeys** are recorded, an increase compared to the 16.4 mln recorded in 2014, as a consequence of the growing regional resident population, which rose from 9.7 million in 2012 to 10.1 million in 2019 (+4%).

If we look for example at railway journeys, the Lombardy network counts for over 1,920 km of lines and 428 stations, managed by 2 companies (Rete Ferroviaria Italiana RFI and Ferrovienord). Every day, around 800,000 people travel on 2,560 trains and buses on the regional railway services managed by Trenord, on over 2,000 km of rail networks and over 400 stations. In total, the rail service provides over 2,000 services a day, and 77% of the municipalities in Lombardy in which 92% of the residents live has a railway station within a 5 km radius.

As regards freight traffic²⁴, the majority travels by road. Road transport covers almost 93% of the total freight transport in Lombardy. Over 50% of this share relates to domestic transport, while the share of international traffic is less than 3%. Excluding the traffic component within Lombardy (around 49% of the total, with characteristics that are unsuited to the railway system), rail transport counts for around 14% of the total. The role of the railways is more significant when focusing on the modal allocation of the international component of freight traffic. Here the railway counts for 67.4% of all international traffic. The majority of international rail traffic consists of intermodal transports (around 62%).

The Lombardy airport system²⁵ counts for over 25% of national passenger traffic and around 70% of freight traffic. Three of the four airports in Lombardy are part of the European “TEN-T Core” network²⁶ and are among the top 5 in the national passenger traffic table: Malpensa (around 22 million people/year); Linate (around 9 million people/year); Orio al Serio (around 12 million people/year).

Finally, every year the regional navigation service carries 8.5 million passengers and around 700,000 vehicles, as well as over one million tons of goods. Public navigation services on the five largest lakes are assured by a fleet of 122 ships working on 142 landing stops (of which 84 in Lombardy).

The available technologies and those being developed, particularly the big data and IoT revolutions, bring the promise of making it possible, in the near future,

²⁴ The data relating to freight traffic are updated with the most recent figures available (2014). Source: Regional Mobility and Transport Program.

²⁵ The Lombardy airport system includes the following airports: Milan Malpensa, Milan Linate, Bergamo Orio al Serio and Brescia Montichiari.

²⁶ Montichiari airport is on the other hand part of the “comprehensive” network.

to ensure the dynamic optimization of the various forms of transport²⁷, through the implementation of an organic mobility system guaranteeing the intermodal management of traffic flows. This is why, in this scenario, the key factor of innovation within the broad and complex set of mobility services characterizing the regional area is represented by the possibility to collect and share data and make data management more effective.

The real challenge for operators in the Lombardy mobility sector and for the institutions governing the region therefore lies in the possibility to ensure the broader circulation and sharing of data, above all at urban level, with a view to public-private intermodality, aiming to optimize movements along city routes using all the infrastructures and with access to all the available service alternatives, based on synergy and high integration.

Already today, the E015/L15 project allows citizens to find out about all the different possibilities offered by public transport. The next step of this process could be the passage to a dynamic system, where data are shared and exchanged in real time between the various systems to ensure the proactive management of traffic situations and congestion levels.

Through sensors monitoring public and private traffic, weather meters, on-site data processing and implementation devices, the information from secondary data and social networks, it will be possible to improve the overall efficiency of the mobility system, for example by suggesting alternative routes for private traffic which bring advantages in terms of both times and costs, with fees modified in real time, adapting traffic light timing to the actual situation, deviating public transport vehicles to alternative routes in critical situations, implementing integrated payment management, improving freight traffic management and the loading and unloading operations in urban areas, with constant monitoring to guarantee personal safety.

d. Mobility and the environment: a challenge for the Lombardy ecosystem

As explained, the configuration of a mobility model compatible with the protection of the environment, safeguarding air quality, will be increasingly crucial for the future development of the sector. An unhealthy environment can significantly affect personal quality of life, without considering that, every year,

²⁷ The costs deriving from traffic and traffic jams account for around 1% of the regional GDP. Source: Lombardy Region, 2017.

polluted air causes the premature death of 80,000 people in Italy alone²⁸. The Po Valley, and, generally, the whole regional territory, is one of the Italian areas which – for reasons linked to its morphological characteristics – suffers most from the phenomenon of air pollution.

The surveys performed by ARPA, the Italian Regional Agency for the Protection of the Environment, highlight how the transport sector is the main contributor to pollution in the Region, counting for 23.1% of total annual emissions of traditional pollutants – followed by heating, counting for 18.6%, and energy production and fuel transformation (15.4%).

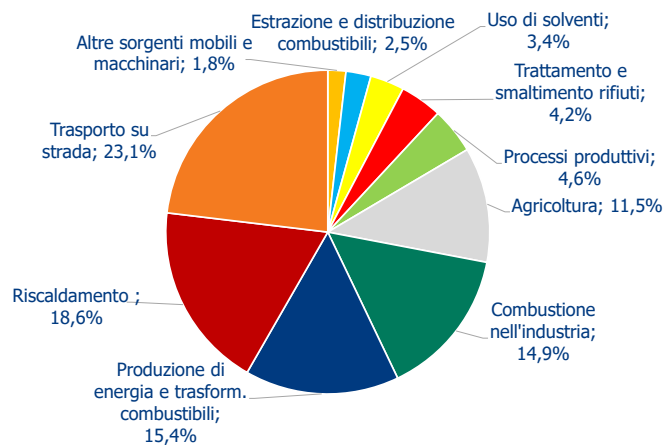


Figure 6.8. Annual emissions of traditional pollutants by sector (percentage values), 2016.

Source: The European House-Ambrosetti elaboration of ARPA Lombardy data, 2019

To protect the health of the population and at the same time guarantee an effective and sustainable mobility model, the issue of air quality must be tackled in Lombardy, alongside the fight against climate change, by adopting an integrated approach that can trigger greater responsibility among all players involved.

With this in mind, the Lombardy Region has implemented significant coordination actions with the Regions in the Po Basin and nationally, leading to the Po basin agreement for air quality improvement²⁹, which represents a decisive moment for implementing integrated measures to fight air pollution.

²⁸ According to World Health Organization estimates, globally every year around 8 million people die of causes linked to air pollution.

²⁹ The Agreement, which involves the implementation of joint measures to improve air quality, was signed in Bologna, during the G7 Environment on 9 June 2017, by the Minister of the Environment in office, and by the Presidents of the Lombardy, Piedmont, Veneto and Emilia-Romagna regions.

Along with heating and spreading in agriculture, fighting particulate and pollutant emissions generated by vehicle traffic are the three main areas of intervention of the Agreement. In particular, through these measures it has been possible to set joint interventions to limit the use of particularly polluting diesel vehicles, install high-performing heaters and flues to replace obsolete models with high environmental impact and reduce ammonia emissions in agriculture.

Precisely due to its weight on total air emissions, the regional policies to defend air quality and fight air pollution extensively involve the transport sector, particularly road transport.

The MoVe-In Project

MoVe-In (MOnitoraggio dei VEicoli Inquinanti - Monitoring of Polluting Vehicles) is an experimental project run by the Lombardy Region, promoting innovative methods for controlling vehicle emissions by monitoring routes, considering the effective vehicle use and adopted driving style. A black box installed in the vehicle records the information needed for this purpose through a satellite connection to a specific technological infrastructure enabled to manage the circulation limits of the most polluting vehicles.

In brief, the MoVe-In Project makes it possible to use a measurable and controllable "kilometric derogation", which extends the limits to all days of the week and all hours of the day, thus able to reduce emissions. This reduction in emissions is transformed in kilometers that can be redistributed throughout the day and the week, in relation to those currently possible for limited vehicles (which can use the roads on weekdays from 7.30 pm to 7.30 am and all day on Saturday, Sunday and public holidays). Therefore, this kilometric derogation makes it possible to drive a set number of kilometers whenever the driver wishes, on the basis of the vehicle category and emissions class, within the year of subscription or until the allocated kilometers have been used. If the allocated kilometers are used before the end of the year the vehicle may no longer be used in the areas subject to limitations, until the end of the year.

Source: The European House – Ambrosetti elaboration of Lombardy Region data, 2019

For this reason, road transport and mobility are also one of the three macro-sectors of activity in the **air quality intervention plan (Piano regionale degli interventi per la qualità dell'aria, PRIA)**, a substantial tool for the governing action of the Lombardy Region³⁰. The plan includes 91 structural measures acting on all the many sources of emissions in the three macro sectors producing air pollutants: 40 in the transport sector, 37 in the energy and heating sector, 14 for agricultural activities.

Some permanent structural measures are also in force, aiming to reduce pollutant emissions into the atmosphere and improve air quality, limiting the circulation of

³⁰ In particular, the aims of the regional air quality planning and programming include: (i) returning to below the limit values in areas and urban agglomerations in which the level of one or more pollutants exceed these references; (ii) prevent the areas and urban agglomerations in which the pollutant levels are stably below the limit values from worsening.

the most polluting vehicles³¹. To encourage businesses and the population to replace more polluting vehicles with others with lower environmental impact, additional €26.5 million were allocated for the period 2019-2020, of which €8.5 million for businesses and €18 million for the population³².

³¹ With the recent resolution of the Regional Council, No. 2055 of 31/07/2019, as of 1 October 2019 circulation limits are in place all year round for Euro 3 diesel vehicles. The limits for Euro 0 petrol or diesel, Euro 1 diesel and Euro 2 diesel cars, are active all year round in Area 1 and in Area 2, covering the area of the 209 municipalities in Category 1 and the 361 municipalities in Category 2 (for a total of 570 municipalities).

³² For more details, visit the website: www.aria.regione.lombardia.it.

7. The consequences of the COVID-19 pandemic crisis

As explained, the first half of 2020 was drastically affected by the COVID-19 pandemic which, initially a health emergency, soon turned into a fully-fledged crisis with both economic and social consequences. The gravity of the health situation and the high infection rate of the virus have imposed a series of drastic measures, including the suspension of all work activities, with the exception of essential activities to meet primary needs, and home confinement. Like all the other countries affected by the pandemic, Italy locked down for several weeks, and, while essential to protect the health of the population, this choice has had - and continues to have - consequences on the economy and on society that cannot yet be quantified.

In economic terms, **this is one of the worst crises in recent history**. As can be seen in the figure below, the world economy is characterized by an unprecedented level of uncertainty, linked to the specific nature of the current crisis which involves both supply and demand, rendering the tools traditionally at the disposal of the Institutions ineffective.

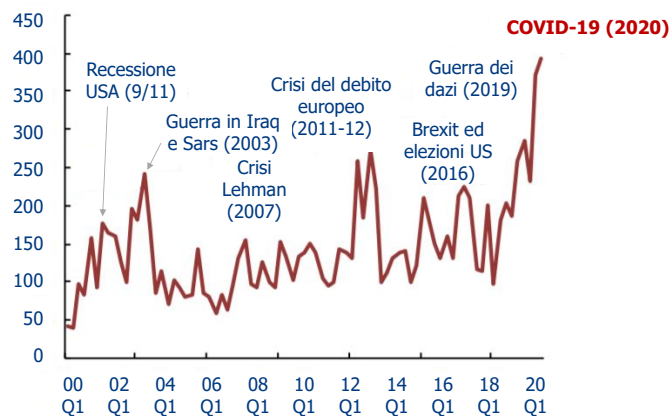


Figure 7.1. World Uncertainty Index (index) Q1-2000 – Q1-2020. Source: The European House – Ambrosetti elaboration based on European Commission, Economic Forecast data, May 2020

The impacts on the global economy are huge: the International Monetary Fund estimates the worst performance in the last 40 years in 2020, with a negative growth rate of 4.9% compared to the pre-COVID estimates of +3.4%.

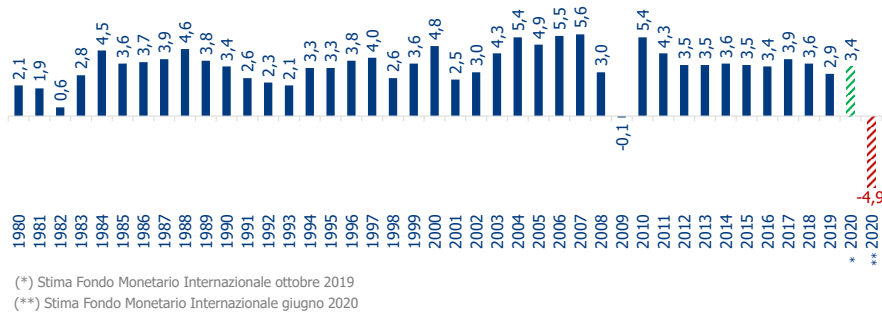


Figure 7.2. Real growth rate of global GDP (% variation), 1980 – 2020^e. Source: The European House – Ambrosetti elaboration of IMF data, 2020

The expected downturn in the global economy conceals some highly differentiated performances, with advanced economies appearing to be destined to pay a particularly high price for the current crisis. This data is not surprising, considering the characteristically high level of interconnection, as well as the stricter measures adopted to fight the pandemic.

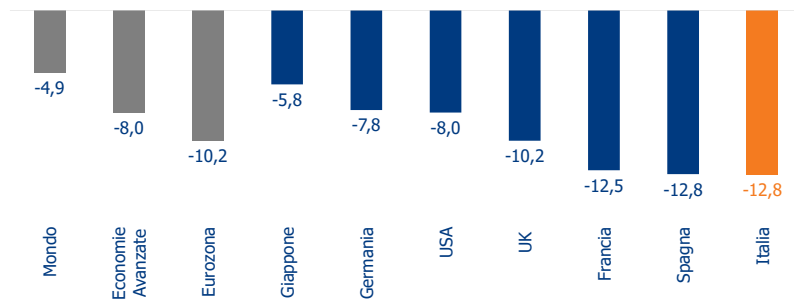


Figure 7.3. Forecast downturn in GDP 2020 by country (percentage values). Source: The European House – Ambrosetti elaboration of IMF data, June 2020.

Among the advanced economies, Italy, which entered this crisis after years of troubled growth, is heading for a particularly serious recession. The European Commission's pre-COVID estimates for Italy were a GDP growth rate of 0.3% in 2020, bottom of the EU27 league table.

The estimation model produced by The European House – Ambrosetti offers a detailed picture of Italy, investigating the impact of the crisis on the main economic sectors, estimating a total impact of -9.1% and returning our GDP to 1998 values³³.

³³ The estimated GDP for 2020 is equal to the real GDP values of 1998, calculated at 2019 prices

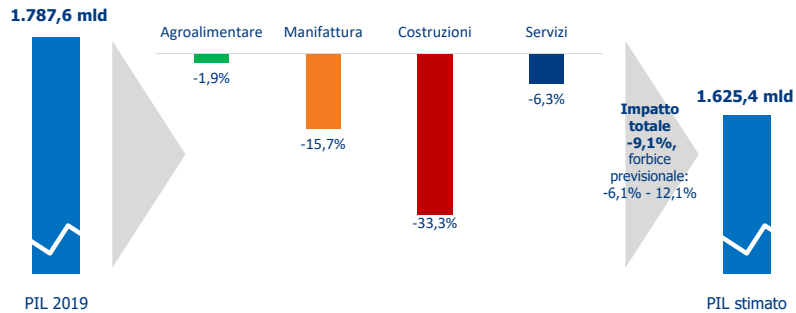


Figure 7.4. Estimated impact on the main economic sectors and reduction in GDP for Italy in 2020. Source: The European House – Ambrosetti data elaboration, 2020.

As shown in the figure, the manufacturing sector will be one of the most penalized by the crisis, dropping 15.7% (second only to the construction sector, with a decrease of 33.3%). In the manufacturing sector, a significant reduction is expected for companies in the automotive supply chain, estimating a loss in turnover of between €30 and €67 billion between 2019 and 2020 and a further decrease of between €1.8 and €18.8 billion between 2020 and 2021³⁴. The same source offers a regional breakdown, with a more positive picture for Lombardy than the national average: the Lombardy automotive supply chain - in the base scenario – will record a 19.8% drop in turnover between 2019 and 2020 and a subsequent 26% recovery between 2020 and 2021, and in the pessimistic scenario a 45.3% drop between 2019 and 2020 and a subsequent 63% growth between 2020 and 2021.

The gravity of the crisis and the extraordinary consequences of its impact on Italy's economy are leading to an **acceleration in sourcing investments for guiding innovation processes that can give new impetus to the industrial system**, through a significant repositioning of those supply chains with greatest added value and export potential.

³⁴ CERVED Industry Forecast “L’impatto del COVID-19 sulla filiera dell’automotive”, March 2020

8. The new reference scenario

In view of the description given in the first section of this document, considering the changes occurring due to the global pandemic, the **fundamental characteristics of the new mobility scenario** are as follows:

- a. in the automotive sector, the strategic European plan for transition to forms of electric mobility, also as a consequence of the extraordinary investments made to adapt the production system and structure the supply chain needed for electric batteries, is confirmed. In fact, in the last year, research and development initiatives in the hydrogen field have multiplied, understood as the next inevitable step in the path to electrification thanks to the growing production of renewable electricity. Despite this, research is also being conducted to place fuels on the market that have lower environmental impact, to better manage the inevitable transition from internal combustion engines to electric motors;
- b. again in the automotive sector, as explained in paragraph 4, we are seeing a transformation of the value chain, with new players entering the field and the products and operations being overturned. The facts show that an epoch-making transformation is underway, driven by major global players waiting to harvest the fruits of the efforts and investments made thanks to increasingly strict regulatory processes penalizing internal combustion vehicles, which are therefore proceeding by forced march to complete the journey undertaken. For these and for the whole system, there is a risk of being stuck in the mud, with expensive multiple technological platforms to manage;
- c. generally, there will be an acceleration of “low-hanging-fruit” investments (those offering significant additional benefits for the customer through to use of minor marginal resources) and, on the contrary, a slowdown in the next cycle of investments in research and development. This should enhance the aspects most linked to data management, where there is plenty of room for bringing level-3 autonomous driving to the market on a large scale, as well as other benefits which are popular among customers, above all linked to safety and optimal vehicle management;
- d. as already discussed, also due to the post-COVID-19 crisis economic conditions and the relatively weak consumer spending, the CHIPS approach will play a decisive role. It is improbable that the vehicle possession model we have been used to for over a century will bear the full weight of the transformation in progress; more plausibly, there will be a joint effort of families (the purchasers of the vehicle) and businesses, above all active in the rental sector, supported by public governance;
- e. certainly, the logics used by Public Authorities to design and manage mobility models will change. The pandemic has reduced much of the potential for use of the current models, offering new challenges which can only be solved with

highly innovative visions. Consequently, consumer needs will change, offering new areas for growth for today's supply chain players and, potentially, for new players much closer to the consumer;

- f. having redesigned and optimized the system of private players (OEMs, component manufacturers, players in the telecommunications and services sector) the infra- and info-structures will become fundamental issues to be solved, as these are decisive enabling factors. Electric charging infrastructures, hydrogen management infrastructures (which will lead to the ultimate leap towards "real" environmental sustainability), but also info-structures for V2V, I2V and V2I communications and regulations for managing the safety aspects and the huge amount of data produced.

9. The role of the Lombardy Region

The choices and decisions for mobility innovation are, at one extreme, dominated by countries, also in supranational terms (like the European Union) and, on the other, by businesses which – in compliance with regulatory obligations and guidelines - develop their own industrial and commercial strategies considering their own characteristics and objectives, above all with reference to decisions relating to the innovation processes which are decisive for each company.

The role of local public authorities is however destined to increase, both in the definition of guidelines for the management of public-private mobility ecosystems, to appropriately govern the growing diversification and capillary nature of forms of transport, and in supporting the investment and innovation choices of businesses operating in the region.

The Lombardy Region can play a role in different aspects:

- ensuring the coherence of public policies and interventions in relation to an overall plan of the mobility sector considering national and international constraints and obligations. This also requires the continuous alignment of the technical bodies in charge of the correct operation of the mobility system (Directorates-General for Infrastructure, Transport and Sustainable Mobility, Environment, Climate and Research, Innovation, University, Export and Internationalization, under the direction of the Presidency);
- acting as a connection factor between different levels of regional government (the state, on one hand and the municipalities on the other);
- guaranteeing constant and continuous dialog over time with the major manufacturers in the region, establishing a permanent Smart Mobility & Artificial Intelligence Working Group (meeting annually or every six months), to redefine the needs and priorities of the sector in real time, also in response to external shocks;
- promoting highly innovative development visions, the demands of which can act as a stimulus for supply chains to produce innovation that can potentially be exported to other global contexts, through the research into stimuli (for example leveraging its own Innovation Forum) and their transmission in the region.

10. Project Goals and Methodology

The Lombardy Region has set the **goal of creating a research and innovation hub for mobility of the future** in its territory, promoting the birth and development of experimental projects able to make Lombardy more attractive both nationally and internationally. To achieve this complex and ambitious goal, the Lombardy Region has used a transversal and cooperative approach with the involvement of the three Directorates-General in charge of this issue: the Directorate-General for Research, Innovation, University, Export and Internationalization; the Directorate-General for Environment and Climate; the Directorate-General for Infrastructure, Transport and Sustainable Mobility. The aim of the regional administration is not that of duplicating the facilities and roles already present in the territory. On the contrary, it is a matter of involving all mobility players working in Lombardy (industries and services, Universities, Research Centers and Local authorities), creating synergies and fostering the birth of joint partnerships and projects.

The time frame of the initiative takes into consideration the activities linked to the next European programming cycle (relating to the period 2021-2027). The choice of precisely identifying the projects the Region will focus on, right from the outset, will be able to revolutionize the methods of managing European funds (European Social Fund – ESF and European Regional Development Fund – ERDF) moving from a *historical expenditure* approach to one based *on projects*. The fact of acting early in this phase, even before the start of the programming cycle, will promote the definition of guidelines for accessing the funds which are compatible with the contents of the projects themselves. This intent has been concretely implemented by listening to and involving the stakeholders, engaged thanks to their willingness to identify the needs of the region and the extended automotive supply chain and the potential responses, based on what is already available.

In operational terms, a “Smart Mobility & Artificial Intelligence” Working Group has been established, which has already held three plenary sessions and has also contributed with ideas during individual meetings and interviews to discuss the ideas and issues emerging during the working group meetings.

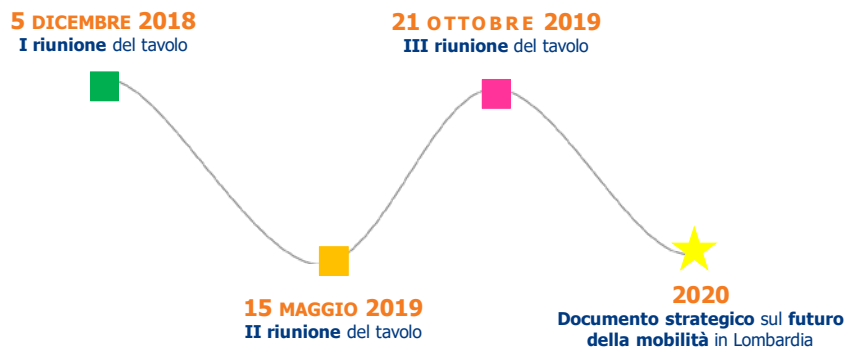


Figure 10.1. The sequence of meetings of the “Smart Mobility & Artificial Intelligence” Working Group. Source: The European House – Ambrosetti data elaboration, 2019

The sequence of meetings shown in figure 10.1 was functional to the identification and detailed definition of four specific projects which, enhancing the characteristics of the Lombardy region, can contribute to creating a distinctive research and innovation hub that is recognized in Italy, Europe and worldwide.

The first meeting allowed the Region to gather expressions of interest from numerous players.

The second led to the definition of the scope of action of interest to the Lombardy Region, on the basis of its characteristics and the perceived competitive advantage over other areas (the significant presence of automotive component manufacturers and its medium-high technology manufacturing vocation).

The third meeting allowed the precise, joint identification of the projects to implement in Lombardy in the coming years, enhancing the assets and distinctive competences of the region.

As explained, the plenary meetings of the Working Group were accompanied by a series of individual conversations with the participants, aiming to investigate issues of particular interest for each interlocutor.

The companies and institutions participating in the Working Group meetings, contributing with their ideas and expertise, were: Altran, Autodromo di Monza, Brembo, the Lombardy Mobility Cluster (CLM), Concessioni Autostradali Lombarde (CAL), CNH Industrial, Daimler, Dallara, FCA – Fiat Chrysler Automobiles, Ford, Joint Research Center – Ispra, Magneti Marelli, OMR Automotive, Pirelli, Politecnico di Milano, Roborace, Saipem, Streparava, Tesla, Tom Tom, Toyota, Vodafone.

The works of the Working Group, the individual conversations with businesses and institutions and the studies conducted by the The European House –

Ambrosetti Working Group³⁵, led to the identification of four projects which constitute the priorities of the Lombardy Region in the mobility field, relating both to the allocation of the funds available and the creation of a regulatory and normative framework to support their implementation. The project areas, described in detail in Chapter 11 of this document, are: Connectivity/Data with reference to the digital evolution of mobility services; Experimental hub for driver assistance and self-driving; Support to supply chains in the transition towards new powertrains; Reactivity of the component supply chains.

If the four projects are officially validated, in future, as an additional step towards their concrete implementation, through a more detailed operational description of the concepts in question, it may be decided to establish four working groups, one for each project, with the participation of the businesses and institutional players that can contribute with their expertise and experience in the specific field.

³⁵ The The European House-Ambrosetti Working Group that contributed to the drafting of this document consists of Alessandro De Biasio, Nevia Andrisani, Guglielmo Auricchio, Riccardo Maria Barchiesi, Monica Mantovani and Alessandro Viviani.

11. Description of the four Projects

a. Connectivity / Data

1. Nature of the intervention

This aims to **create the conditions for a more structured knowledge of mobility dynamics and their reasons**, in order to:

- exponentially increase the capacity, over time, of the Lombardy Region (and other public authorities) in the management of public mobility services and the creation and provision of innovative services, starting from the creation of forms of public-private intermodality and the promotion and management of initiatives in a clean & smart mobility logic;
- create an environment favorable to experimentation and innovation in which to promote private initiative and public-private cooperation for the development of new mobility services (including digital services), incentivizing the convergence between the physical (products and services) and digital world.

2. Reference scenario

As observed in Chapter 2 of this document, one of the mega-trends which will have an impact on all spheres of social and economic life in the coming years is the spread of connectivity and Big Data. The digital evolution of mobility services configures the transition towards “smart mobility”, a concept that sums up a whole series of elements: technology, mobility infrastructures (car parks, charging networks, signposting, vehicles), mobility solutions (including new mobility models) and people. Smart mobility aims to offer a continuous mobility experience, from the first to the last mile, that is integrated, safe, *on demand* and cost-effective.

Urban mobility can be innovated through new mobile technologies and applications that integrate public transport, better infrastructure and all forms of vehicle sharing (car pooling, car sharing, etc.). Smart Mobility also embodies the concept of environmentally sustainable mobility through the spread of vehicles with alternative powertrains, cycle paths, non-polluting means of transport such as bicycles and electric scooters.

The ultimate goal of the introduction of smart mobility in our cities is to **reduce traffic and pollution, create continuous, intelligent flows** and strengthen economies of scale, to promote mobility that is accessible to all.

In this context, work can be done in two fields, even at the same time: on one hand, reducing the impact of individual vehicles through the use of alternative powertrains and non-polluting means of transport, and on the other reducing

the number of vehicles in circulation, promoting the use of local public transport (LPT). And LPT, through recourse to technology and digital means, can play a fundamental role in the development of Smart Mobility. By nature, multi-modal transport implies a certain number of connections to cover the planned route, and the easier, faster and cheaper these connections, above all in terms of time, the more attractive they become. The range of public transport services moving in this direction, guaranteeing the adaptability of the frequency and capacity of the vehicles to the traffic conditions and demands of citizens in real time, is certainly an essential step in the construction of a smart mobility ecosystem.

The concrete implementation of Smart Mobility **cannot be separated from the intensive and extensive use of the data generated**, at the time of use of the mobility services, by vehicles, people and infrastructure. In this scenario, every object becomes a source of data which, once aggregated and related through the use of artificial intelligence systems, can be provided as a service, both in historical terms (describing what happened in the past) and in real time, allowing us to know the status of some services (presence of traffic, availability of public transport, availability of vehicles on a sharing basis, calculation of the route allowing people to reach their destination in the shortest possible time or in the cheapest way). Some of the many services already available on the market, or being tested and validated, may be mentioned as an example.

The Spanish company Urbiotica, founded in 2008, runs an app that allows people to find free parking spaces, recognized as such thanks to sensors, thus reducing traffic congestion and air pollution.

In the Netherlands, on the N205 motorway Noord-Holland, near Amsterdam, the traffic lights communicate in real time with the drivers through an app, and provide information and traffic condition warnings and give priority to certain groups of drivers. Furthermore, smart traffic lights were installed in an urban context in 2016, adjusting the duration of the green light according to the traffic needs at that moment.

Looking to the future, in May 2018 MOBI³⁶ was born in the United States, aiming to understand how blockchain technology can contribute to implementing safer and more effective transport systems, at the same time reducing congestion and pollution.

To ensure that this vision can be implemented, **the data produced by different subjects must be brought together**, overcoming existing

³⁶ Mobility Open Blockchain Initiative (MOBI) is a consortium of over 90 members from the automotive and technology worlds.

barriers (by which each mobility player manages its own data without sharing them in forms guaranteeing inter-operability).

Another aspect linked to data management that must be tackled and resolved for the implementation of Smart Mobility relates to the safety and privacy of the individuals generating the data. In relation to this issue, the role of the regulator becomes essential, in order to create a context in which data can be shared while guaranteeing their effective protection.

3. The project concept

The possibility to share mobility-related information and data in an open manner able to grow over time is one of the great game-changers in the life of territories, facilitating the management of public mobility services, the creation of innovative services, the birth of an environment that is favorable for experimenting innovation in the mobility field. In this regard, it should be underlined that the Lombardy Region is already working in this direction as it:

- has already set up an accurate, broad database, made available to sector players, constituting the starting point for the creation of the first experimental services. Among these are:
 - “Muoversi in Lombardia” (Getting around Lombardy), a database of open data, updated annually, mapping the public transport routes and timetables. In relation to commercial travel planners, it has the advantage of covering the whole region, including the areas with lower transit densities;
 - “Matrice origine/destinazione dei passeggeri” (Passenger Origin-Destination Matrix), a database containing information on all the habitual and occasional movements in and around Lombardy.
- therefore it owns a database that can be made available to businesses deciding to add their own proprietary data, using the methods already tested with the E015 platform, thus allowing the creation of experimental services for the population, with a virtuous dynamic for businesses interested in sharing their own data, with the possibility to “enrich” them using data of public origin or from other businesses. Launching a project like the one described above can have positive repercussions also for the regional administration, through agreements involving access to the data of private players, aiming to improve the regional mobility planning activities.

Various factors hinder the open sharing of large, significant databases. The issue of connected mobility is difficult to implement for a number of reasons, including:

- the ownership of existing data by parties that are not interested (or not incentivized) to sell/make available their databases;
- the lack of (economic and other) stimuli to create new databases that can potentially be generated using technologies already in use in the market;

- the difficulty in creating a regional context to facilitate the development of services based on the utilization of data;
- the lack of open data-sharing platforms.

The absence of these pre-conditions significantly affects the birth of potential services, in fact determining a failure in the market: those who own the data have difficulty in sharing them. At the same time, it is only the possibility to “enrich” the data, basing them on a common factor, that can generate a true prospect for creating economic value.

The Lombardy Region can intervene in this field, incentivizing the availability of information platforms organized according to the principles already experimented in the EO15 ecosystem, promoting the generation of new databases.

In relation to the role of the Lombardy Region in this project, two phases can be envisaged:

- experimentation and testing, required to understand the real value of the data the technology can collect. In this phase, the Lombardy Region holds the role of owner of the initiative, guiding the creation of services for the population on the basis of the needs of the region;
- operation. In this second phase, the Lombardy Region, on the basis of the outcome of the experimentation, creates the conditions for the creation of B2X services, according to market logics.

The definition of an intervention plan and the methods of engagement of the Lombardy Region in this project must necessarily pass through the understanding:

- of the type of data the Lombardy Region could need for the organization/promotion of services in the region;
- of the type of existing data held by different owners and their willingness to share them;
- of the potential for generating new databases;
- of any leverage that can be enabled by the Lombardy Region to promote the availability of databases (exchange, purchase, regulatory requirements, various incentives, etc.).

4. Project features and activities

To launch this project operation, the following are needed:

- mapping of the regional data already examined and available in the mobility field (database), checking the technological requirements (database and platforms) for structured sharing and for the use of analytics, as well as the methods of continuous updating;

- identification of the main requirements linked to the possible creation of innovative smart mobility services, starting from the needs of the area, identifying both the quick-wins (to enable a virtuous cycle of sharing) and the long-term development plans;
- setting up experimentation tenders, to select and involve the companies working in this field on the basis of technical and financial proposals, in order to test the services for the population in the involved fields;
- foster regulatory adjustment to enable the adoption of new business models;
- transpose the results of the experiments and define open protocols or specific service tenders to apply the new services solutions to the market;
- promote the birth of innovative B2X services, starting from the vision and requirements for development, through dialog with the interested operators and trade associations, and the enhancement of the Lombardy Open Innovation platform.

5. The Roadmap

Also with reference to the following projects, in order to concretely implement the project concept Connectivity/Data and provide additional elements in relation to the activities to be implemented and their time frame for completion, a general roadmap was drafted, but should be interpreted as purely indicative.

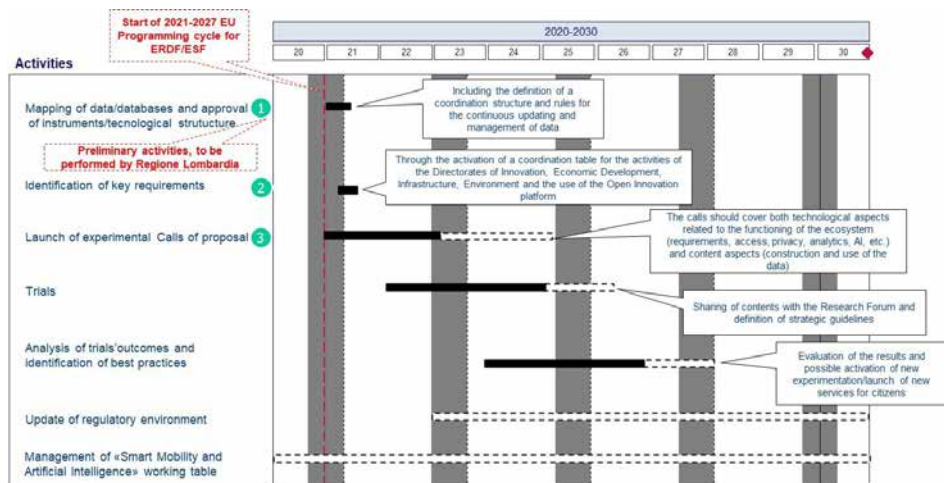


Figure 11.1. Indicative roadmap of the activities required for the implementation of the Connectivity/Data project concept. Source: The European House – Ambrosetti data elaboration, 2019

What is measured in this context, more than the start and end dates of the activities, is the envisaged logical sequence of the activities and the duration of each one.

b. Experimental Hub for driver assistance and self-driving (and other forms of experimentation in controlled contexts)

1. Nature of the intervention

This involves the creation, in Lombardy, of an international excellence hub for the research and experimentation of **assisted and self-driving mobility solutions**, through access to specific facilities and the range of services for the experimentation of innovative solutions applied to vehicles and infrastructures, ensuring the necessary variety of articulated spaces, tools and infrastructures.

Accompanying the experimental activities most closely linked to driver assistance and self-driving are other test areas in which the testing facilities may be useful.

Potential users of this set of experimental facilities are not only the vehicle manufacturers, many of which in fact have their own facilities, but also the vast world of component manufacturers and support technology manufacturers who, on the contrary, have difficulty in accessing appropriate testing facilities today.

2. Reference scenario

2.1. Technological developments

A self-driving car, also known as autonomous vehicle (AV), connected and autonomous vehicle (CAV), driverless car, robo-car or robotic car, is a vehicle that is able to drive with less input from the driver, due to its ability to exchange information with the surrounding environment.

In fact, whether these are cruise control, lane departure warning systems, distance measurement or emergency brake assist, already the cars placed on the market today are increasingly equipped with driving assistance systems that increase the level of safety on the roads for drivers, pedestrians and the drivers of other vehicles (bicycles and motorbikes). However, these are still driving assistance systems, with very little autonomy.

Autonomous vehicles scan the environment using a variety of techniques, including radar, lidar, GNSS and artificial vision. Advanced control systems interpret the information received to identify appropriate routes, obstacles and important signposting. By definition, autonomous vehicles are able to update their maps according to sensory inputs, allowing the vehicles to track their own position even when the conditions change or when they enter unexplored environments.

The standard classification adopted internationally³⁷ identifies six different **levels of autonomy** (on a scale of 0 to 5):

- **level 0**: no autonomy; the driver performs all the driving tasks;
- **level 1 (driver assistance)**. This is the base value of autonomous driving, the standard common to many cars on the road today, where the vehicle is controlled by the driver but some driving assist features are installed to control the vehicle. Examples are systems in which the driver controls the steering and the automated system controls the engine power to maintain the set speed (cruise control) or engine and braking power to maintain or vary the speed (adaptive cruise control or ACC), or park assistance, in which the steering is automated while the speed is controlled manually. Type II Lane Keeping Assistance (LKA) is a further example of Level 1 autonomous driving. Automatic emergency braking, warning the driver of an accident and ensuring full braking capacity is another level 1 function;
- **level 2 (partial automation)**. Some cars are already able to drive semi-autonomously in some contexts, for example on the motorway or in areas in which heavy traffic makes driving particularly slow. In these cases, the automated system takes full control over the vehicle (acceleration, braking and steering), while the driver monitors the situation and is ready to take back control of the vehicle when necessary. In this way the driver can relax the legs and hands, but the level of attention must remain high, just in case they have to intervene promptly;
- **level 3 (conditional automation)**. Cars with this level of automation can drive autonomously in well-defined situations, such as on motorways or in heavy traffic, even without the driver having to monitor the situation. In this case, the person in the driver's seat can also take their eyes off the road. An additional feature of this type of car is that they can communicate with each other. Also in these cases, the driver must in any case be ready to intervene within a limited period of time, specified by the manufacturer, when required;
- **level 4 (high automation)**. The vehicle is able to manage complex situations without the intervention of the driver. The driver always sits in the driver's seat but no attention is required;
- **level 5 (full automation)**. This is the highest level of autonomous driving, with intelligent vehicles, connected to infrastructures and with other vehicles, and do not require a driver.

³⁷ According to the international standard J3016 published in 2014 by SEA International, an aerospace and vehicle industry standardization body with headquarters in Michigan (USA).

More complex experiments include the management of rakes of vehicles for freight transport, as in the case of platooning, in which a whole rake can be controlled using forms of artificial intelligence.

Today the level achieved by vehicles in series already present on the market is level 2, although some manufacturers have already developed level 3 solutions. Prototypes are being experimented for levels 4 and 5.

While there are still highly challenging obstacles to overcome to implement level 3 or higher solutions on the road, mainly linked to safety aspects, above all in complex urban contexts, there are encouraging factors linked to the very nature of the technology used, including: digitalized information, presenting the same format whatever the source (lidar, radar, GPS, sensors); the availability on the market of increasingly advanced connectivity solutions (5G); the use of artificial intelligence software based on machine learning models, allowing upgrades and continuous learning.

The set of these elements allows us to imagine the possibility of extremely significant developments in this branch of technology, aware however that the development time frame could still be very long and, also in future, not all the real conditions could adapt to level 4 and 5 autonomous driving solutions.

We can easily predict that in the coming years, thanks to the extensive investments in recent years, level 3 technologies will tend to become standard equipment, drastically increasing safety levels on the road. These two characteristics (the significant investments already made and the high potential benefit for vehicle drivers) will lead to accelerated development in this field, at a time in which vehicle manufacturers need significant innovations to propose to their customers to sustain consumer dynamics which have slowed down over a period of at least three years.

Furthermore, where flexibly designed, the facilities set up to experiment self-driving and driver assistance solutions can also be used to test solutions in other fields (for example braking systems), guaranteeing access to facilities suitable for the development of a wider range of technologies.

It is worth pointing out that Lombardy represents a context particularly connected with the world of motor sports. Not only Lombardy hosts the Monza circuit, but it also sees the presence of several **industrial players with a strong vocation for sustainable motorsport**, which in turn triggered the building of structured industrial supply chains. This factor constitutes a distinctive feature that, also in perspective, can be cultivated with the aim of pushing the entire Lombardy mobility system on the frontier of innovation and contributing to the international visibility of the entire sector.

2.2. Regulation

The Decree of the Italian Ministry of Infrastructures and Transport of 28 February 2018 (“Implementing methods and operational tools for road testing of Smart Road, connected and automatic driving solutions”) has regulated the testing of autonomous vehicles on the road.

Applicants are required to submit to the Ministry of Transport an application for authorization for road testing automatic driving vehicles on the road, supported by a detailed set of information (including “the documentation demonstrating that, for each stretch of road proposed, authorization has already been obtained from the road owner to conduct the testing” and the proof that “experiments have already been performed with automatic vehicles, also other than those for which the authorization is requested, under simulated conditions in the laboratory, using driving simulators, or in other protected environments, covering at least three thousand kilometers”).

The testing may start on receipt of the authorization, complying with some general safety requirements.

The Decree, which filled a regulatory gap, has been criticized in some respects, particularly due to some “obstacles” that seem to exclude start-ups and small businesses from the testing (including, in article 14, the requirement that, “if the application is submitted by a party other than the manufacturer”, the applicant also has to submit the “testing authorization issued by the vehicle manufacturer”. The Antitrust Authority noted that the above-mentioned law restricts competition, as it reduces the possibility for independent developers to compete, to the advantage of the car manufacturers which are already highly active in this rapidly developing sector.

2.3. Possible use cases

If we look at the issue of autonomous and connected driving in terms of use cases, the first element we have to focus on is: “Where will self-driving vehicles operate?”³⁸ There are many hardware and software requirements for driving in urban environments compared to motorways. The second element is: “Who owns these vehicles?” Will they be owned by individuals or by private fleets? This is important, as the operational and business models will be very different. The final element is: “What do they carry?” Passengers or different types of goods? Depending on the answers to these questions, we will see a completely different set of applications and use cases implemented in the coming years.

³⁸ Autonomous-driving disruption: Technology, Use Cases, and Opportunities, McKinsey & Company, 2017.

For example, if we talk of urban passenger transport owned by a fleet management company rather than a private subject, we talk of the use case of robo-taxis.

Other examples of use cases are the application of autonomous driving to long-haul freight transport systems on the motorway. We talk of "platoons" where in a rake of trucks only the first has a driver, while the others brake and accelerate autonomously in line with the one at the front. This can lead to significant cost savings.

2.4 Significant investment programs and key players

Many car makers have already launched significant development programs focusing on autonomous and connected vehicles. Among these, the most important in terms of activity are Waymo, BMW, Nissan, Ford, General Motors, Delphi Automotive Systems, Tesla, Mercedes-Benz, Bosch and Volkswagen.

The world's most advanced research centers working on self-driving include the Carnegie Mellon University (USA), the Massachusetts Institute of Technology (USA), the Center for Automotive Research of Stanford (USA), the Oxford Robotics Institute (UK) and the Department of Automotive Engineering of Tsinghua University (CHN).

In addition to the various manufacturers' test centers, adapted to the needs of autonomous driving, testing facilities are being built in numerous countries around the world. One interesting example is Zalazone, a newly built facility for testing autonomous and connected driving solutions near Budapest, Hungary.

3. The project concept

The aim is to create a **unique context for experimenting self-driving and driver assistance for different technology readiness levels (TRL)**, with a broad scope of intervention, running from vehicles to single components, as well as all other "extra-vehicle" technologies (i.e. signposting, field sensors, antennas, etc.), with expected benefits not only for the private sector but also for public transport, and, in future, widespread positive consequences also for local citizens.

This is made possible:

- by the possibility to systematize different types of assets with a synergic value in the various test phases, able to create an integrated range that can respond to the needs of component and car manufacturers:
 - *digital assets* (already today, the simulator developed by Politecnico di Milano, for the first digital testing phases);
 - "*closed*" *physical assets* (Autodromo di Monza);

- *urban and extra-urban contexts* with ad-hoc infrastructures for testing in real and/or controlled conditions (in particular, the Expo Area / Mind³⁹ and the Città della Salute⁴⁰; the Joint Research Center in Ispra⁴¹; stretches of roads and motorways managed by CAL⁴², which have already independently launched project initiatives for the development of advanced infrastructures for electric vehicle charging, including the innovative Electrical Road System⁴³; the Aci-Sara Safe Driving Center in Lainate⁴⁴, already covered today by the 5G mobile network).
- by the ability to create synergies and coordination, promoting a unitary regional proposal, possibly with a single party able to systematize the different fields;
- by the definition of a precise plan for infrastructure adaptation and the provision of ancillary services, placing the players involved in the conditions to provide the services required for testing;
- by the support of figures of excellence in academic research, with scientific activities conducted firstly by Politecnico di Milano and thereafter by other

³⁹ MIND – Milan Innovation District stands on the site measuring over one million square meters which hosted Expo Milano 2015 and represents an international innovation district. Arexpo is the company that owns the site, in partnership with Lendlease, leading group in the infrastructure and real estate sector that operates in four continents.

⁴⁰ The Città della Salute will become the new site of the National Cancer Institute and Besta Neurological Institute, creating a public healthcare research hub to enhance the experience of the IRCCSs (treatment and research institutes). The site will be set up in Sesto San Giovanni, in the former Falck and Railway Yard area.

⁴¹ The Joint Research Center in Ispra is the European Commission's internal scientific research center. It provides support to the EU decision-making process through independent scientific consulting and research in different fields: sustainable mobility, space, safety, migration, climate change, innovation, consumer health and safety.

⁴² Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A. is a public limited company jointly participated by Infrastrutture Lombarde S.p.A. and ANAS S.p.A. The roads managed by CAL include: The A35 BreBeMi motorway ("Brescia-Bergamo-Milano"), the Pedemontana Lombarda motorway (A36) and the Milan Eastern External Ring Road (A58 TEEM).

⁴³ Internationally, there is significant interest in dynamic charging systems (ERS), which directly power the vehicles as they travel. Currently there are 3 types of electric roads: conductive (with overhead lines - "eHighways" or with rails on the road) and induction (wireless). CAL, with the Concessionaire of the A35 Brebemi and with the support of the Lombardy Region, has launched a Pilot Project in 3 macro-phases on ERS technologies with Politecnico di Milano, involving the identification and analysis of the most promising ERS technological solutions to be tested on the A35.

⁴⁴ The Aci-Sara Safe Driving Center in Lainate (Milan) is a cutting-edge training center for motorbike, car, truck and heavy goods vehicle drivers. The Center has four areas where all hazardous situations can be reproduced, such as aquaplaning, driving in slippery conditions, management of oversteering and understeering.

key regional bodies (including the Bocconi University, which has set up its own “Observatory on sustainable urban mobility”);

- by the enhancement of a fabric of nationally and internationally renowned businesses active in the mobility (particular automotive components), telecommunications and data management sectors, which, where appropriately guided and incentivized, can find it advantageous to allocate part of their research activities and their resources to co-support the project.

In order words, it is a matter of structuring a project within a **joint group of independent parties who become co-entrepreneurs under the direction of the Lombardy Region**, which acts as the project promoter.

In a competitive context where other initiatives with similar characteristics, as already explained, are being developed, the Lombardy Region is in a - in some aspects unique - position of boasting not only the objective presence in the area of all the elements required to launch the initiative, but also the necessary coordination skills for its activation.

In this light, the timing of the operation is particularly important, as the possibility to implement the operation in a short time frame is one of the necessary conditions for its success.

4. Project features and activities

To launch the HUB project operations, the following are required:

- gathering of the **preliminary willingness of the various parties involved**, based on an initial draft industrial plan for the initiative (containing detailed technical, economic and financial elements relating to the establishment and operations of the HUB). The industrial plan must address and specify clearly a number of elements, including the following:
 - size of the potential market;
 - detail of the customer needs system;
 - investments;
 - technical and organizational facilities;
 - economic, financial and return-on-investment forecasts.
- checking, in particular, the **infra/info-structuring** and **technical skills** required in the various fields, as well as the investments needed to guarantee excellence in the testing contexts. In particular, an appropriate level of connectivity and coverage (5G), the required vehicle fleet, fixed and mobile furnishings, along with all the necessary infrastructure;
- definition of **calls for European funding to attract investments** (funding and co-funding) to start the operation, in particular with reference to the necessary investments; where possible these should be applied for

jointly by the infrastructure manager and the industrial party interested in testing, in order to better channel investments into assets;

- production of **protocols of understanding with the university world** (first and foremost, Politecnico di Milano, for access to the simulator) and any other key third parties (research centers, engineering companies, test labs, etc.);
- definition of an **economic model for access to and use of the facilities**, with forms of advantage/agreements for companies working in Lombardy and for the local public sector;
- identification of a **public or private body in charge of the initiative** communications campaign and the commercial development of the HUB. While respecting the autonomy of all the parties involved, it would in fact appear appropriate to ensure forms of coordination in this field.

5. The Roadmap

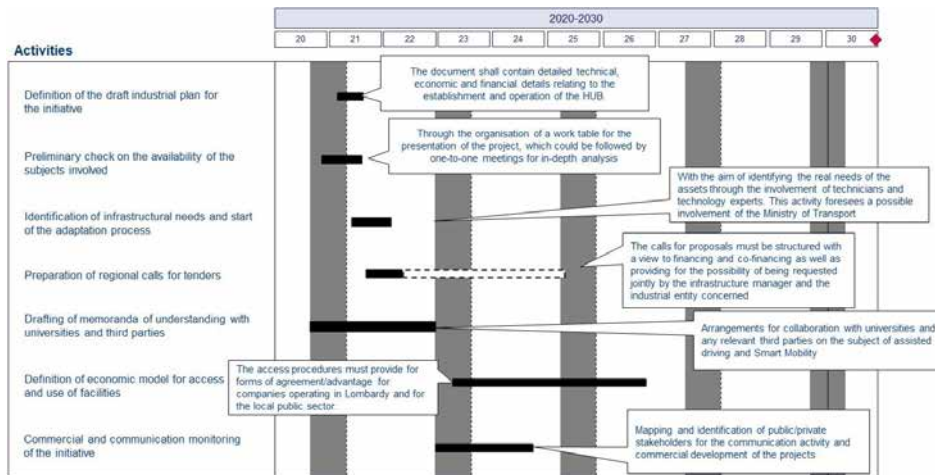


Figure 11.2. Indicative roadmap of the activities required for the implementation of the Experimental Hub for driver assistance and self-driving project concept. Source: The European House – Ambrosetti data elaboration, 2019

c. Support to supply chains in the transition towards new powertrains

1. Nature of the intervention

Supporting the **Lombardy industrial mobility system in general repositioning** within the renewed context of industrial supply chains in the automotive sector, the result of the transformation underway, providing support in the implementation of fundamental research and development activities to redesign products, manage new technologies and new materials. This need is even more immediately clear if we consider the impacts of the COVID-19 emergency, which have certainly significantly increased the already high levels of stress to which the automotive supply chain is subjected, further accelerating the transition process.

Today's specific complexity of the component supply chain also depends on the fact that, while it must continue to invest in existing technologies in order to maintain the acquired technological advantage, it is at the same time forced to lay the foundations for future competitiveness through extensive investments in emerging technologies.

2. Reference scenario

As a consequence of the regulatory changes promoted both in Europe and in other parts of the world, the result of a renewed environmental sensitivity, significantly changing the reference framework for vehicle manufacturers, the component supply chains are having to cope with an operational framework that is different from the past, even though still under transition, characterized by:

- increasing investment volumes required to develop a wider portfolio of technologies and new products;
- strong pressure to accelerate the time-to-market of the products, combined with high levels of uncertainty for the market acceptance of vehicles with innovative powertrains (pure electric, in particular);
- fragmented production batches and uncertainties over the future market volumes, also in relation to the current economic crisis;
- less visibility of the multi-annual activity plans of car & truck manufacturers, with consequent difficulties in planning the related investments;
- the need to expand the system of corporate skills, above all with reference to the ability to manage a broader portfolio of technologies, having to produce increasing volumes of research and development activities in-house.

In very concrete terms, it is possible to imagine **a number of important consequences for the component manufacturer cluster**, with differentiated impacts depending on the product segments. For example, it should be noted that ADAS (Advanced Driver Assistance Systems), vision sensors

(lidars and cameras) and the consequent changes to suspension, steering and braking systems will change the vehicle chassis, and we will see the introduction of new (plastic and other) materials aiming to reduce vehicle weight. Inside the vehicle we will see the progressive development of infotainment and display systems (with the relative increase in on-board electronics) and the introduction of new materials to guarantee increased vehicle soundproofing.

In other words, the vehicle structure will change, with very significant impacts on the whole automotive supply chain. In this context, the concept of supply chain must be understood in its broadest sense, including even repair shops that need to work on vehicles that are structured in a completely different way to the past, and which therefore have to undergo their own transition in terms of human resource skills.

Bearing witness to the fact that this is not a contingent phase are the structural reasons underlying the current process of change:

- increasingly widespread sensitivity to the issues of sustainability and environmental protection:
 - in cultural terms, sustainability is attracting increasing attention, and worldwide people are demonstrating greater consideration of these aspects, which is reflected in their purchasing choices;
 - emission limits are being progressively reduced. New regulations focus on the reduction of CO₂, with NO_x emission limits close to zero, and increasing attention to particulate;
 - worldwide, the need is increasingly to find an alternative to "only diesel and petrol" vehicles, and OEMs are seeking rapid, efficient and competitive solutions for replacing them.
- new technologies being developed and to a good extent already available:
 - the development of new powertrain technologies (Hybrid, BEV, CNG-LNG, biomethane, hydrogen / fuel cells) has seen extraordinary acceleration in the last three years, associated to vehicle digitalization;
 - the new laws and the attention to TCO⁴⁵ are "forcing" the adoption of alternative powertrains, which will become increasingly more important;
 - the adaptation of the underlying infrastructures, which will be decisive for triggering the process of adoption of the new powertrains;
- key factors in the adoption of new technologies:

⁴⁵ TCO (Total Cost of Ownership) is the calculation of the cost of an asset considering not only the purchase price but also the related operating costs throughout the product life cycle. This value includes all phases of the ownership cycle: purchase, running and variable purchase and management costs. For cars, this indicator is calculated over a time frame of 5 years.

- the development of infrastructures for supporting the new vehicles, although today still limited, is expected to grow in the coming years to support the go-to-market of these new powertrains;
- the promotion of public investments (including the recent European Commission program launched to develop electric batteries⁴⁶) to support the new powertrains bears witness to the desire of policy makers to inspire powertrain innovation without any second thoughts;
- the effect of the transformation on the car value chain:
 - OEMs must cope with a higher level of investments in research and development, with the risk of a strong impact on profitability, with greater pressure on supplier margins;
 - the success factors for suppliers will be the power to innovate and add value to the OEMs, implementing a lower operating cost base.

Here, the Lombardy Region mobility cluster has already launched an initiative aiming to understand which products, technologies and materials will become obsolete after the new powertrains make their mark on the market. This mapping will be able to guide the research into the related products, technologies and materials of the future, coding the fundamental skills required for their management.

3. The project concept

This involves supporting the **repositioning of the Lombardy component supply chains** in the transition to new vehicle types, particularly all forms of electric vehicles (hybrid, BEV and, in future, hydrogen). The following issues characterize the project physiognomy:

- even in a scenario of increasing electrification, internal combustion engines will continue to be widely used in close synergy with the development of hybrid solutions. It is therefore necessary to proactively promote a coherent development of the components supplied today in new fields of application, also leveraging their increasingly digitalization and connectivity, as well as other features such as the light weight and use of new materials. The aim is to promote continuing industrial leadership in these components, without forcing a less realistic switch to electrical components, which must in any case also be supported with a view to development;
- at the same time, the region boasts numerous excellences in the electrical field (production of motors, inverters), developed mostly in sectors other than the automotive. From this standpoint it is necessary to promote a cross-industry

⁴⁶ The “European Battery Alliance” promoted by the European Union involves the funding of research projects, including the “Research project: the next generation of batteries”.

convergence of the existing electrical technology supply chains towards the development of electric mobility solutions;

- for this purpose, a development vision of the various forms of mobility must be defined, at the same time identifying which supply chains within this vision can be supported, promoting the concentration of the resources available towards development lines identified according to market-based concepts;
- finally, new global competition spaces are being created in early-stage technologies which can significantly influence the development of the industry beyond 2025-2030. In this sense, it becomes strategic to incentivize the birth of new supply chains in fields with high innovation and technology contents. In this regard, two areas of intervention have been identified:
 - *hydrogen*, for which the value chain must be mapped in order to understand its size and dynamics, establishing partnerships with international research centers, promoting the first processes of industrialization in the development of new products, and incentivizing infrastructural innovations. In this area, it is also fundamental to promote innovation approaches within a global system logic, in which testing is not limited to individual components but is extended to the whole hydrogen chain, thus also covering production and distribution systems, where possible fostering circular economy approaches even on a small scale;
 - *new materials* (above all with a view to reducing vehicle weight), specifically identifying the areas of greatest value, defining forms of research incentives⁴⁷.

4. Project features and activities

The possibility to connect basic and applied research to industrial activities is one of the strengths of more advanced industrial systems (just think of Germany and the extraordinary Fraunhofer Institute). In Italy, for several – also historical – reasons, this connection has had difficulty developing. Even though the framework has improved in recent years, still today it is quite hard to establish relations between Italian companies and the most accredited international universities and research centers.

In Lombardy, the situation is still different, and better, due to the presence of several international universities. The nature of the challenge to be tackled by the Lombardy mobility system however **demands extraordinary interventions** to facilitate access by businesses to the knowledge and development of a wide range of innovation projects.

⁴⁷ Refer to the studies conducted by the *Tavolo Tematico sull'Alleggerimento* (Lightening Thematic Group) of the Lombardy Mobility Cluster

For this reason, the establishment of a Committee of Experts from universities, businesses and other subjects in the region, including the technology clusters, is envisaged in order to facilitate research activities by managing specific initiatives that are worthy of particular attention. In this case, to launch the operations related to supply chain repositioning, the following must be done:

- selection and establishment of a Committee of Experts able to identify the areas of technological development and the related TRL (Technology Readiness Level) in which to select the requests for support;
- identification of the industrial sectors which could find opportunities for development in the new automotive supply chains (for example, electric technologies in white goods) and awareness raising activities towards them, supporting their adaptation to stricter quality and performance requirements;
- definition of the project evaluation process, with the direct involvement of the above-mentioned committee of experts;
- identification and design of financial support tools (funds, guarantees, co-participation) in close cooperation with the process of defining the guidelines for the European funds, programming the Lombardy Region Open Innovation platform and other regional tools/facilities;
- promotion of the participation of the private finance world in development programs, involving them in the process of defining strategic lines and selection procedures, as well as organizing road-shows on key selected initiatives;
- identification of functions and processes used by the Lombardy Region to be proactive in identifying and promoting development projects in close cooperation with companies, where necessary providing appropriate levels of support for participation in calls, definition of business cases, etc.;
- organization of seminars for sector companies with international experts;
- promotion of university training courses, facilitating the access to companies to certain technical profiles;
- promotion of re-skilling and up-skilling among employed workers and technicians;
- definition, together with institutions and businesses (concessionaires and the market) involved, of infrastructure plans aiming to promote, in these contexts, the acceleration of the go-to-market of these new technologies, overcoming the so-called “chicken-egg” situations in the market.

Where effective, over time this initially “light” formula could develop towards the definition of a more structured form, with the characteristics of an independent (public-private) research center serving the Lombardy mobility sector. In this regard, one particularly effective European example is the Fraunhofer-Gesellschaft which aims to develop crucial technologies for the future and

organize their commercial exploitation by companies, therefore playing a central role in the promotion of innovation processes. In terms of internal structure, the Fraunhofer-Gesellschaft is organized into multidisciplinary teams that work with businesses and public institutions to fill the gap between basic and applied research and promote research projects with systemic importance. There is space today for an Italian institute (based in Lombardy) with similar characteristics devoted to mobility issues which could become a catalyst for public and private investments and could permanently act as a bridge between the needs of businesses and the needs of the territory.

5. The Roadmap

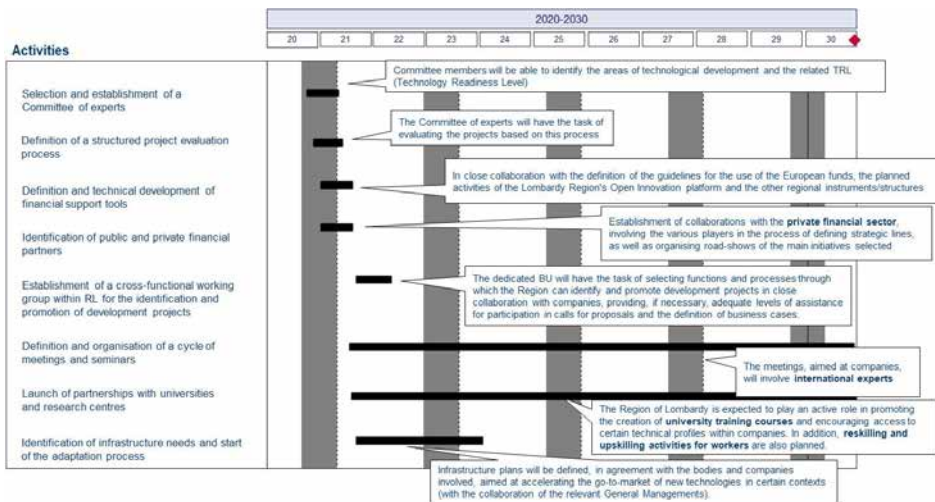


Figure 11.3. Indicative roadmap of the activities required for the implementation of the Repositioning the supply chains project concept. Source: The European House – Ambrosetti data elaboration, 2019

d. Reactivity of the component supply chains

1. Nature of the intervention

This is a matter of promoting the **adaptation of the operational model of automotive component manufacturers**, aiming to increase the degree of flexibility in their production and industrial organization, in order to manage the greater complexity/volatility and above all the speed of the market. It is also necessary to support component manufacturers in their efforts to reposition their business within the supply chains, thanks to their growing innovation skills, not only in relation to products but also to mobility models and solutions. On one hand, this implies aspects relating to know-how (access to specialist knowledge of operations and legal fields), access and use of software (to overcome the high cost of licenses and above all the long times for development of “internal” solutions) and investments in new production technologies. On the other, the companies must change their very nature, evolving in terms of relations, vicinity to the market and ability to anticipate the needs of their customers in a proactive logic towards operators further down the supply chain. This implies a gradual accompaniment of mass-market production logics towards high flexibility in both development and production.

Furthermore, it explores the broad area of requalification of human capital, which today is crucial for a very large number of companies in the sector.

2. Reference scenario

The reference scenario is that described for project C, and represents the second impact on the Lombardy component manufacturing system. While the first impact is related to the product and technologies area, the second concerns production processes.

3. The project concept

The reasons supporting the aim of pursuing the purpose described above are the following:

- the needs for development are influenced by:
 - long go-to-market times (3-5 years), but with the frequent release of new products, which lead to a short-lived competitive advantage. New technologies could represent a major driver for accelerating the go-to-market times, and above all for reducing investments in the development of new products and their industrialization;
 - increasingly capital-intensive innovation programs, in some cases with prohibitive investment costs for individual SMEs;
 - high costs and times for the reconfiguration of the production process;

- need to manage new technologies in relation to past production processes (e.g.: digital components, sensors, etc.):
- uncertainty over the effective response from the market in relation to the costly innovations/developments proposed, also due to the significant uncertainty of the OEM development programs;
- growing opportunities coming from cross-industry contamination;
- fragmented needs of end users due to the rapidly changing mobility models met also by players other than OEMs (so-called delayed OEM).

In this context, it is fundamental for component industries to be able to adopt lean, fast and efficient development and production reconfiguration approaches, optimizing the following aspects:

- product, process and processing design and engineering;
- integration of the supply chains, also on a local basis;
- capacity for proactive participation in innovation processes (in both products and models) and lean prototyping;
- increased production flexibility;
- faster go-to-market (above all in terms of testing and type-approval).

To achieve this goal, companies must necessarily have access to process/industrialization skills and above all simulation tools (software and computing power) which today are hard for small and medium enterprises to access at sustainable costs.

With the due proportions, what considered for component manufacturers is also valid for companies working in vehicle maintenance & repair. These companies will also have to work on structurally different vehicles, and will therefore need to update their skills and knowledge in order to be able to accompany the market changes.

4. Project features and activities

The proposed intervention to support the automotive supply chain by the Lombardy Region can be activated in two different ways, parallel to each other:

- promotion by the Lombardy Region of a **(development and industrialization) skills center**, developed by some key players already working in the automotive sector, in cooperation with specialized engineering firms and/or software-houses. In this case the Center could be developed on a para-consortium model among the various players in the supply chain, with the involvement of the universities. An economic model for access to and use of the services must then be defined, with forms of advantage/agreements for companies working in Lombardy and for the local public sector;

- promotion of visions for the development of disruptive and scalable mobility models able to stimulate innovation among members of the supply chain;
- furthermore, the Lombardy Region can intervene through the **definition of interventions worthy of support** (categories of software, development of research and development activities, access to specific consulting services), through the submission of applications to access European funds (also with recourse, to select the most interesting initiatives, to the committee of experts described in point C).

5. The Roadmap

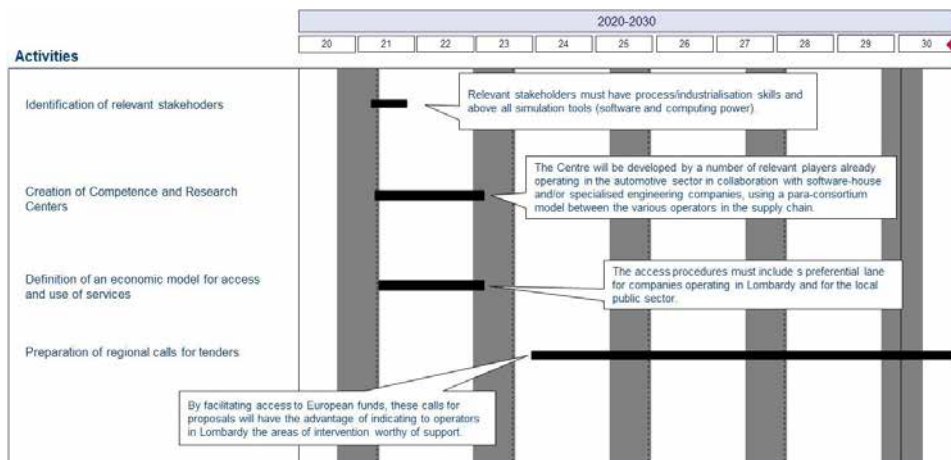


Figure 11.4. Indicative roadmap of the activities required for the implementation of the Supply chain reactivity project concept. Source: The European House – Ambrosetti data elaboration, 2019

12. BIBLIOGRAPHY

- Arthur D. Little, “The Future of Automotive Mobility - Winning the Power Play in Tomorrow’s Radically Changed Automotive Ecosystem”, 2017
- Assolombarda, “Le Priorità Strategiche per la Mobilità delle Persone”, 2018
- Banca d’Italia, “Turismo in Italia, Numeri e Potenziali di Sviluppo”, 2018
- Cassa Depositi e Prestiti e SACE SIMEST, “Cambio di marcia – La Filiera dell’Automotive di Fronte alle Sfide del Mercato Globale”, 2019
- Cluster Lombardo della Mobilità, “Osservatorio Tecnico-Economico del Cluster Lombardo della Mobilità (3° Edizione)”, 2018
- Cluster Lombardo della Mobilità, “L’industria Automotive Lombarda e l’Avvento dei Veicoli Elettrici: una Sfida ed una Opportunità”, 2019
- Cluster Lombardo della Mobilità, “L’industria Automotive Lombarda e l’Avvento dei Veicoli Autonomi e Connessi: una Sfida ed una Opportunità”, 2019
- European Commission, “Report on Autonomous Driving in European Transport”, 2018
- European Commission, “The future of road transport - implications of automated, connected, low-carbon and shared mobility”, 2019
- EY Mobility Think Tank, “White Book - La Mobilità del Possibile”, 2018
- KPMG, “Autonomous Vehicles Readiness Index”, 2019
- KPMG, “Mobility 2030: Transforming the mobility landscape”, 2019
- McKinsey & Bloomberg, “An integrated Perspective on the Future of Mobility”, 2017
- McKinsey & Company, “Expanding Electric-Vehicle Adoption despite Early Growing Pains”, 2019
- PoliS-Lombardia, “Rapporto Lombardia 2019”, 2019
- PoliS-Lombardia, “Il Turismo in Lombardia nel 2018”, 2019
- Regione Lombardia, “Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti”, 2018
- The European House-Ambrosetti, “La Filiera della Mobilità Elettrica Made in Italy – Imprese, Territori e Tecnologie della E-mobility”, 2019
- The Society of Motor Manufacturers and Traders Limited, “Connected and Autonomous Vehicles”, 2017
- Victoria Transport Policy Institute, “Autonomous Vehicle Implementation Predictions - Implications for Transport Planning”, 2019

- W. Chan Kim, R. Mauborgne, G. Chen, M. Olenick, “Driving the Future: How Autonomous Vehicles Will Change Industries And Strategy”, Harvard Business Review, 2018

D.g.r. 30 novembre 2020 - n. XI/3925
2014IT16RFOP012 POR FESR 2014-2020 - Fondo
Internazionalizzazione: chiusura della «Linea
Internazionalizzazione» e contestuale istituzione della nuova
«Linea Internazionalizzazione plus» a valere sull'asse III azione
III.B.1.1 e approvazione dei relativi criteri applicativi

LA GIUNTA REGIONALE

Visti:

- il Regolamento (UE) n. 1301/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013 relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e a disposizioni specifiche concernenti l'obiettivo «Investimenti a favore della crescita e dell'occupazione» e che abroga il Regolamento (CE) n. 1080/2006;
- il Regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013 recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca, e che abroga il Regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio;
- il Regolamento delegato (UE) n. 480/2014 della Commissione del 3 marzo 2014 che integra il Regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca;
- il Regolamento (UE, Euratom) n. 2018/1046 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 luglio 2018, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione, che modifica tra gli altri, i Regolamenti (UE) n. 1301/2013 e (UE) n. 1303/2013, (UE) e abroga il Regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 recante le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione, rilevando la necessità di una loro modifica al fine di ottenere una maggiore concentrazione sui risultati e migliorare accessibilità, trasparenza e rendicontabilità;
- il Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014, come integrato dal Regolamento (UE) n. 1084/2017 della Commissione del 14 giugno 2017, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato (regolamento generale di esenzione per categoria);
- il Regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione del 18 dicembre 2013 relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea agli aiuti «de minimis» ed in particolare, gli artt. 1 (campo di applicazione), 2 (definizioni, con riferimento in particolare alla nozione di «impresa unica», 3 (soglia), 4 (calcolo dell'ESL), 5 (cumulo) e 6 (controllo);
- l'Accordo di Partenariato (AP), adottato dalla CE con Decisione C(2014)8021 del 29 ottobre 2014 e successivamente aggiornato con Decisione C(2018) 598 del 8 febbraio 2018, con cui l'Italia stabilisce gli impegni per raggiungere gli obiettivi dell'Unione attraverso la programmazione dei Fondi Strutturali e di Investimento Europei (SIE) e rappresenta il quadro di riferimento nell'ambito del quale ciascuna Regione è chiamata a declinare i propri Programmi Operativi;
- il Regolamento (UE, EURATOM) n. 1929/2015 del Parlamento europeo e del Consiglio del 28 ottobre 2015 che modifica il Regolamento n. 966/2012 che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'unione e che abroga il Regolamento (CE, EURATOM) n. 1605/2012;
- il Regolamento di Esecuzione (UE) n. 821/2014 della Commissione del 28 luglio 2014 che reca modalità di applicazione del Regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le modalità dettagliate per il trasferimento e la gestione dei contributi dei programmi, le relazioni sugli strumenti finanziari, le caratteristiche tecniche delle misure di informazione e di comunicazione per le operazioni e il sistema di registrazione e memorizzazione dei dati;
- il d.p.r. n. 22 del 5 febbraio 2018 «Regolamento recante i cri-

teri sull'ammissibilità delle spese per i programmi cofinanziati dai Fondi strutturali di investimento europei (SIE) per il periodo di programmazione 2014/2020»;

- il Regolamento (UE) n. 2020/460 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 30 marzo 2020 che modifica i Regolamenti (UE) n. 1301/2013, (UE) n. 1303/2013 e (UE) n. 508/2014 per quanto riguarda misure specifiche volte a mobilitare gli investimenti nei sistemi sanitari degli Stati membri e in altri settori delle loro economie in risposta all'epidemia di COVID-19 (Iniziativa di investimento in risposta al coronavirus);

Richiamato il Programma Operativo Regionale (POR) a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR) 2014-2020 adottato con Decisione della Commissione Europea del 12 febbraio 2015 C (2015) 923 final e con d.g.r. di presa d'atto n. X/3251 del 6 marzo 2015 e i successivi aggiornamenti adottati con:

- Decisione di esecuzione della CE C (2017) 4222 del 20 giugno 2017 e successiva presa d'atto della Giunta con d.g.r. X/6983 del 31 luglio 2017;
- Decisione di esecuzione della CE C (2018) 5551 del 13 agosto 2018 e successiva presa d'atto della Giunta con d.g.r. XI/549 del 24 settembre 2018;
- Decisione di esecuzione della CE C (2019) 274 del 23 gennaio 2019 e successiva presa d'atto della Giunta con d.g.r. XI/1236 del 12 febbraio 2019;
- Decisione di esecuzione della CE C (2019) 6960 del 24 settembre 2019 e successiva presa d'atto della Giunta con d.g.r. XI/2253 del 14 ottobre 2019;
- Decisione di esecuzione della CE C (2019) 6342 dell'11 settembre 2020 e successiva presa d'atto della Giunta con d.g.r. XI/3596 del 28 settembre 2020;

Rilevato che:

- la d.g.r. n. X/4085 del 25 settembre 2015 che modifica la d.g.r. n. X/3252 del 6 marzo 2015 istituisce due distinti Comitati di sorveglianza dei Programmi Operativi regionali relativi al Fondo Sociale Europeo (FSE) 2014-2020 e al Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale (FESR) 2014-2020 di Regione Lombardia;
- con d.d.u.o. dell'Autorità di Gestione del POR FESR 2014-2020 n. 2044 del 21 marzo 2016 (e s.m.i) è stato costituito il Comitato di Sorveglianza del POR FESR 2014 - 2020 tra i cui compiti sono ricompresi l'esame e approvazione della metodologia e i criteri usati per la selezione delle operazioni;

Dato atto che il POR FESR 2014-2020 di Regione Lombardia prevede nell'ambito dell'Asse III «Promuovere la competitività delle piccole e medie imprese», l'obiettivo specifico 3.b.1 «Incremento del livello di internazionalizzazione dei sistemi produttivi», finalizzato a rafforzare i processi di internazionalizzazione delle imprese singole o associate e ad aumentare il livello di attrattività del territorio lombardo, in attuazione del quale è compresa l'azione 3.b.1.1 (3.4.1 dell'AP) «Progetti di promozione dell'export, destinati a imprese e loro forme aggregate su base territoriale o settoriale»;

Dato atto inoltre che:

- in conformità alle previsioni di cui all'art. 37 del Regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013, è stata elaborata e presentata a scopo informativo, tramite procedura scritta il 19 gennaio 2018, al Comitato di Sorveglianza POR FESR e FSE 2014-2020 la Valutazione ex Ante - strumenti finanziari per supportare l'accesso al credito - da parte delle PMI lombarde nell'ambito della programmazione comunitaria 2014-2020 di Regione Lombardia - aggiornamento e integrazione che prevedeva di istituire un intervento di finanziamento agevolato per promuovere l'internazionalizzazione delle imprese lombarde supportando la realizzazione di progetti di internazionalizzazione complessi da parte di PMI tramite la realizzazione di programmi integrati atti a sviluppare e/o consolidare la presenza e la capacità di azione delle stesse nei mercati esteri;
- l'articolo 25 bis, comma 10 del Reg. Gen. (UE) 1303/13 in deroga all'articolo 37, paragrafo 2, lettera g), stabilisce che «non è richiesto alcun riesame né aggiornamento delle valutazioni ex ante nei casi in cui la risposta efficace all'epidemia di COVID-19 imponga modifiche degli strumenti finanziari»;
- il Comitato di Sorveglianza del POR-FESR 2014-2020 ha approvato con procedura scritta in data 27 luglio 2015 i criteri di selezione dell'azione III.3.b.1.1 - Progetti di promozione dell'export, destinati a imprese e loro forme aggregate su

Serie Ordinaria n. 50 - Venerdì 11 dicembre 2020

base territoriale o settoriale;

Richiamati:

- la d.g.r. n. 5 del 4 aprile 2018 che approva il Provvedimento Organizzativo 2018 con cui, ai fini della definizione della nuova organizzazione di impianto della XI Legislatura, sono costituite le Direzioni Generali, tra le quali la Direzione Generale «Ricerca, Innovazione, Università, Export e Internazionalizzazione»;
- il decreto dell'Autorità di Gestione n. 10575 del 20 luglio 2018 di nomina nell'ambito della Direzione Generale Ricerca, Innovazione, Export e Internazionalizzazione del Responsabile d'Asse III del POR FESR 2014-2020 per l'azione III.3.b.1.1 «Progetti di promozione dell'export destinati a imprese e loro forme aggregate su base o territoriale o settoriale»;

Viste:

- la Legge Regionale del 29 dicembre 2016 n. 35 - legge di stabilità 2017 - 2019, che all'art. 1 comma 4 istituisce un Fondo per la concessione di finanziamenti agevolati destinati alla realizzazione di progetti di internazionalizzazione complessi, con una dotazione iniziale pari a euro 13.000.000,00 nel 2017 (di seguito «Fondo Internazionalizzazione»);
- la d.g.r. n. XI/910 del 3 dicembre 2018 avente ad oggetto «Determinazioni in merito al POR FESR 2014-2020: istituzione della misura «Linea Internazionalizzazione» a valere sull'Asse III Azione III.B.1.1 e approvazione dei relativi criteri applicativi», con la quale Regione Lombardia:
 - istituisce la Misura «Linea Internazionalizzazione» e approva i relativi criteri applicativi;
 - individua Finlombarda s.p.a. quale soggetto gestore del Fondo Internazionalizzazione;
 - stabilisce che la dotazione finanziaria iniziale - prima finestra della Misura «Linea Internazionalizzazione» è pari ad euro 7.000.000,00, a valere sul Fondo Internazionalizzazione, comprensiva dei costi di gestione del relativo Fondo;
- l'Accordo di finanziamento per la gestione del Fondo Internazionalizzazione sottoscritto in data 2 maggio 2019, con il quale si stabiliscono le modalità secondo cui Finlombarda S.p.A. dovrà svolgere le funzioni di soggetto gestore del Fondo per la concessione di finanziamenti agevolati destinati alla realizzazione di progetti di internazionalizzazione complessi, operando in base a specifiche disposizioni della Direzione Generale Ricerca, Innovazione, Università, Export e Internazionalizzazione in raccordo con l'Autorità di Gestione del POR FESR 2014-2020;
- il d.d.u.o. n. 6168 del 3 maggio 2019 avente ad oggetto «2014IT16RFOP012 POR FESR 2014-2020, Azione III.b.1.1. Approvazione del bando per la presentazione delle domande di finanziamento a valere sulla Linea Internazionalizzazione in attuazione della l.r. n. 35/2016 e della d.g.r. n. XI/910 del 3 dicembre 2018»;
- la d.g.r. n. XI/2007 del 31 luglio 2019 con la quale è stata attivata la seconda finestra della misura «Linea Internazionalizzazione» ed incrementata la dotazione finanziaria della stessa, a valere sull'Asse III Azione III.B.1.1, di ulteriori euro 6.000.000,00, comprensiva dei costi di gestione del Fondo, per un importo complessivo pari a euro 13.000.000,00;
- il d.d.u.o. n. 11833 del 7 agosto 2019 avente ad oggetto «2014IT16RFOP012 POR FESR 2014-2020, Azione III.B.1.1. - Incremento della dotazione finanziaria della linea internazionalizzazione istituita con d.g.r. n. XI/910 del 3 dicembre 2018 in attuazione della d.g.r. n. XI/2007 del 31 luglio 2019 con il quale viene incrementata la dotazione finanziaria del bando a € 13.000.000,00 (comprensiva di oneri di gestione della relativa quota del Fondo Internazionalizzazione)»;
- l'Atto aggiuntivo all'Accordo di finanziamento per la gestione del Fondo Internazionalizzazione ASSE III, Azione 3.b.1.1., sottoscritto il 12 marzo 2020;
- il d.d.u.o. n. 5129 del 30 aprile 2020 con il quale sono state modificate alcune prescrizioni del bando approvato con d.d.u.o. n. 11833 del 7 agosto 2019, in particolare con riferimento ad alcuni termini procedurali, al fine intervenire a favore delle imprese che hanno subito pesanti ripercussioni sulle proprie attività a seguito dell'emergenza epidemiologica da COVID-19;
- il d.d.u.o. n. 5945 del 19 maggio 2020 con il quale sono

state modificate le linee guida per la rendicontazione delle spese ammissibili di cui al decreto n. 10771 del 19 luglio 2020;

Evidenziato che il Fondo Internazionalizzazione, a seguito della sottoscrizione dell'Accordo di Finanziamento, aggiornato con addendum in data 12 marzo 2020, è stato contabilmente impegnato nel rispetto del principio della competenza finanziaria rafforzata con:

- il d.d.u.o. n. 8140 del 06 giugno 2019 che prevedeva di impegnare euro 7.000.000,00 quale dotazione finanziaria iniziale del Fondo e di liquidarne euro 1.750.000,00 (il 25%) a favore di Finlombarda s.p.a., in base a quanto indicato dalla d.g.r. n. 7919 del 26 febbraio 2018, comprensivo dei costi di gestione dello strumento finanziario;
- il successivo D.d.u.o. n. 14005 del 2 ottobre 2019 che prevedeva di incrementare la dotazione finanziaria iniziale del Fondo impegnando ulteriori euro 6.000.000,00 quale dotazione finanziaria aggiuntiva del Fondo stesso, in attuazione della d.g.r. n. 2007 del 31 luglio 2019 e del decreto n. 11833 del 7 agosto 2019, comprensivo dei costi di gestione dello strumento finanziario;
- la successiva Nota di Liquidazione n. 1838 del 20 febbraio 2020 per un importo di euro 1.500.000,00 a favore di Finlombarda s.p.a. quale dotazione iniziale aggiuntiva relativa al fondo internazionalizzazione a seguito della d.g.r. n. 2007 del 31 luglio 2019;

Considerato che il d.d.u.o. n. 6168 del 3 maggio 2019 «2014IT16RFOP012 POR FESR 2014-2020, Azione III.b.1.1. Approvazione del bando per la presentazione delle domande di finanziamento a valere sulla Linea Internazionalizzazione in attuazione della L.R. n. 35/2016 e della d.g.r. n. XI/910 del 3 dicembre 2018», all'articolo «C.1 - Presentazione delle Domande» stabilisce che la misura rimarrà aperta sino ad esaurimento della dotazione finanziaria di cui all'articolo A.5 e comunque non oltre il 31 dicembre 2020»;

Considerato che il panorama internazionale è notevolmente mutato a seguito dell'insorgere della situazione di emergenza legata alla diffusione del Corona Virus - COVID19, che sta pesantemente colpendo l'Italia ed in particolar modo la Lombardia ed il suo tessuto imprenditoriale;

Valutato che, a seguito della situazione emergenziale sopra descritta, risulta ancor più fondamentale promuovere e/o consolidare la presenza e la capacità di azione del tessuto imprenditoriale lombardo in questo nuovo contesto internazionale;

Ritenuto opportuno, al fine di rendere di maggior impatto la modalità di utilizzo del Fondo Internazionalizzazione istituito con l.r. n. 35/2016, in risposta alla crisi emergenziale attuale, di:

- chiudere la misura «Linea Internazionalizzazione» istituita con d.g.r. n. XI/910 del 3 dicembre 2018 a far data dalla pubblicazione sul BURL della presente Delibera;
- istituire una nuova Linea denominata «Linea Internazionalizzazione Plus» secondo le caratteristiche previste nell'allegato A «Criteri applicativi della misura Linea Internazionalizzazione Plus» a valere sull'Asse III - Azione III.3.b.1.1 del POR FESR 2014-2020 di REGIONE LOMBARDIA», parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, le cui disponibilità attuali sono stimabili in complessivi euro 6.806.065,14;

Visto il d.l. del 19 maggio 2020, n. 34 «Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19» e in particolare:

- il capo II Regime quadro della disciplina degli aiuti oggetto di notifica alla Commissione Europea a copertura degli aiuti concessi da tutte le pubbliche amministrazioni italiane (regioni, province autonome, gli altri enti territoriali, le camere di commercio) come da comunicazione aiuto SA.57021;
- l'articolo 53 che, per gli aiuti concessi nel Regime Quadro temporaneo, in ragione delle straordinarie condizioni determinate dall'epidemia da COVID-19, deroga all'articolo 46, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234 concernente il divieto per i soggetti beneficiari di aiuti non rimborsati, di cui è obbligatorio il recupero in esecuzione di una decisione della Commissione europea, di ricevere nuovi aiuti;
- l'articolo 54 che disciplina i massimali relativi alla concessione di aiuti nel Regime Quadro temporaneo sotto forma di sovvenzioni dirette, anticipi rimborsabili o agevolazioni fiscali concedibili fino a un importo di 800.000 euro per im-

presa, salvo i diversi limiti per le imprese attive nel settore della pesca e dell'acquacoltura ovvero nella settore della produzione primaria di prodotti agricoli;

- l'articolo 61 sulle disposizioni comuni per gli aiuti concessi nel Regime Quadro temporaneo;

- l'articolo 63 che dispone, per gli aiuti concessi nel Regime Quadro temporaneo, l'osservanza degli obblighi previsti dal regolamento recante la disciplina per il funzionamento del Registro nazionale degli aiuti di Stato, di cui all'articolo 52 della legge 24 dicembre 2012, n. 234 e al decreto del Ministro dello sviluppo economico 31 maggio 2017, n. 115 e specifica che il «Codice Aiuto RNA - CAR» è acquisito dal Dipartimento delle politiche europee ai sensi dell'articolo 8 del citato decreto 31 maggio 2017, n. 115 mentre la registrazione di ciascuna misura di aiuto adottata dagli enti concedenti e dei relativi singoli aiuti concessi ai beneficiari è operata dai soggetti concedenti, sotto la propria responsabilità;

- l'articolo 64 che dispone l'adeguamento del Registro Nazionale Aiuti, di cui all'articolo 52 della legge 24 dicembre 2012, n. 234, a cura del Ministero dello sviluppo economico entro il 30 maggio per l'aggiunta di una specifica sezione ed entro il 15 giugno 2020 per la registrazione di ciascuna misura e la registrazione dei dati necessari alla concessione degli aiuti, prevedendo modalità semplificate per aiuti automatici, sia fiscali che non fiscali;

Dato atto che il Regime Quadro della disciplina degli aiuti di Stato, contenuto nel D.L. 19 maggio 2020, n. 34:

- consente a Regioni, Province autonome, enti territoriali e Camere di Commercio l'adozione di misure di aiuto in conformità alla Comunicazione della Commissione europea C (2020) 1863 final «Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del COVID-19», volta a garantire che le imprese dispongano di liquidità sufficiente e di preservare la continuità dell'attività economica durante e dopo l'epidemia;

- prevede la possibilità di concedere aiuti sotto forma di sovvenzioni dirette, anticipi rimborsabili o agevolazioni fiscali, garanzie sui prestiti alle imprese, tassi d'interesse agevolati per i prestiti alle imprese; aiuti per gli investimenti per le infrastrutture di prova e upscaling e per la produzione di prodotti connessi al COVID-19, sovvenzioni per il pagamento dei salari dei dipendenti per evitare i licenziamenti durante la pandemia di COVID-19;

- ha come termine di validità il 31 dicembre 2020, salvo proroghe.

Preso atto della decisione C(2020) 3482 final del 21 maggio 2020 con cui la Commissione Europea riconosce la compatibilità del Regime Quadro della disciplina degli aiuti di Stato SA.57021, contenuto nel D.L. 19 maggio 2020, n. 34, con le vigenti disposizioni del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea;

VISTI, in particolare, i seguenti punti della decisione C(2020) 3482 final del 21 maggio 2020:

26 e s.s. relativi alle regole di cumulo;

29 relativo al rispetto degli obblighi di monitoraggio e relazione e in particolare l'obbligo di pubblicazione da parte delle autorità concedenti delle informazioni su ogni singolo aiuto concesso ai sensi del Regime Quadro sul Registro Nazionale Aiuti entro 12 mesi dal momento della concessione;

42 e 44 relativi alle condizioni di compatibilità degli aiuti concessi nella sezione 3.1. del Quadro temporaneo sotto forma di sovvenzioni dirette, agevolazioni fiscali e di pagamento o altre forme quali anticipi rimborsabili, garanzie, prestiti e capitale proprio;

Richiamati ai soli fini degli adempimenti in RNA:

il DL del 14 agosto 2020, n.104 «Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia» ed in particolare l'art. 62;

la decisione della Commissione Europea C(2020) 6341 final dell'11/09/2020 che ha ritenuto compatibile il regime quadro di aiuti SA.58547 (2020/N) - Regime quadro nazionale sugli aiuti di Stato - COVID 19 (Artt. 54 - 61 del DL Rilancio come modificato dall'art. 62 del DL 104/2020);

Preso atto che il regime quadro nazionale SA.58547 con periodo di validità 31 dicembre 2020 è stato registrato in RNA con CAR 15880;

Dato atto che il 13 ottobre 2020 la Commissione, con la Comunicazione C(2020)7127 final, ha adottato la quarta modifica del Quadro Temporaneo, che proroga le disposizioni di tale regime per altri sei mesi, fino al 30 giugno 2021;

Considerato che ai fini dell'efficacia nel diritto interno della proroga di cui alla Comunicazione C(2020) 7127 final è necessario che il Governo italiano proceda a notificare in SANI la proroga del Regime quadro della disciplina degli aiuti di cui al DL 34/2020 e succ. mod., non essendo altrimenti direttamente applicabile;

Valutato che le agevolazioni di cui alla nuova «Linea Internazionalizzazione Plus» di cui all'Allegato A, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, sono concesse ed erogate, come segue:

- per la quota di contributo a fondo perduto nel Regime quadro della disciplina degli aiuti SA.57021 e in particolare nella sezione 3.1. della Comunicazione della Commissione Europea approvata con Comunicazione (2020) 1863 del 19 marzo 2020 «Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del COVID-19» e s.m.i., nei limiti e alle condizioni di cui alla medesima comunicazione ed all'art. 54 del d.l. 34/2020, fino ad un importo di 800.000,00 euro per impresa, al lordo di oneri e imposte;
- per la quota di finanziamento nel Regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione del 18 dicembre 2013 relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea agli aiuti «de minimis» alle imprese e in particolare degli artt. 1 (Campo di applicazione), 2 (Definizioni ed in particolare la nozione di impresa unica), 3 (Aiuti de minimis), 4 (Calcolo dell'equivalente sovvenzione lordo), 5 (Cumulo) e 6 (Controllo);

Precisato che gli aiuti concessi ed erogati all'interno del regime quadro nazionale SA.57021 e registrati sotto il CAR 15880 del regime quadro nazionale SA.58547:

- non possono essere concessi alle imprese che erano già in difficoltà ai sensi dell'articolo 2, punto 18 del Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione alla data del 31 dicembre 2019;
- possono essere cumulati con aiuti concessi sul Quadro Temporaneo, con aiuti concessi ai sensi del Regolamento (UE) 1407/2013 del 18 dicembre 2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti de minimis, nonché con aiuti concessi sul Regolamento di esenzione (651/2014) a condizione che siano rispettate le disposizioni e le norme sul cumulo degli aiuti inquadriati in predetti regimi;
- possono essere concessi ed erogati ad imprese che sono destinatarie di ingiunzioni di recupero pendente per effetto di una decisione di recupero adottata dalla Commissione europea ai sensi del Reg. UE 1589/2015 in quanto hanno ricevuto e successivamente non rimborsato o non depositato in un conto bloccato aiuti che lo Stato è tenuto a recuperare in esecuzione di una decisione di recupero adottata dalla Commissione Europea ai sensi del Regolamento UE 1589/2015 attivando la compensazione di cui all'art. 53 del d.l. 19 maggio 2020, n. 34;
- sono concessi entro e non oltre il 31 dicembre 2020, salvo proroghe dell'aiuto di cui al d.l. 34/2020 e succ. mod. nel rispetto del IV Emendamento del Quadro Temporaneo degli aiuti anti crisi e succ. mod. che saranno recepite con atto del Dirigente della Unità Organizzativa «Internazionalizzazione, Export e Promozione»;

Ritenuto che, in caso di mancata proroga da parte del Governo italiano del Regime quadro della disciplina degli aiuti di cui al d.l. 34/2020 e succ. mod., le concessioni successive al 31 dicembre 2020 attraverso un successivo atto del Dirigente della Unità Organizzativa «Internazionalizzazione, Export e Promozione» avverranno sulla base del Regolamento (UE) n. 1407/2013 del 18 dicembre 2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea agli aiuti «de minimis» alle imprese e in particolare degli artt. 1 (Campo di applicazione), 2 (Definizioni ed in particolare la nozione di impresa unica), 3 (Aiuti de minimis), 4 (Calcolo dell'equivalente sovvenzione lordo), 5 (Cumulo) e 6 (Controllo);

Stabilito che per le domande presentate entro il termine di validità del Quadro Temporaneo e del Regime quadro della disciplina degli aiuti di cui al d.l. 34/2020 e succ. mod. ma concesse successivamente al predetto termine, l'aiuto verrà concesso sulla base del Regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione del 18 dicembre 2013 relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea agli aiuti «de minimis»;

Serie Ordinaria n. 50 - Venerdì 11 dicembre 2020

Stabilito altresì che per le concessioni sulla base del Regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione del 18 dicembre 2013 relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea agli aiuti «de minimis»:

- l'agevolazione non è concessa alle imprese che sono oggetto di procedura concorsuale per insolvenza o soddisfano le condizioni previste dal diritto nazionale per l'apertura nei propri confronti di una tale procedura su richiesta dei suoi creditori (Reg (UE) n. 1407/2013 art. 4 comma 3);
- le imprese beneficiarie dovranno sottoscrivere una dichiarazione ai sensi del d.p.r. 445/2000 che informi sulle relazioni di cui alle lett. c) e d) dell'art. 2.2 del predetto regolamento (UE) 1407/2013 ai fini della definizione del perimetro di impresa unica;

Visti:

- la legge 57/2001 e il decreto ministeriale Ministero dello Sviluppo Economico del 22 dicembre 2016, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 31 dicembre 2016, recante «Nuove modalità di trasmissione delle informazioni relative agli aiuti pubblici concessi alle imprese» ai sensi dell'articolo 14, comma 2, della legge 5 marzo 2001, n. 57;
- il decreto-legge 30 dicembre 2016, n. 244 che all'articolo 6 commi 6 e 7 proroga gli articoli 46 comma 2 e 52 commi 6 e 7 della legge 234/12 nonché l'articolo 14, comma 1, lettera a), n. 2), della legge 29 luglio 2015, n. 115, all'1 luglio 2017 modificando la scadenza di alcuni obblighi previsti dalla legge 24 dicembre 2012, n. 234 e dalla legge 29 luglio 2015, n. 115 e posticipando a partire dall'1 luglio 2017 le conseguenze della condizione di efficacia degli atti e confermando fino a quella data la consueta modalità di controllo degli aiuti illegali in attesa della possibilità di estrarne visura;
- il decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e delle politiche agricole alimentari e forestali, 31 maggio 2017, n. 115 che, ai sensi del comma 6 dell'articolo 52 della legge n. 234/2012, adotta il Regolamento recante la disciplina per il funzionamento del Registro nazionale degli aiuti di Stato;

Dato atto che gli obblighi di trasmissione al Registro nazionale aiuti delle informazioni e dei dati individuati dal suddetto Regolamento, previsti dall'art. 2 comma 2 del decreto direttoriale 28 luglio 2017, sono in carico al dirigente pro tempore della U.O. Internazionalizzazione, Export e Promozione, Responsabile per la fase di concessione del procedimento riguardante la misura «Linea Internazionalizzazione Plus»;

Vista la comunicazione prot. n. R1.2020.0006128 del 24 novembre 2020, con la quale l'Autorità di Gestione ha comunicato alla Direzione Generale Ricerca, Innovazione, Università, Export e Internazionalizzazione, la disponibilità di euro 1.500.000,00 a valere sulle risorse overbooking FESR, per l'attivazione di misure nell'ambito dell'azione III.3.b.1.1 - «Progetti di promozione dell'export, destinati a imprese e loro forme aggregate su base territoriale o settoriale», di competenza della Direzione Generale stessa;

Richiamata la d.g.r. n. XI/675 del 24 ottobre 2018 e s.m.i. con la quale è stata approvata la metodologia per l'assegnazione del credit scoring finalizzata a richiedere garanzie fidejussorie alle imprese nell'ambito di agevolazioni sotto forma di contributo in conto capitale a rimborso, come previsto dalla l.r. n. 11/2014;

Dato atto che la dotazione della Linea «Linea Internazionalizzazione Plus» ha copertura finanziaria come segue:

- per la parte di Strumento Finanziario, a valere sulle risorse disponibili del Fondo Internazionalizzazione istituito con l.r. n. 35/2016 e già contabilmente impegnate per euro 13.000.000,00, comprensive delle spese di gestione del fondo, le cui disponibilità attuali sono stimabili in complessivi euro 6.806.065,14;
- per la parte di contributo in conto capitale a fondo perduto, pari ad euro 1.500.000,00, sul capitolo 13360 nell'annualità 2022;

Stabilito che quanto previsto dal presente atto non comporta maggiori oneri a carico dell'Ente per la gestione del Fondo Internazionalizzazione affidata a Finlombarda s.p.a.;

Stabilito inoltre di demandare alla Direzione Generale Ricerca, Innovazione, Università, Export e Internazionalizzazione, in raccordo con l'Autorità di Gestione del POR FESR 2014-2020:

- l'adozione degli atti attuativi del presente provvedimento;

- l'adeguamento dell'Accordo di finanziamento per la gestione del Fondo Internazionalizzazione, senza ulteriori oneri;
- la trasmissione di apposita informativa al Comitato di Sorveglianza del Programma rispetto a quanto previsto dall'articolo 25 bis, comma 10 del Reg. Gen. (UE) 1303/13;

Acquisiti i seguenti pareri:

- del Comitato di Valutazione Aiuti di Stato, di cui alla d.g.r. n. 6777/2017, comunicato in data 10 novembre 2020;
- del Comitato di Coordinamento della Programmazione Europea, istituito con d.g.r. n. 365/2018, comunicato in data 23 novembre 2020;
- dell'Autorità di Gestione del POR-FESR 2014-2020, con nota prot. n. R1.2020.0006128 del 24 novembre 2020;

Attestato che il presente provvedimento è soggetto agli obblighi di pubblicazione ai sensi degli artt. 26 e 27 del d.lgs. n. 33/2013 e che pertanto è prevista la sua pubblicazione sul BURL, sul sito istituzionale - sezione amministrazione trasparente e sul sito regionale dedicato alla Programmazione Comunitaria;

Viste:

- la legge regionale 31 marzo 1978 n. 34 «Norme sulle procedure della programmazione, sul bilancio e sulla contabilità della Regione» e il regolamento regionale 2 aprile 2011, n. 1 «Regolamento di Contabilità della Giunta Regionale e successive modifiche ed integrazioni»;
- la legge regionale 7 luglio 2008 n. 20 «Testo unico delle leggi regionali in materia di organizzazione e personale», nonché i provvedimenti organizzativi della XI Legislatura;

All'unanimità dei voti espressi nelle forme di legge;

per le motivazioni espresse in premessa,

DELIBERA

1. di chiudere la misura «Linea Internazionalizzazione» istituita con d.g.r. n. XI/910 del 3 dicembre 2018 a far data dalla pubblicazione sul BURL della presente delibera;

2. di istituire la nuova misura denominata «Linea Internazionalizzazione Plus» e contestualmente di approvare i criteri applicativi previsti nell'allegato A «Criteri applicativi della misura Linea Internazionalizzazione Plus» a valere sull'Asse III - Azione III.3.b.1.1 del POR FESR 2014-2020 di REGIONE LOMBARDIA», parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, al fine di rendere di maggior impatto la modalità di utilizzo del Fondo Internazionalizzazione istituito con l.r. n. 35/2016, in considerazione della situazione emergenziale attuale, in risposta alla crisi emergenziale causata dalla diffusione del Corona Virus - COVID19;

3. di dare atto che la dotazione finanziaria della misura «Linea Internazionalizzazione Plus» ha copertura finanziaria come segue:

- per la parte di finanziamento, a valere sulle risorse disponibili del Fondo Internazionalizzazione istituito con l.r. n. 35/2016, già contabilmente impegnate per euro 13.000.000,00, comprensive delle spese di gestione del fondo, le cui disponibilità attuali sono stimabili per complessivi euro 6.806.065,14;
- per la parte di contributo in conto capitale a fondo perduto pari ad euro 1.500.000,00 sul capitolo 13360 nell'annualità 2022;

4. di dare atto che la gestione del suddetto fondo non comporta maggiori oneri a carico dell'ente proponente;

5. di prevedere che le agevolazioni di cui alla nuova «Linea Internazionalizzazione Plus» di cui all'Allegato A, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, sono concesse ed erogate come segue:

- per la quota di contributo a fondo perduto nel Regime quadro della disciplina degli aiuti SA.57021 e in particolare nella sezione 3.1. della Comunicazione della Commissione Europea approvata con Comunicazione (2020) 1863 del 19 marzo 2020 «Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del COVID-19» e s.m.i., nei limiti e alle condizioni di cui alla medesima comunicazione ed all'art. 54 del d.l. 34/2020, fino ad un importo di 800.000,00 euro per impresa, al lordo di oneri e imposte;
- per la quota di finanziamento nel Regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione del 18 dicembre 2013 relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea agli aiuti «de minimis» alle imprese e in particolare degli artt. 1 (Campo di applicazione), 2 (Definizioni), 3 (Aiuti de minimis), 4 (Cal-

colo dell'equivalente sovvenzione lordo), 5 (Cumulo) e 6 (Controllo);

6. di stabilire che gli aiuti all'interno del regime quadro nazionale SA.57021 e registrati sotto il CAR 15880 del regime quadro nazionale SA.58547 sono concessi entro e non oltre il 31 dicembre 2020, salvo proroghe dell'aiuto di cui al d.l. 34/2020 e succ. mod. nel rispetto del IV Emendamento del Quadro Temporaneo degli aiuti anti crisi e succ. mod. che saranno recepite con atto del Dirigente della Unità Organizzativa «Internazionalizzazione, Export e Promozione»;

7. di prevedere che in caso di mancata proroga da parte del Governo italiano del Regime quadro della disciplina degli aiuti di cui al DL 34/2020 e succ. mod., le concessioni successive al 31 dicembre 2020 attraverso un successivo atto del Dirigente della Unità Organizzativa «Internazionalizzazione, Export e Promozione» avverranno sulla base del Regolamento (UE) n. 1407/2013 del 18 dicembre 2013, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea agli aiuti «de minimis» alle imprese e in particolare degli artt. 1 (Campo di applicazione), 2 (Definizioni ed in particolare la nozione di impresa unica), 3 (Aiuti de minimis), 4 (Calcolo dell'equivalente sovvenzione lordo), 5 (Cumulo) e 6 (Controllo);

8. di stabilire che per le domande presentate entro il termine di validità del Quadro Temporaneo e del Regime quadro della disciplina degli aiuti di cui al d.l. 34/2020 e succ. mod. ma concesse successivamente al predetto termine, l'aiuto verrà concesso sulla base del Regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione del 18 dicembre 2013 relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea agli aiuti «de minimis»;

9. di stabilire che le agevolazioni della Misura «Linea Internazionalizzazione Plus» saranno concesse a seguito di pubblicazione di apposito bando;

10. di demandare alla Direzione Generale Ricerca, Innovazione, Università, Export e Internazionalizzazione, in raccordo con l'Autorità di Gestione del POR FESR 2014-2020:

- l'adozione degli atti attuativi del presente provvedimento;
- l'adeguamento dell'Accordo di finanziamento per la gestione del Fondo Internazionalizzazione, senza ulteriori oneri;
- la trasmissione di apposita informativa al Comitato di Sorveglianza del Programma;

11. di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul BURL, sul sito istituzionale - sezione amministrazione trasparente - in attuazione agli obblighi di pubblicazione ai sensi degli artt. 26 e 27 del d.lgs. n. 33/2013 e sul sito regionale dedicato alla Programmazione Comunitaria (www.ue.regione.lombardia.it).

Il segretario: Fabrizio De Vecchi

— • —

CRITERI APPLICATIVI DELLA MISURA
“LINEA INTERNAZIONALIZZAZIONE PLUS” A VALERE SULL’ASSE III – Azione III.3.b.1.1
del POR FESR 2014-2020 di REGIONE LOMBARDIA

FINALITÀ	<p>Promuovere l'internazionalizzazione del tessuto imprenditoriale lombardo supportando la realizzazione di progetti di internazionalizzazione complessi da parte di PMI tramite la realizzazione di programmi integrati atti a sviluppare e/o consolidare la presenza e la capacità di azione delle stesse nei mercati esteri.</p> <p>Tramite programmi integrati di sviluppo, le PMI lombarde potranno dotarsi di un portafoglio articolato di servizi e attività per la partecipazione a iniziative finalizzate ad avviare in maniera strutturata e/o consolidare il proprio business nei mercati esteri.</p>
SOGGETTI BENEFICIARI	<p>PMI che abbiano i seguenti requisiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) siano iscritte e attive al Registro delle Imprese da almeno 24 mesi; b) abbiano una sede operativa in Lombardia al momento dell'erogazione dell'agevolazione. <p>Saranno esclusi i soggetti che:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ai fini della concessione: <ul style="list-style-type: none"> - abbiano un codice ATECO 2007 primario di cui alle sezioni A (Agricoltura, Silvicoltura e Pesca), L (Attività immobiliari) e K (Attività finanziarie ed assicurative); - siano in difficoltà, secondo la definizione di cui all'art. 2 comma 18 del Regolamento (UE) 651/2014, alla data del 31/12/2019, per gli aiuti concessi, in applicazione del Regime di Aiuto “Quadro temporaneo per le misure di Aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del Covid-19” (fino al termine di validità del Quadro Temporaneo); - siano insolventi ai sensi dell'art. 4, comma 3, lettera a) del Reg. 1407/2013; - non siano in regola con la normativa antimafia vigente; - non posseggano una situazione di regolarità contributiva; b) ai fini dell'erogazione: <ul style="list-style-type: none"> - non siano in regola con la normativa antimafia vigente.
SOGGETTO GESTORE	Finlombarda S.p.A.
DOTAZIONE FINANZIARIA	<p>La dotazione finanziaria per la parte di agevolazione concessa sotto forma di finanziamento agevolato è attivata a valere sulla medesima dotazione del Fondo Internazionalizzazione, le cui disponibilità attuali sono stimabili per complessivi euro 6.806.065,14.</p> <p>La dotazione finanziaria per la parte di agevolazione concessa sotto forma di contributo a fondo perduto è pari a euro 1.500.000,00.</p>

FONTE DI FINANZIAMENTO	POR FESR 2014-2020 di Regione Lombardia
TIPOLOGIA ED ENTITÀ DELL'AGEVOLAZIONE	<p>L'agevolazione sarà concessa fino al 100% delle spese ammissibili di cui l'80% sotto forma di finanziamento agevolato ed il restante 20% sotto forma di contributo a fondo perduto</p> <p>Il tasso nominale annuo di interesse applicato al Finanziamento è fisso ed è pari allo 0%.</p> <p>L'agevolazione minima richiedibile è pari a € 40.000</p> <p>L'agevolazione massima richiedibile è pari a € 500.000</p> <p>La durata del finanziamento è compresa tra i 3 e i 6 anni, con un periodo di preammortamento massimo pari a 24 mesi.</p>
REGIME DI AIUTO DI STATO	<p>Le agevolazioni concesse entro l'attuale periodo di validità del Quadro Temporaneo (salvo eventuali proroghe da parte del Governo italiano del Regime quadro della disciplina degli aiuti di cui al DL 34/2020 e succ. mod), si inquadrano come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per la quota di contributo a fondo perduto nel Regime quadro della disciplina degli aiuti SA.57021 e in particolare nella sezione 3.1. della Comunicazione della Commissione Europea approvata con Comunicazione (2020) 1863 del 19.3.2020 "Quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza del COVID-19" e s.m.i., nei limiti e alle condizioni di cui alla medesima comunicazione ed all'art. 54 del D.L. 34/2020, fino ad un importo di 800.000,00 euro per impresa, al lordo di oneri e imposte; - per la quota di finanziamento nel Regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione del 18 dicembre 2013 relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea agli aiuti «de minimis» alle imprese e in particolare degli artt. 1 (Campo di applicazione), 2 (Definizioni ed in particolare la nozione di impresa unica), 3 (Aiuti de minimis), 4 (Calcolo dell'equivalente sovvenzione lordo), 5 (Cumulo) e 6 (Controllo). <p>Gli aiuti all'interno del regime quadro nazionale SA.57021 e registrati sotto il CAR 15880 del regime quadro nazionale SA.58547 sono concessi entro e non oltre il 31 dicembre 2020, salvo proroghe dell'aiuto di cui al DL 34/2020 e succ. mod. nel rispetto del IV Emendamento del Quadro Temporaneo degli aiuti anti crisi e succ. mod. che saranno recepite con atto del Dirigente della Unità Organizzativa "Internazionalizzazione, Export e Promozione".</p> <p>Per le domande presentate entro il termine di validità del Quadro Temporaneo e del Regime quadro della disciplina degli aiuti di cui al DL 34/2020 e succ. mod. ma concesse successivamente al predetto termine, l'aiuto verrà concesso sulla base del Regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione del 18 dicembre 2013 relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea agli aiuti "de minimis".</p> <p>In caso di mancata proroga da parte del Governo italiano del Regime quadro della disciplina degli aiuti di cui al DL 34/2020 e succ. mod., le concessioni successive al 31 dicembre 2020 attraverso un successivo atto del Dirigente della Unità Organizzativa "Internazionalizzazione, Export e Promozione" avverranno sulla base del Regolamento (UE) n. 1407/2013 del 18 dicembre 2013, relativo all'applicazione degli articoli</p>

	<p>107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea agli aiuti "de minimis" alle imprese e in particolare degli artt. 1 (Campo di applicazione), 2 (Definizioni ed in particolare la nozione di impresa unica), 3 (Aiuti de minimis), 4 (Calcolo dell'equivalente sovvenzione lordo), 5 (Cumulo) e 6 (Controllo).</p> <p>L'agevolazione è cumulabile – nei limiti della spesa sostenuta - con altre agevolazioni concesse per le medesime spese qualificabili come aiuti di Stato ai sensi degli articoli 107 e 108 del TFUE (Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea), ivi incluse quelle concesse a titolo de minimis.</p>
INTERVENTI AMMISSIBILI	<p>Programmi integrati di sviluppo internazionale per la promozione dell'export in Paesi esteri attraverso lo sviluppo e il consolidamento della presenza e della capacità d'azione delle PMI con investimento minimo pari a € 40.000. Tali programmi di sviluppo internazionale non dovranno in ogni caso essere riferiti ad attività che si possano configurare come aiuto all'esportazione ai sensi dell'art. 1, comma 1, lettera d) del Regolamento (UE) n. 1407/2013.</p> <p>Termine massimo di realizzazione degli interventi: fino a 15 mesi dalla data di concessione (salvo proroga).</p>
SPESE AMMISSIBILI	<ul style="list-style-type: none"> a) Partecipazione a fiere internazionali in Italia e all'estero e ad eventi a queste collegati (ad es. workshop, eventi B2b, seminari, ecc.). Sono altresì ammissibili spese per la partecipazione a fiere virtuali e per l'utilizzo di piattaforme di matching/agendamento di incontri collegati alle fiere. b) Istituzione temporanea all'estero (per un periodo di massimo 6 mesi) di showroom/spazi espositivi per la promozione dei prodotti/brand sui mercati esteri. Sono altresì ammissibili spese per vetrine/esposizioni virtuali. c) Azioni di comunicazione ed advertising per la promozione di prodotti o brand su mercati esteri. d) Spese relative allo sviluppo e/o adeguamento di siti web o l'accesso a piattaforme cross border (B2B/B2C) per consolidare la propria posizione sui mercati esteri anche finalizzati alla vendita on line di prodotti o servizi. e) Consulenze in relazione al Progetto e al programma di internazionalizzazione. f) Spese per il conseguimento (no consulenze) di certificazioni estere per prodotti da promuovere nei paesi target (incluse le certificazioni per l'ottenimento dello status di Operatore Economico Autorizzato e delle altre figure di esportatore autorizzato previste dagli accordi di libero scambio siglati dalla UE con Paesi terzi). g) Commissioni per eventuali garanzie fidejussorie di cui alla D.G.R n. 675/2018. h) Spese per il personale dipendente (in Italia e all'estero) impiegato nel Progetto di internazionalizzazione calcolate in maniera forfettaria nella misura del 20% sul totale delle spese dalla lettera a) alla lettera g). i) Spese generali forfettarie nella misura del 7% sul totale delle spese dalla lettera a) alla lettera h). <p>Per le spese di personale e le spese generali si fa ricorso alle opzioni di semplificazione dei costi di cui al Reg. (UE) 1303/2013 e Reg. (UE) 1046/18.</p>

TIPOLOGIA DELLA PROCEDURA	Le domande saranno selezionate tramite una procedura valutativa a sportello.
ISTRUTTORIA E VALUTAZIONE	<p>Le domande dovranno essere inviate esclusivamente in modalità telematica tramite il sistema informativo regionale Bandi OnLine e verranno selezionate sulla base dei seguenti criteri:</p> <p>1) Qualità dell'operazione [max 70 punti]:</p> <ul style="list-style-type: none"> - qualità progettuale e congruità dei costi e dei tempi di realizzazione; - qualità dell'analisi di contesto e strategica, in relazione a settore di attività e mercato di destinazione; <p>2) Capacità del proponente [max 30 punti]:</p> <ul style="list-style-type: none"> - analisi economica e finanziaria (metodologia credit scoring ai sensi della DGR n. 675 del 24/10/2018). <p>Sono previste le seguenti premialità di punteggio pari a:</p> <ul style="list-style-type: none"> o 5 punti per le imprese che non abbiano già sviluppato un fatturato verso l'estero; o 2 punti per presenza di certificazioni ambientali. <p>L'esito istruttorio positivo prevedrà il raggiungimento di almeno 60 punti comprensivi dei punteggi di premialità.</p> <p>Il procedimento istruttorio si concluderà entro 90 gg dalla data di presentazione della domanda.</p>
MODALITÀ DI EROGAZIONE DELL'AGEVOLAZIONE	<p>L'agevolazione verrà erogata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per la quota di finanziamento, dal Soggetto Gestore in due soluzioni: <ul style="list-style-type: none"> a) prima tranche pari al 50% dell'agevolazione a titolo di anticipazione alla sottoscrizione del contratto di finanziamento nel rispetto della DGR n. 675 del 24/10/2018 sul credit scoring; b) tranche a saldo a conclusione del Progetto. - per la quota di contributo a fondo perduto, da Regione Lombardia in un'unica soluzione a conclusione del Progetto. <p>Il termine ultimo per la realizzazione delle attività, il sostenimento delle spese e la rendicontazione da parte del beneficiario è il 31 marzo 2023. Rispetto a tale termine ultimo non saranno concesse proroghe.</p>

Serie Ordinaria n. 50 - Venerdì 11 dicembre 2020

D.g.r. 30 novembre 2020 - n. XI/3936
Approvazione dello schema di accordo per l'innovazione tra
Ministero dello sviluppo economico, Regione Lombardia e
società capofila Indena s.p.a.

LA GIUNTA REGIONALE

Viste:

- la legge regionale 19 febbraio 2014, n. 11 «Impresa Lombardia: per la libertà di impresa, il lavoro e la competitività» con la quale Regione Lombardia promuove lo sviluppo competitivo delle imprese lombarde;
- la legge regionale 24 settembre 2015, n. 26 «Manifattura diffusa creativa e tecnologica 4.0» con la quale Regione Lombardia promuove lo sviluppo e la diffusione della manifattura innovativa anche attraverso il sostegno ai progetti di innovazione e ricerca;

Richiamati:

- il decreto del Ministro dello sviluppo economico 1 aprile 2015, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 13 maggio 2015, n. 109, relativo agli interventi del Fondo per la crescita sostenibile a favore di progetti di ricerca e sviluppo realizzati nell'ambito di accordi tra il Ministero dello sviluppo economico, le Regioni e altre amministrazioni pubbliche per sostenere la competitività di imprese di rilevanti dimensioni e di specifici territori;
- il decreto del Ministro dello sviluppo economico 24 maggio 2017, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 18 agosto 2017 n. 192 che prevede di sostenere progetti di rilevante dimensione in grado di incidere in maniera significativa sulla competitività di specifici settori produttivi e del loro indotto economico e di salvaguardare il livello occupazionale;
- il decreto del Ministro dello sviluppo economico 5 marzo 2018 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 15 giugno 2018 n. 137 che definisce una nuova agevolazione in favore dei progetti di ricerca e sviluppo nei settori applicativi della Strategia nazionale di specializzazione intelligente relativi «Fabbrica intelligente» - «Agrifood» - «Scienze della vita»;

Dato atto che il richiamato d.m. 5 marzo 2018 precisa, tra l'altro, all'art. 3 che i progetti ammissibili alle agevolazioni devono prevedere «la realizzazione di attività di ricerca industriale e di sviluppo sperimentale, strettamente connesse tra di loro in relazione all'obiettivo previsto dal progetto, finalizzate alla realizzazione di nuovi prodotti, processi o servizi o al notevole miglioramento di prodotti, processi o servizi esistenti, tramite lo sviluppo delle tecnologie abilitanti fondamentali nell'ambito delle traiettorie tecnologiche relative ai settori applicativi «Fabbrica intelligente», «Agrifood» e «Scienze della vita» della Strategia nazionale di specializzazione intelligente»;

Considerato che in relazione al cofinanziamento regionale:

- il d.m. 24 maggio 2017 prevede all'art. 6 comma 2 una compartecipazione regionale pari ad almeno il 3% dei costi e delle spese ammissibili complessive;
- il d.m. 5 marzo 2018 prevede all'art. 12 comma 3 che le agevolazioni saranno concesse secondo quanto stabilito dall'articolo 6 del decreto 24 maggio 2017;

Richiamati:

- il Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, pubblicato nella G.U.U.E. L 187 del 26 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato;
- il regime di aiuto n. SA.53634, registrato in data 5 marzo 2019, inerente all'intervento del Fondo per la crescita Sostenibile a favore di progetti di ricerca e sviluppo realizzati nell'ambito di accordi sottoscritti dal Ministero dello sviluppo economico con le regioni e le altre amministrazioni pubbliche interessate;
- la direttiva del Ministro del 14 aprile 2017, recante indicazioni per il contrasto dei fenomeni di delocalizzazione;

Dato atto che in data:

- 27 novembre 2018, la società capofila INDENA S.P.A. ha trasmesso, al MISE ai sensi del D.M. 5 marzo 2018, la proposta progettuale, inerente il settore applicativo «Scienze della vita», denominata «Sviluppo di una filiera sostenibile per farmaci di origine naturale (FARM.ON)», individuando puntualmente gli investimenti in attività di ricerca e sviluppo che intende realizzare insieme al soggetto co-proponente

Procos s.p.a. nelle proprie unità produttive site nei territori della Regione Lombardia e della Regione Piemonte, per un importo previsto di euro 12.045.900,00;

- 18 dicembre 2018 prof. n. O1.2018.0019725 il Ministero chiedeva a Regione Lombardia la propria disponibilità a cofinanziare il progetto presentato dalla società capofila INDENA S.P.A.;
- 4 aprile 2019 prof. n. O1.2019.0006495 è stata trasmessa la valutazione positiva della proposta progettuale effettuata dal Consiglio nazionale delle ricerche (CNR), organismo di ricerca facente parte del raggruppamento temporaneo di operatori economici, costituitosi con atto del 23 ottobre 2014 e convenzionato con il Ministero in data 29 ottobre 2014 (Soggetto gestore del Fondo per la crescita sostenibile), acquisita in data 14 gennaio 2019;

Richiamate:

- la d.g.r. 30 giugno 2017, n. X/6808 con cui la Giunta regionale ha approvato i criteri di coerenza con le strategie regionali per la compartecipazione alle attività promosse dal MISE stabilendo, tra l'altro, che tale valutazione sia svolta da un Nucleo di valutazione interdirezionale;
- la d.g.r. 3 giugno 2020, n. XI /3200 «Fondo per la Crescita Sostenibile - Accordi con Ministero dello Sviluppo Economico: Approvazione dello schema di Accordo e impegno delle risorse finanziarie» con cui è stata confermata la compartecipazione regionale ai progetti presentati al Ministero dello Sviluppo Economico a valere sul Fondo Crescita Sostenibile tra i quali rientra anche il progetto presentato dalla società capofila INDENA S.P.A.;

Dato atto che il Nucleo di valutazione, costituito con d.d.g. 7 settembre 2018, n. 12716 e s.m.i. nella seduta del 25 luglio 2019 come da verbale agli atti della UO Politiche per la competitività delle filiere e del contesto territoriale della Direzione Generale Sviluppo Economico:

- ha preso atto della valutazione positiva effettuata dal CNR ed ha espresso parere favorevole;
- ha acquisito il parere della DG Welfare in merito alla coerenza del progetto con le strategie regionali di settore;
- ha preso atto che il contributo richiesto come compartecipazione regionale ammonta a euro 295.377,00 pari al 3% dei costi e delle spese ammissibili complessive come stabilito dal DM 5 marzo 2018;

Dato atto, altresì, che i decreti ministeriali 24 maggio 2017 e 5 marzo 2018 prevedono che a seguito della positiva valutazione delle proposte presentate l'accordo venga sottoscritto dal Ministero e da tutti i soggetti coinvolti;

Preso atto della nota prof. n.O1.2020.0019486 del 19 novembre 2020 con cui è stata acquisita la versione condivisa dello schema di Accordo per l'Innovazione tra Ministero dello Sviluppo Economico, Regione Lombardia e Società capofila INDENA S.P.A.;

Visto lo schema di Accordo per l'Innovazione tra Ministero dello Sviluppo Economico, Regione Lombardia e Società capofila INDENA S.P.A. di cui all'Allegato 1, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, che è finalizzato a sostenere il programma di investimenti attraverso il cofinanziamento del progetto inerente il settore applicativo «Scienze della vita», denominata «Sviluppo di una filiera sostenibile per farmaci di origine naturale (FARM.ON)», individuando puntualmente gli investimenti in attività di ricerca e sviluppo che intende realizzare insieme al soggetto co-proponente Procos s.p.a. nelle proprie unità produttive site nei territori della Regione Lombardia;

Considerato che le modalità di gestione sono quelle definite dai citati decreti istitutivi ed implicano la responsabilità del procedimento, anche per la parte di agevolazione regionale, in capo al Ministero dello Sviluppo Economico che ne assume la piena titolarità;

Richiamato il d.m. 31 maggio 2017, n. 115 che ha approvato il Regolamento recante la disciplina per il funzionamento del Registro nazionale degli aiuti di Stato, ai sensi dell'articolo 52, comma 6, della legge 24 dicembre 2012, n. 234 e successive modifiche e integrazioni;

Dato atto che gli obblighi di trasmissione al Registro nazionale aiuti delle informazioni e dei dati individuati dal Regolamento per il funzionamento del RNA, previsti dall'art. 2 comma 2 del decreto direttoriale 28 luglio 2017, sono in capo al Ministero dello Sviluppo Economico in qualità di soggetto concedente;

Dato atto altresì che la richiamata d.g.r. 3 giugno 2020, n. XI/3200 ha stabilito che:

- per il migliore utilizzo delle risorse da parte del soggetto gestore anche in relazione allo stato di avanzamento dei singoli progetti il trasferimento delle risorse previste come compartecipazione regionale ai progetti presentati sui singoli decreti ministeriali al Fondo per la crescita sostenibile;
- a chiusura della fase di condivisione dei contenuti dell'accordo, comprensivo anche degli impegni finanziari a carico di ogni soggetto sottoscrittore, lo schema di accordo sarà approvato dalla Giunta Regionale;
- si demanda al Direttore Generale della Direzione Sviluppo Economico la sottoscrizione degli Accordi conseguentemente all'approvazione di ogni singolo schema di accordo da parte della Giunta Regionale;
- il Ministero dello Sviluppo Economico in qualità di soggetto concedente assolverà agli obblighi di pubblicazione di cui agli artt. 26 e 27 del d.lgs. n. 33/2013;
- con successivi provvedimenti del dirigente della UO Politiche per la competitività delle filiere e del contesto territoriale della Direzione Generale Sviluppo Economico si procederà, in base alle disponibilità sui singoli esercizi di imputazione, al trasferimento al Fondo crescita sostenibile istituito presso il Ministero dello Sviluppo Economico delle risorse regionali non ancora trasferite al fondo pari a complessivi euro 8.955.418,69 di cui: euro 3.692.207,84 per i progetti presentati sul d.m. 2017 e euro 5.263.210,85 per i progetti presentati sul d.m. 2018 così come indicato nelle colonne «Risorse regionali da trasferire» negli allegati A e B parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

Verificato che con d.d.u.o. 22 giugno 2020, n. 7271 è stato assunto l'impegno di spesa di euro 6.649.862,39 a favore del Ministero dello Sviluppo Economico in attuazione della delibera di giunta 3 giugno 2020, n. 3200 relativa alla copertura finanziaria degli Accordi per l'Innovazione previsti dai decreti ministeriali 2017 e 2018 ed è stata contestualmente liquidata la quota relativa all'annualità 2020;

Stabilito che il contributo regionale, limitatamente alla sola parte di competenza territoriale, ammonta a euro 295.377,00 pari al 3% dei costi e delle spese ammissibili complessive, così come approvato dal nucleo di valutazione in data 25 luglio 2019, sulla base della valutazione positiva effettuata dal CNR e trova copertura a valere sulle risorse di cui alla richiamata d.g.r. 3 giugno 2020, n. XI/3200;

Precisato che il cofinanziamento regionale è vincolato alla valutazione definitiva del progetto di investimento da parte del soggetto gestore con conseguente eventuale restituzione della somma già trasferita al Ministero;

Dato atto che è demandata al Direttore Generale della Direzione Generale Sviluppo Economico la sottoscrizione dell'Accordo di cui alla presente Deliberazione;

Dato atto che il presente provvedimento rientra nell'ambito di applicazione dell'art. 23 del d.lgs. n. 33/2013 e che si provvederà ad assolvere il relativo obbligo di pubblicazione contestualmente all'approvazione del presente provvedimento;

Vista la legge regionale 31 marzo 1978 n. 34 «Norme sulle procedure della programmazione, sul bilancio e sulla contabilità della Regione» e il regolamento regionale 2 aprile 2011, n. 1 «Regolamento di Contabilità della Giunta regionale e successive modifiche ed integrazioni»;

Vista la l.r. 7 luglio 2008, n.20 «Testo unico delle leggi regionali in materia organizzazione e personale» nonché i provvedimenti organizzativi della XI Legislatura;

All'unanimità dei voti espressi nelle forme di legge;

DELIBERA

1. di approvare lo schema di Accordo per l'Innovazione, tra Ministero dello Sviluppo Economico, Regione Lombardia e la Società capofila INDENA S.P.A. di cui all'allegato 1, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

2. di dare atto che il cofinanziamento regionale, ai sensi delle disposizioni inerenti le forme e le intensità agevolative previste dal d.m. 5 marzo 2018, ammonta a euro 295.377,00 pari al 3% dei costi e delle spese ammissibili complessive, così come approvato dal nucleo di valutazione in data 25 luglio 2019, sulla base della valutazione positiva effettuata dal CNR e trova copertura a valere sulle risorse di cui alla richiamata d.g.r. 3 giugno 2020, n. XI/3200;

3. di dare atto che con d.d.u.o. 22 giugno 2020, n. 7271 è stato assunto l'impegno di spesa di euro 6.649.862,39 a favore del Ministero dello Sviluppo Economico in attuazione della delibera di giunta 3 giugno 2020, n. 3200 relativa alla copertura finanziaria degli Accordi per l'Innovazione previsti dai decreti ministeriali 2017 e 2018 ed è stata contestualmente liquidata la quota relativa all'annualità 2020;

4. di precisare che il cofinanziamento regionale è vincolato alla valutazione definitiva del progetto di investimento da parte del soggetto gestore con conseguente eventuale restituzione della somma già trasferita al Ministero;

5. di dare atto che è demandata al Direttore Generale della Direzione Generale Sviluppo Economico la sottoscrizione dell'Accordo di cui alla presente Deliberazione;

6. di dare atto che il Ministero dello Sviluppo Economico in qualità di soggetto concedente assolverà agli obblighi di trasmissione al Registro nazionale aiuti RNA nonché agli obblighi di pubblicazione di cui agli artt. 26 e 27 del d.lgs. n. 33/2013;

7. di dare atto che il presente provvedimento rientra nell'ambito di applicazione dell'art. 23 del d.lgs. n. 33/2013 e che si provvederà ad assolvere il relativo obbligo;

8. di disporre la pubblicazione del presente atto sul BURL, sul sito istituzionale www.regione.lombardia.it.

Il segretario: Fabrizio De Vecchi

— • —

ACCORDO PER L'INNOVAZIONE

FRA

IL MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

LA REGIONE LOMBARDIA

E

INDENA S.P.A.

PROCOS S.P.A.

di seguito anche indicati collettivamente come le “Parti”

PREMESSO CHE

Il decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, recante “Misure urgenti per la crescita del Paese” stabilisce, all’articolo 23, che il Fondo speciale rotativo di cui all’articolo 14 della legge 17 febbraio 1982, n. 46, istituito presso il Ministero dello sviluppo economico, assume la denominazione di “Fondo per la crescita sostenibile” ed è destinato, sulla base di obiettivi e priorità periodicamente stabiliti e nel rispetto dei vincoli derivanti dall’appartenenza all’ordinamento comunitario, al finanziamento di programmi e interventi con un impatto significativo in ambito nazionale sulla competitività dell’apparato produttivo, con particolare riguardo alle seguenti finalità:

- a) la promozione di progetti di ricerca, sviluppo e innovazione di rilevanza strategica per il rilancio della competitività del sistema produttivo, anche tramite il consolidamento dei centri e delle strutture di ricerca e sviluppo delle imprese;
- b) il rafforzamento della struttura produttiva, il riutilizzo di impianti produttivi e il rilancio di aree che versano in situazioni di crisi complessa di rilevanza nazionale tramite la sottoscrizione di accordi di programma;
- c) la promozione della presenza internazionale delle imprese e l'attrazione di investimenti dall'estero, anche in raccordo con le azioni che saranno attivate dall'ICE - Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane;

VISTO

- il decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, 8 marzo 2013, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale del 16 maggio 2013, n. 113, con il quale, in applicazione dell'articolo 23, comma 3 del predetto decreto-legge n. 83 del 2012, sono state individuate le priorità, le forme e le intensità massime di aiuto concedibili nell'ambito del Fondo per la crescita sostenibile;
- il regolamento (UE) n. 1301/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013 relativo al FESR, recante disposizioni specifiche concernenti l'obiettivo "Investimenti a favore della crescita e dell'occupazione";
- il regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013, recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), sul Fondo sociale europeo (FSE) e sul Fondo di coesione, che ha fissato i nuovi obiettivi della politica di coesione europea e disciplinato l'utilizzo dei fondi strutturali per il periodo 2014-2020;
- il regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, pubblicato nella G.U.U.E. L 187 del 26 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato;
- il Programma operativo nazionale "Imprese e competitività" 2014-2020 FESR, adottato con decisione della Commissione europea C(2015) 4444 *final*, del 23 giugno 2015, come modificato con decisione della Commissione europea C(2015) 8450 *final*, del 24 novembre 2015, con decisione della Commissione europea C(2017) 8390 *final*, del 7 dicembre 2017 e con decisione C(2018)9117 *final*, del 19 dicembre 2018;
- il decreto del Ministro dello sviluppo economico 1 aprile 2015, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 13 maggio 2015, n. 109;
- il decreto del Ministro dello sviluppo economico 24 maggio 2017, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 18 agosto 2017, n. 192, che ha ridefinito le procedure per la concessione ed erogazione delle agevolazioni, previste dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 1 aprile 2015, a favore dei progetti di ricerca e sviluppo realizzati

nell'ambito di accordi sottoscritti dal Ministero con le regioni, le province autonome, le altre amministrazioni pubbliche eventualmente interessate e i soggetti proponenti;

- il decreto del Ministro dello sviluppo economico 5 marzo 2018, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 15 giugno 2018, n. 137, inerente all'intervento del Programma operativo nazionale «Imprese e competitività» 2014-2020 FESR e del Fondo per la crescita sostenibile finalizzato a dare attuazione alla Strategia nazionale di specializzazione intelligente attraverso la concessione ed erogazione delle agevolazioni in favore di progetti di ricerca e sviluppo nei settori applicativi della Strategia nazionale di specializzazione intelligente relativi a "Agrifood", "Fabbrica intelligente" e "Scienze della vita" e, in particolare, l'articolo 7, che definisce l'ammontare complessivo delle risorse disponibili per l'attuazione dell'intervento agevolativo di cui al Capo II – Procedura negoziale, articolate per aree territoriali, secondo quanto indicato nell'allegato n. 3 allo stesso decreto;
- il decreto del Direttore generale per gli incentivi alle imprese 27 settembre 2018, di cui al comunicato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 12 ottobre 2018, n. 238, che definisce i termini e le modalità per la concessione ed erogazione delle agevolazioni previste dal Capo II – Procedura negoziale – del decreto del Ministro dello sviluppo economico 5 marzo 2018 e che prevede all'articolo 8, commi 7 e 8, la possibilità per il Ministero di procedere alla sottoscrizione dell'Accordo per l'innovazione anche in assenza del cofinanziamento delle regioni, delle province autonome e delle altre amministrazioni pubbliche interessate dall'Accordo, detraendo dal contributo diretto alla spesa concedibile una quota pari a quella prevista a carico dei suddetti soggetti e pari al tre per cento dei costi e delle spese ammissibili complessivi;
- il decreto del Ministro dello sviluppo economico 12 febbraio 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 18 aprile 2019, n. 92, che destina ulteriori risorse finanziarie del Fondo per la crescita sostenibile, pari a euro 150.000.000,00, al sostegno di iniziative di ricerca e sviluppo nei settori applicativi della Strategia nazionale di specializzazione intelligente relativi a "Fabbrica intelligente", "Agrifood" e Scienze della vita", di cui al Capo II, procedura negoziale, del decreto ministeriale 5 marzo 2018;
- l'articolo 1, comma 4, del predetto decreto del Ministro dello sviluppo economico 12 febbraio 2019, che sostituisce la tabella relativa alle risorse finanziarie suddivise per area tematica e tipologia di procedura di cui all'allegato n. 3 al decreto ministeriale 5 marzo 2018 e che riporta

il dettaglio delle risorse rese disponibili, suddivise per settore applicativo e tipologia di procedura, prevedendo, per la procedura negoziale di cui al Capo II dello stesso decreto 5 marzo 2018, risorse complessivamente pari a euro 545.678.400,00, di cui:

- euro 325.119.000,00 per le regioni più sviluppate (Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Lazio, Liguria, Lombardia, Marche, Piemonte, Toscana, Trentino-Alto-Adige, Umbria, Valle d'Aosta e Veneto) suddivisi come segue: euro 161.047.600,00 per il settore applicativo “Fabbrica intelligente”; euro 80.047.600,00 per il settore applicativo “Agrifood” ed euro 84.023.800,00 per il settore applicativo “Scienze della vita”;
 - euro 60.000.000,00 per le regioni in transizione (Abruzzo, Molise e Sardegna) suddivisi come segue: euro 20.000.000,00 per il settore applicativo “Fabbrica intelligente”; euro 20.000.000,00 per il settore applicativo “Agrifood” ed euro 20.000.000,00 per il settore applicativo “Scienze della vita”;
 - euro 160.559.400,00 per le regioni meno sviluppate (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia) suddivisi come segue: euro 63.519.800,00 per il settore applicativo “Fabbrica intelligente”; euro 40.519.800,00 per il settore applicativo “Agrifood” ed euro 56.519.800,00 per il settore applicativo “Scienze della vita”;
- l'articolo 2, del predetto decreto del Ministro dello sviluppo economico 12 febbraio 2019 che definisce le modalità di concessione delle agevolazioni previste dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 5 marzo 2018 – Capo II, stabilendo che: 1) nell'ambito della fase di negoziazione, il limite massimo dell'intensità d'aiuto delle agevolazioni concedibili è pari al cinquanta per cento dei costi di ricerca industriale e al venticinque per cento dei costi di sviluppo sperimentale, tenuto conto dell'apporto finanziario reso disponibile dalle regioni, dalle province autonome e dalle altre amministrazioni sottoscrittrici l'Accordo per l'innovazione ai sensi all'articolo 6, comma 2, dello stesso decreto direttoriale 27 settembre 2018; 2) il finanziamento agevolato, qualora richiesto, è concedibile esclusivamente ai soggetti di piccola o media dimensione di cui all'articolo 4, commi 1 e 2, del decreto ministeriale 5 marzo 2018, con esclusione degli Organismi di ricerca; 3) le maggiorazioni del contributo diretto alla spesa, qualora richieste, possono essere concesse esclusivamente a valere su eventuali risorse finanziarie messe a disposizione dalle regioni, dalle province autonome e dalle altre amministrazioni pubbliche sottoscrittrici dell'Accordo per

l'innovazione, ulteriori rispetto a quelle di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto direttoriale 27 settembre 2018;

- la direttiva del Ministro dello sviluppo economico 14 aprile 2017 recante indicazioni per il contrasto dei fenomeni di delocalizzazione;
- il decreto-legge 12 luglio 2018, n. 87, convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della legge 9 agosto 2018, n. 96, recante, all'articolo 5, disposizioni per il contrasto alla delocalizzazione delle imprese italiane o estere operanti sul territorio nazionale e che hanno ottenuto dallo Stato aiuti per investimenti produttivi e, all'articolo 6, disposizioni a tutela dell'occupazione nelle imprese beneficiarie di aiuti;
- il regime di aiuto n. SA.53634, registrato in data 5 marzo 2019, inerente all'intervento del Fondo per la crescita Sostenibile a favore di progetti di ricerca e sviluppo realizzati nell'ambito di accordi sottoscritti dal Ministero dello sviluppo economico con le regioni e le altre amministrazioni pubbliche interessate;
- la legge regionale 19 febbraio 2014 n. 11 "Impresa Lombardia: per la libertà di impresa, il lavoro e la competitività" con la quale Regione Lombardia promuove la crescita competitiva e la capacità di innovazione del sistema produttivo e l'attrattività del contesto territoriale e sociale della Lombardia nel rispetto dei principi di responsabilità, sussidiarietà e fiducia e libertà di iniziativa economica;
- la legge regionale 24 settembre 2015, n.26 "Manifattura diffusa creativa e tecnologica 4.0" con la quale Regione Lombardia promuove lo sviluppo e la diffusione della manifattura innovativa anche attraverso il sostegno a progetti di innovazione e ricerca e l'accesso a strumenti innovativi finalizzati a incrementarne la capacità competitiva delle imprese;
- la deliberazione di giunta regionale n. XI / 3200 del 03/06/2020 Fondo per la crescita sostenibile - Accordi con ministero dello sviluppo economico: approvazione dello schema di accordo e impegno delle risorse finanziarie;
- la domanda presentata in data 27 novembre 2018, con la quale la società capofila Indena S.p.A. ha trasmesso la proposta progettuale, inerente il settore applicativo "Scienze della vita", denominata "***Sviluppo di una filiera sostenibile per farmaci di origine naturale (FARM.ON)***", individuando puntualmente gli investimenti in attività di ricerca e sviluppo

che intende realizzare insieme al soggetto co-proponente Procos S.p.A. nelle proprie unità produttive site nei territori della Regione Lombardia e della Regione Piemonte, per un importo previsto di euro 12.045.900,00 (*dodicimilioniquarantacinquemilanovecento/00*);

- la positiva valutazione della proposta progettuale effettuata dal Consiglio nazionale delle ricerche (CNR), organismo di ricerca facente parte del raggruppamento temporaneo di operatori economici, costituitosi con atto del 23 ottobre 2014 e convenzionato con il Ministero in data 29 ottobre 2014 (Soggetto gestore del Fondo per la crescita sostenibile), acquisita in data 14 gennaio 2019;
- la nota inviata, a mezzo posta elettronica certificata, in data 21 ottobre 2019, con la quale il Ministero, sentite le Regioni e le altre amministrazioni pubbliche coinvolte nell'Accordo, ha comunicato alla società capofila Indena S.p.A. le agevolazioni massime concedibili a sostegno della proposta progettuale denominata “*Sviluppo di una filiera sostenibile per farmaci di origine naturale (FARM.ON)*”;
- la nota inviata, a mezzo posta elettronica certificata, in data 24 ottobre 2019, con la quale la società capofila Indena S.p.A. ha condiviso quanto comunicato dal Ministero;
- l'articolo 53, comma 16-ter, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, così come integrato dalla legge 6 novembre 2012 n. 190, che prevede che i dipendenti che, negli ultimi tre anni di servizio, hanno esercitato poteri autoritativi o negoziali per conto delle pubbliche amministrazioni non possono svolgere, nei tre anni successivi alla cessazione del rapporto di pubblico impiego, attività lavorativa o professionale presso i soggetti privati destinatari dell'attività della pubblica amministrazione svolta attraverso i medesimi poteri. I contratti conclusi e gli incarichi conferiti in violazione di quanto previsto dal presente comma sono nulli ed è fatto divieto ai soggetti privati che li hanno conclusi o conferiti di contrattare con le pubbliche amministrazioni per i successivi tre anni ed è prevista la restituzione dei compensi eventualmente percepiti e accertati ad essi riferiti;

CONSIDERATO CHE

- le risorse disponibili per la concessione delle agevolazioni di cui al decreto del Ministro dello sviluppo economico 5 marzo 2018, integrate con il decreto del Ministro dello sviluppo

- economico 12 febbraio 2019, sono sufficienti alla copertura delle agevolazioni richieste, in relazione agli investimenti in attività di ricerca e sviluppo da realizzare;
- il Ministero dello sviluppo economico, la Regione Lombardia e la Regione Piemonte hanno approfondito i temi proposti e le possibili ricadute sui territori interessati;
 - con delibera n. del 2020, la Giunta della Regione Lombardia ha reso disponibile, per il cofinanziamento delle attività di ricerca e sviluppo, un importo di euro 295.377,00 (*duecentonovantacinquemilatrecentosettantasette/00*), pari al 3,00% del costo complessivo del progetto, come previsto dall'articolo 12 del decreto del Ministro dello sviluppo economico 5 marzo 2018 e dall'articolo 2 del decreto del Ministro dello sviluppo economico 12 febbraio 2019 a valere sulle risorse del bilancio regionale;
 - con nota del 21 febbraio 2019, la Regione Piemonte ha comunicato la propria impossibilità a cofinanziare le proposte progettuali presentate a valere sul decreto del Ministro dello sviluppo economico – 5 marzo 2018 Capo II, rendendosi, altresì, disponibile ad assicurare il sostegno e la valorizzazione sul territorio dei progetti approvati dal Ministero e ritenuti coerenti con le politiche regionali;
 - con decreto del 13 agosto 2020 il Ministro dello sviluppo economico ha autorizzato la sottoscrizione dell'Accordo;
 - il Ministero dello sviluppo economico, stipulando il presente Accordo, intende impegnarsi a sostenere la realizzazione del programma di investimenti in attività di ricerca e sviluppo denominato ***“Sviluppo di una filiera sostenibile per farmaci di origine naturale (FARM.ON)”*** promosso dalla società capofila Indena S.p.A., concedendo a quest'ultima ed al soggetto co-proponente agevolazioni nella forma del contributo alla spesa, per un importo complessivo massimo pari ad euro 4.281.673,00 (*quattromilioniduecentottantunomila seicentosettantatre/00*);
 - le società Indena S.p.A. e Procos S.p.A., in conformità alle disposizioni previste all'articolo 53, comma 16-ter, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, così come integrato dalla legge 6 novembre 2012 n. 190, dichiarano di non aver affidato, a decorrere dall'entrata in vigore della citata norma, incarichi o lavori retribuiti e si obbligano a non affidare, anche a seguito della sottoscrizione del presente Accordo incarichi, di natura autonoma o subordinata, a ex dipendenti del Ministero dello sviluppo economico e della Regione Lombardia che, negli

ultimi tre anni di servizio, hanno esercitato poteri autoritativi o negoziali per conto dello stesso Ministero o della Regione che non possono svolgere, nei tre anni successivi alla cessazione del rapporto di pubblico impiego, attività lavorativa o professionale presso i soggetti privati destinatari dell'attività della pubblica amministrazione svolta attraverso i medesimi poteri;

- il Ministero dello sviluppo economico, la Regione Lombardia e la società Indena S.p.A. e Procos S.p.A. (congiuntamente, le “Parti”), manifestano la volontà di sottoscrivere un Accordo per l’innovazione (di seguito “Accordo”) per dare attuazione agli obiettivi e agli interventi indicati.

Tutto ciò premesso, le Parti

CONVENGONO E STIPULANO QUANTO SEGUE

Articolo 1

(Premesse)

1. Le Premesse e gli allegati formano parte integrante e sostanziale del presente Accordo.

Articolo 2

(Finalità dell’Accordo)

1. Con il presente Accordo il Ministero dello sviluppo economico e la Regione Lombardia si propongono di sostenere, mediante la concessione di agevolazioni, il programma di investimenti in attività di ricerca e sviluppo denominato **“Sviluppo di una filiera sostenibile per farmaci di origine naturale (FARM.ON)”** promosso dalla società capofila Indena S.p.A. e dalla co-proponente Procos S.p.A. , da realizzare presso le unità produttive site nei territori della Regione Lombardia e della Regione Piemonte, finalizzato allo sviluppo di proposizioni innovative e descritto nella Proposta progettuale del 27 novembre 2018.

Articolo 3

(Progetti ammissibili e agevolazioni concedibili)

1. La concessione delle agevolazioni previste dal presente Accordo è subordinata:
 - a) alla presentazione della domanda, da parte della società capofila Indena S.p.A., secondo le modalità indicate all'articolo 4, comma 1;
 - b) alla valutazione positiva dei progetti di ricerca e sviluppo secondo i criteri stabiliti dal decreto del Direttore generale per gli incentivi alle imprese 27 settembre 2018;
 - c) alla verifica del rispetto di tutti gli adempimenti previsti all'articolo 7, comma 1, lettera d).
2. Le agevolazioni, fatto salvo quanto previsto al comma 1, sono concesse – nel rispetto dei limiti delle intensità massime di aiuto, comprensive delle eventuali maggiorazioni, stabiliti dagli articoli 4 e 25 del regolamento (UE) n. 651/2014 – nella forma del contributo diretto alla spesa fino a un importo massimo di euro 4.577.050,00 (*quattromilionicinquecentosettantasettemila cinquanta/00*).
3. La prima erogazione può essere disposta a titolo di anticipazione, nel limite massimo del 30% del totale delle agevolazioni concesse, esclusivamente previa presentazione di fidejussione bancaria o polizza assicurativa.

Articolo 4

(Procedura di accesso alle agevolazioni e criteri di valutazione)

1. Le domande di accesso alle agevolazioni devono essere presentate al Soggetto gestore del Fondo per la crescita sostenibile entro 2 mesi dalla data di sottoscrizione del presente Accordo, secondo le modalità previste all'articolo 9 del decreto del Direttore generale per gli incentivi alle imprese 27 settembre 2018 citato nelle premesse.
2. Ai fini della valutazione dei progetti, sono adottate le modalità istruttorie previste all'articolo 10 del decreto del Direttore generale per gli incentivi alle imprese 27 settembre 2018.

Articolo 5

(Quadro finanziario dell'Accordo)

1. Per quanto di competenza del Ministero dello sviluppo economico, si provvederà alla valutazione ed al finanziamento dei progetti di ricerca e sviluppo presentati società capofila Indena S.p.A., ed alla successiva gestione dei progetti approvati.
2. Per quanto di competenza della Regione Lombardia, si provvederà al cofinanziamento del suddetto progetto di ricerca e sviluppo agevolato dal Ministero dello sviluppo economico utilizzando risorse finanziarie regionali già trasferite e disponibili sul fondo appositamente istituito presso il Ministero per la realizzazione degli interventi previsti dagli accordi presentati dalle imprese operanti in Regione Lombardia.
3. Il costo complessivo previsto per la realizzazione dei progetti di ricerca e sviluppo ammonta ad euro 12.045.900,00 (*dicimilioniquarantacinquemilanovecento/00*) e le relative agevolazioni massime concedibili ammontano ad euro 4.577.050,00 (*quattromilionicinquecento settantasettemilacinquanta/00*), secondo la ripartizione di seguito indicata:

Società proponente	Attività	Costi progetto (€)	Agevolazioni (€)				Agevolazione Regioni				Totale agevolazioni massime concedibili (€)
			MiSE				Lombardia		Piemonte		
			Contributo alla spesa	%	Finanziamento agevolato	%	€	%	€	%	
Indena Sp.A	R.I.	5.356.300,00	2.517.461,00	47,00%	0	0,00%	160.689,00	3,00%			2.678.150,00
	S.S.	4.489.600,00	987.712,00	22,00%	0	0,00%	134.688,00	3,00%			1.122.400,00
	Totale	9.845.900,00	3.505.173,00		0,00		295.377,00				3.800.550,00
Procos Sp.A	R.I.	1.170.000,00	549.900,00	47,00%	0	0,00%			-	-	549.900,00
	S.S.	1.030.000,00	226.600,00	22,00%	0	0,00%			-	-	226.600,00
	Totale	2.200.000,00	776.500,00		0,00				-	-	776.500,00
		12.045.900,00	4.281.673,00		0,00		295.377,00				4.577.050,00

Indena S.p.A.

- Mise:
 - 47,00% per i costi agevolabili delle attività di ricerca industriale nella forma di contributo alla spesa;
 - 22,00% per i costi agevolabili delle attività di sviluppo sperimentale nella forma di contributo alla spesa.
- Regione Lombardia:
 - 3,00% addizionali dei costi agevolabili per attività di ricerca industriale e sviluppo sperimentale nella forma di contributo alla spesa.

Procos S.p.A.

- Mise:
 - 47,00% per i costi agevolabili delle attività di ricerca industriale nella forma di contributo alla spesa;
 - 22,00% per i costi agevolabili delle attività di sviluppo sperimentale nella forma di contributo alla spesa.

Le risorse finanziarie messe a disposizione dal Ministero dello sviluppo economico graveranno sulle risorse rese disponibili con il decreto del Ministro dello sviluppo economico 5 marzo 2018 e ss.mm.ii. per le proposte progettuali inerenti il settore applicativo “Scienze della vita” da realizzare nei territori delle Regioni più sviluppate.

Le risorse finanziarie messe a disposizione dalla Regione Lombardia trovano copertura sul bilancio regionale 2020 – 2021 a valere sul capitolo n. 14.01.203.12833 già impegnate e trasferite per l’annualità 2020 a favore del fondo istituito presso il Ministero dello Sviluppo economico per la gestione degli accordi. Il trasferimento al fondo delle risorse relative all’annualità 2021 verrà effettuato a gennaio 2021.

Articolo 6

(Condizioni per il mantenimento delle agevolazioni)

1. Fatte salve le ulteriori disposizioni di revoca previste dalla normativa applicabile, l’impresa decade dal beneficio ricevuto qualora, nei 3 anni successivi alla data di conclusione del progetto agevolato per le piccole e medie imprese proponenti, ovvero nei 5 anni successivi alla data di conclusione del progetto agevolato per i soggetti di grande dimensione, si verifichi la cessazione dell’attività economica dell’impresa beneficiaria nell’unità produttiva interessata dalla realizzazione del progetto, o nel caso in cui tale attività sia rilocalizzata al di fuori del territorio di competenza dell’amministrazione sottoscrittrice.
2. Le Parti pubbliche del presente Accordo si riservano di valutare il mantenimento o meno delle agevolazioni nel caso in cui, nei 3 anni successivi alla data di conclusione del progetto agevolato per le piccole e medie imprese proponenti, ovvero nei 5 anni successivi alla data di conclusione del progetto agevolato per i soggetti di grande dimensione, l’impresa beneficiaria riduca i livelli occupazionali e/o la capacità produttiva, in misura tale da incidere significativamente sul raggiungimento degli obiettivi connessi alle ricadute economiche e industriali del progetto agevolato nell’ambito dell’Accordo. In ogni caso, ai sensi dell’art. 6 del decreto legge 12 luglio 2018, n.87, convertito, con modificazioni dalla legge 9 agosto 2018, n. 96, l’impresa decade dal beneficio qualora, fuori dei casi riconducibili al giustificato motivo oggettivo, riduca in misura superiore al 50 per cento i livelli occupazionali degli addetti all’attività agevolata ai sensi del presente accordo nei cinque anni successivi alla data di completamento dell’investimento; qualora la riduzione di tali livelli sia superiore al 10 per cento, il beneficio è ridotto in misura proporzionale alla riduzione del livello occupazionale.

Articolo 7

(Impegni dei soggetti sottoscrittori)

1. Le Parti del presente Accordo, nello svolgimento delle attività di propria competenza, si impegnano a:
 - a) rispettare i termini, le condizioni e la tempistica concordati ed indicati nel presente Accordo;
 - b) utilizzare forme di immediata collaborazione e di stretto coordinamento;
 - c) procedere periodicamente alla verifica dell'adempimento delle obbligazioni derivanti dall'Accordo e, se necessario, proporre gli eventuali aggiornamenti al Comitato tecnico dell'Accordo di cui al successivo articolo 8;
 - d) attivare ed utilizzare in tempi rapidi tutte le risorse finanziarie individuate nel presente Accordo per la realizzazione degli interventi previsti.

In particolare, le risorse di Regione Lombardia sono già state trasferite al fondo così come disposto dalla deliberazione di Giunta regionale del 03 giugno 2020, n. 3200 "Fondo per la Crescita Sostenibile - Accordi con Ministero dello Sviluppo Economico: Approvazione dello Schema di Accordo e impegno delle risorse finanziarie.

2. Il cofinanziamento regionale è vincolato alla valutazione definitiva del progetto di ricerca e sviluppo, con conseguente eventuale restituzione della somma eccedente già trasferita al Ministero dello sviluppo economico. Le modalità di gestione dell'iniziativa sono quelle definite dai decreti istitutivi ed implicano la responsabilità del procedimento, anche per la parte di agevolazione regionale, in capo al Ministero dello sviluppo economico che ne assume la piena titolarità. In particolare, in relazione a quanto stabilito dal decreto interministeriale 31 maggio 2017, n. 115 "Regolamento recante la disciplina per il funzionamento del Registro nazionale degli aiuti di Stato", gli obblighi di trasmissione al Registro nazionale aiuti (RNA) delle informazioni e dei dati individuati dal citato Regolamento per il funzionamento del RNA, previsti dall'articolo 2, comma 2 del decreto direttoriale 28 luglio 2017, sono in capo al Ministero dello sviluppo economico in quanto soggetto concedente.
3. Coerentemente con la proposta progettuale presentata, le società proponenti si impegnano al rispetto del livello occupazionale necessario alla realizzazione degli obiettivi previsti nella stessa.

4. Le società proponenti si impegnano a realizzare le attività di ricerca e sviluppo previste nella proposta progettuale oggetto del presente Accordo nel termine di 36 mesi dalla data di avvio ovvero in tempi più brevi ove reso necessario dalla normativa di riferimento per il cofinanziamento con risorse europee, pena la revoca delle agevolazioni.

Articolo 8

(Comitato tecnico dell'Accordo)

1. Con decreto del Direttore generale per gli incentivi alle imprese è istituito il Comitato tecnico per l'attuazione, il coordinamento ed il monitoraggio degli interventi presentati a valere sul decreto del Ministro dello sviluppo economico 5 marzo 2018 – Capo II.
2. Il Comitato tecnico è composto da rappresentanti del Ministero dello sviluppo economico, delle Regioni e delle Province autonome ed ha il compito di:
 - monitorare l'avanzamento delle attività e valutare le azioni necessarie per il raggiungimento degli obiettivi dei diversi Accordi;
 - valutare le eventuali variazioni del singolo Accordo, coinvolgendo nel confronto di volta in volta le imprese interessate, fermo restando che sono ammissibili solo le variazioni che siano approvate all'unanimità dalle parti pubbliche;
 - verificare annualmente lo stato di attuazione delle attività indicate nei diversi Accordi, predisponendo un'apposita relazione generale.
3. Il Comitato si riunisce almeno due volte all'anno e comunque tutte le volte che il Presidente lo riterrà opportuno e/o dietro richiesta di ciascuna Parte.

Articolo 9

(Durata dell'Accordo)

1. Il presente Accordo ha durata fino al 31 dicembre 2023, ovvero fino al completamento delle attività e comunque non oltre i termini ultimi previsti dalle normative inerenti alle fonti di finanziamento del presente Accordo. Le Parti, per concorde volontà, si riservano la facoltà di prorogare l'efficacia o di rinnovarlo in tutto o in parte.

Articolo 10

(Disposizioni generali e finali)

1. Il presente Accordo è vincolante per i soggetti sottoscrittori.
2. Previa approvazione del Comitato Tecnico di cui al precedente articolo 8, possono aderire all'Accordo altri soggetti pubblici la cui partecipazione ed azione sia necessaria o comunque opportuna per la compiuta realizzazione delle attività e degli interventi previsti dal presente Accordo.
3. Le Parti si obbligano a compiere tutti gli atti necessari alla sua esecuzione.

Il presente Accordo sarà trasmesso alla Corte dei Conti per la prescritta registrazione.

Il presente Accordo è sottoscritto con firme digitali ai sensi del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, e successive modifiche.

Ministero dello sviluppo economico

Il Direttore generale per gli incentivi alle imprese

.....

Regione Lombardia

Il Direttore Generale della Direzione Sviluppo Economico

Paolo Mora

Indena S.p.A.

Il Presidente

Biagio della Beffa

Procos S.p.A.

L'Amministratore Delegato

Enrico Zodio

Serie Ordinaria n. 50 - Venerdì 11 dicembre 2020

D.g.r. 30 novembre 2020 - n. XI/3937
Approvazione dello Schema di accordo per l'innovazione tra Ministero dello sviluppo economico, Regione Lombardia, Regione Veneto e società capofila Raytec Vision s.p.a.

LA GIUNTA REGIONALE

VISTE:

- la legge regionale 19 febbraio 2014, n. 11 «Impresa Lombardia: per la libertà di impresa, il lavoro e la competitività» con la quale Regione Lombardia promuove lo sviluppo competitivo delle imprese lombarde;
- la legge regionale 24 settembre 2015, n. 26 «Manifattura diffusa creativa e tecnologica 4.0» con la quale Regione Lombardia promuove lo sviluppo e la diffusione della manifattura innovativa anche attraverso il sostegno ai progetti di innovazione e ricerca;

Richiamati:

- il decreto del Ministro dello sviluppo economico 1 aprile 2015, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 13 maggio 2015, n. 109, relativo agli interventi del Fondo per la crescita sostenibile a favore di progetti di ricerca e sviluppo realizzati nell'ambito di accordi tra il Ministero dello sviluppo economico, le Regioni e altre amministrazioni pubbliche per sostenere la competitività di imprese di rilevanti dimensioni e di specifici territori;
- il decreto del Ministro dello sviluppo economico 24 maggio 2017, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 18 agosto 2017 n. 192 che prevede di sostenere progetti di rilevante dimensione in grado di incidere in maniera significativa sulla competitività di specifici settori produttivi e del loro indotto economico e di salvaguardare il livello occupazionale;
- il decreto del Ministro dello sviluppo economico 5 marzo 2018 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 15 giugno 2018 n. 137 che definisce una nuova agevolazione in favore dei progetti di ricerca e sviluppo nei settori applicativi della Strategia nazionale di specializzazione intelligente relativi «Fabbrica intelligente» - «Agrifood» - «Scienze della vita»;

Dato atto che il richiamato DM 5 marzo 2018 precisa, tra l'altro, all'art. 3 che i progetti ammissibili alle agevolazioni devono prevedere «la realizzazione di attività di ricerca industriale e di sviluppo sperimentale, strettamente connesse tra di loro in relazione all'obiettivo previsto dal progetto, finalizzate alla realizzazione di nuovi prodotti, processi o servizi o al notevole miglioramento di prodotti, processi o servizi esistenti, tramite lo sviluppo delle tecnologie abilitanti fondamentali nell'ambito delle traiettorie tecnologiche relative ai settori applicativi «Fabbrica intelligente», «Agrifood» e «Scienze della vita» della Strategia nazionale di specializzazione intelligente»;

Considerato che in relazione al cofinanziamento regionale:

- il d.m. 24 maggio 2017 prevede all'art. 6 comma 2 una compartecipazione regionale pari ad almeno il 3% dei costi e delle spese ammissibili complessive;
- il d.m. 5 marzo 2018 prevede all'art. 12 comma 3 che le agevolazioni saranno concesse secondo quanto stabilito dall'articolo 6 del decreto 24 maggio 2017;

Richiamati:

- il Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, pubblicato nella G.U.U.E. L 187 del 26 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato;
- il regime di aiuto n. SA.53634, registrato in data 5 marzo 2019, inerente all'intervento del Fondo per la crescita Sostenibile a favore di progetti di ricerca e sviluppo realizzati nell'ambito di accordi sottoscritti dal Ministero dello sviluppo economico con le regioni e le altre amministrazioni pubbliche interessate;
- la direttiva del Ministro del 14 aprile 2017, recante indicazioni per il contrasto dei fenomeni di delocalizzazione;

Dato atto che in data:

- 27 novembre 2018, la società capofila RAYTEC VISION S.P.A. ha trasmesso, al MISE ai sensi del d.m. 5 marzo 2018, la proposta progettuale, inerente il settore applicativo «Agrifood», denominata «Studio e sviluppo di Tecnologie avanzate per il SORTing automaticO nei processi di produzione alimentari - TESORO», individuando puntualmente gli investimenti in attività di ricerca e sviluppo che intende realizzare insieme ai

soggetti co-proponenti Politecnico di Milano, Cotrapa 2000 Società Agricola Cooperativa, I.S.S. s.r.l. e Sipro s.r.l. nelle proprie unità produttive site nei territori della Regione Lombardia, della Regione del Veneto, della Regione Calabria e della Regione Emilia-Romagna, per un importo previsto di euro 5.635.150,00;

- 25 giugno 2019 prot. n. O1.2019.0010125 il Ministero chiedeva a Regione Lombardia la propria disponibilità a cofinanziare il progetto presentato dalla società capofila RAYTEC VISION S.P.A.;
- 12 agosto 2019 prot. n. O1.2019.0012942 è stata trasmessa la valutazione positiva della proposta progettuale effettuata dal Consiglio nazionale delle ricerche (CNR), organismo di ricerca facente parte del raggruppamento temporaneo di operatori economici, costituitosi con atto del 23 ottobre 2014 e convenzionato con il Ministero in data 29 ottobre 2014 (Soggetto gestore del Fondo per la crescita sostenibile), acquisita in data 6 giugno 2019;

Richiamate:

- la d.g.r. 30 giugno 2017, n. X/6808 con cui la Giunta regionale ha approvato i criteri di coerenza con le strategie regionali per la compartecipazione alle attività promosse dal MISE stabilendo, tra l'altro, che tale valutazione sia svolta da un Nucleo di valutazione interregionale;
- la d.g.r. 3 giugno 2020, n. XI/3200 «Fondo per la Crescita Sostenibile - Accordi con Ministero dello Sviluppo Economico: Approvazione dello schema di Accordo e impegno delle risorse finanziarie» con cui è stata confermata la compartecipazione regionale ai progetti presentati al Ministero dello Sviluppo Economico a valere sul Fondo Crescita Sostenibile tra i quali rientra anche il progetto presentato dalla società capofila RAYTEC VISION S.P.A.;

Dato atto che il Nucleo di valutazione, costituito con d.d.g. 7 settembre 2018, n. 12716 e s.m.i. nella seduta del 4 dicembre 2019 come da verbale agli atti della UO Politiche per la competitività delle filiere e del contesto territoriale della Direzione Generale Sviluppo Economico:

- ha preso atto della valutazione positiva effettuata dal CNR ed ha espresso parere favorevole;
- ha acquisito il parere della DG Agricoltura in merito alla coerenza del progetto con le strategie regionali di settore;
- ha preso atto che il contributo richiesto come compartecipazione regionale ammonta a euro 43.012,50 pari al 3% dei costi e delle spese ammissibili complessive come stabilito dal d.m. 5 marzo 2018;

Dato atto, altresì, che i decreti ministeriali 24 maggio 2017 e 5 marzo 2018 prevedono che a seguito della positiva valutazione delle proposte presentate l'accordo venga sottoscritto dal Ministero e da tutti i soggetti coinvolti;

Preso atto della nota prot. n.O1.2020.0019486 del 19 novembre 2020 con cui è stata acquisita la versione condivisa dello schema di Accordo per l'Innovazione tra Ministero dello Sviluppo Economico, Regione Lombardia, Regione Veneto e Società capofila RAYTEC VISION S.P.A.;

Visto lo schema di Accordo per l'Innovazione tra Ministero dello Sviluppo Economico, Regione Lombardia, Regione Veneto e Società capofila RAYTEC VISION S.P.A. di cui all'Allegato 1, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, che è finalizzato a sostenere il programma di investimenti attraverso il cofinanziamento del progetto inerente il settore applicativo «Agrifood», denominata «Studio e sviluppo di Tecnologie avanzate per il SORTing automaticO nei processi di produzione alimentari - TESORO», da realizzare nelle proprie unità produttive site in Regione Lombardia e Regione Veneto;

Considerato che le modalità di gestione sono quelle definite dai citati decreti istitutivi ed implicano la responsabilità del procedimento, anche per la parte di agevolazione regionale, in capo al Ministero dello Sviluppo Economico che ne assume la piena titolarità;

Richiamato il d.m. 31 maggio 2017, n. 115 che ha approvato il Regolamento recante la disciplina per il funzionamento del Registro nazionale degli aiuti di Stato, ai sensi dell'articolo 52, comma 6, della legge 24 dicembre 2012, n. 234 e successive modifiche e integrazioni;

Dato atto che gli obblighi di trasmissione al Registro nazionale aiuti delle informazioni e dei dati individuati dal Regolamento per il funzionamento del RNA, previsti dall'art. 2 comma 2 del decreto direttoriale 28 luglio 2017, sono in capo al Ministero dello Sviluppo Economico in qualità di soggetto concedente;

Dato atto altresì che la richiamata DGR 03 giugno 2020, n. XI/3200 ha stabilito che:

- per il migliore utilizzo delle risorse da parte del soggetto gestore anche in relazione allo stato di avanzamento dei singoli progetti il trasferimento delle risorse previste come compartecipazione regionale ai progetti presentati sui singoli decreti ministeriali al Fondo per la crescita sostenibile;
- a chiusura della fase di condivisione dei contenuti dell'accordo, comprensivo anche degli impegni finanziari a carico di ogni soggetto sottoscrittore, lo schema di accordo sarà approvato dalla Giunta regionale;
- si demanda al Direttore Generale della Direzione Sviluppo Economico la sottoscrizione degli Accordi conseguentemente all'approvazione di ogni singolo schema di accordo da parte della Giunta regionale;
- il Ministero dello Sviluppo Economico in qualità di soggetto concedente assolverà agli obblighi di pubblicazione di cui agli artt. 26 e 27 del d.lgs. n. 33/2013;
- con successivi provvedimenti del dirigente della UO Politiche per la competitività delle filiere e del contesto territoriale della Direzione Generale Sviluppo Economico si procederà, in base alle disponibilità sui singoli esercizi di imputazione, al trasferimento al Fondo crescita sostenibile istituito presso il Ministero dello Sviluppo Economico delle risorse regionali non ancora trasferite al fondo pari a complessivi euro 8.955.418,69 di cui: euro 3.692.207,84 per i progetti presentati sul d.m. 2017 e euro 5.263.210,85 per i progetti presentati sul d.m. 2018 così come indicato nelle colonne «Risorse regionali da trasferire» negli allegati A e B parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

Verificato che con d.d.u.o. 22 giugno 2020, n. 7271 è stato assunto l'impegno di spesa di euro 6.649.862,39 a favore del Ministero dello Sviluppo Economico in attuazione della delibera di giunta 3 giugno 2020, n. 3200 relativa alla copertura finanziaria degli Accordi per l'Innovazione previsti dai decreti ministeriali 2017 e 2018 ed è stata contestualmente liquidata la quota relativa all'annualità 2020;

Stabilito che il contributo regionale, limitatamente alla sola parte di competenza territoriale, ammonta a euro 43.012,50 pari al 3% dei costi e delle spese ammissibili complessive, così come approvato dal nucleo di valutazione in data 4 dicembre 2019, sulla base della valutazione positiva effettuata dal CNR e trova copertura a valere sulle risorse di cui alla richiamata d.g.r. 3 giugno 2020, n. XI/3200;

Precisato che il cofinanziamento regionale è vincolato alla valutazione definitiva del progetto di investimento da parte del soggetto gestore con conseguente eventuale restituzione della somma già trasferita al Ministero;

Dato atto che è demandata al Direttore Generale della Direzione Generale Sviluppo Economico la sottoscrizione dell'Accordo di cui alla presente Deliberazione;

Dato atto che il presente provvedimento rientra nell'ambito di applicazione dell'art. 23 del d.lgs. n. 33/2013 e che si provvederà ad assolvere il relativo obbligo di pubblicazione contestualmente all'approvazione del presente provvedimento;

Vista la legge regionale 31 marzo 1978 n. 34 «Norme sulle procedure della programmazione, sul bilancio e sulla contabilità della Regione» e il regolamento regionale 2 aprile 2011, n. 1 «Regolamento di Contabilità della Giunta regionale e successive modifiche ed integrazioni»;

Vista la l.r. 7 luglio 2008, n.20 «Testo unico delle leggi regionali in materia organizzazione e personale» nonché i provvedimenti organizzativi della XI Legislatura;

All'unanimità dei voti espressi nelle forme di legge;

DELIBERA

1. di approvare lo schema di Accordo per l'Innovazione, tra Ministero dello Sviluppo Economico, Regione Lombardia, Regione Veneto e la Società capofila RAYTEC VISION S.P.A. di cui all'allegato 1, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

2. di dare atto che il cofinanziamento regionale, ai sensi delle disposizioni inerenti le forme e le intensità agevolative previste dal d.m. 5 marzo 2018, ammonta a euro 43.012,50 pari al 3% dei costi e delle spese ammissibili complessive, così come approvato dal nucleo di valutazione in data 4 dicembre 2019, sulla base della valutazione positiva effettuata dal CNR e trova copertura a valere sulle risorse di cui alla richiamata d.g.r. 3 giugno 2020, n. XI/3200;

3. di dare atto che con d.d.u.o. 22 giugno 2020, n. 7271 è stato assunto l'impegno di spesa di euro 6.649.862,39 a favore del Ministero dello Sviluppo Economico in attuazione della delibera di giunta 3 giugno 2020, n. 3200 relativa alla copertura finanziaria degli Accordi per l'Innovazione previsti dai decreti ministeriali 2017 e 2018 ed è stata contestualmente liquidata la quota relativa all'annualità 2020;

4. di precisare che il cofinanziamento regionale è vincolato alla valutazione definitiva del progetto di investimento da parte del soggetto gestore con conseguente eventuale restituzione della somma già trasferita al Ministero;

5. di dare atto che è demandata al Direttore Generale della Direzione Generale Sviluppo Economico la sottoscrizione dell'Accordo di cui alla presente Deliberazione;

6. di dare atto che il Ministero dello Sviluppo Economico in qualità di soggetto concedente assolverà agli obblighi di trasmissione al Registro nazionale aiuti RNA nonché agli obblighi di pubblicazione di cui agli artt. 26 e 27 del d.lgs. n. 33/2013;

7. di dare atto che il presente provvedimento rientra nell'ambito di applicazione dell'art. 23 del d.lgs. n. 33/2013 e che si provvederà ad assolvere il relativo obbligo;

8. di disporre la pubblicazione del presente atto sul BURL, sul sito istituzionale www.regione.lombardia.it.

Il segretario: Fabrizio De Vecchi

— • —

ACCORDO PER L'INNOVAZIONE

FRA

IL MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO**LA REGIONE LOMBARDIA****LA REGIONE DEL VENETO****RAYTEC VISION S.P.A.****POLITECNICO DI MILANO****COTRAPA 2000 SOCIETÀ AGRICOLA COOPERATIVA****I.S.S. S.R.L.**

E

SIPRO S.R.L.di seguito anche indicati collettivamente come le “Parti”**PREMESSO CHE**

Il decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, recante “Misure urgenti per la crescita del Paese” stabilisce, all’articolo 23, che il Fondo speciale rotativo di cui all’articolo 14 della legge 17 febbraio 1982, n. 46, istituito presso il Ministero dello sviluppo economico, assume la denominazione di “Fondo per la crescita sostenibile” ed è destinato, sulla base di obiettivi e priorità periodicamente stabiliti e nel rispetto dei vincoli derivanti dall’appartenenza all’ordinamento comunitario, al finanziamento di programmi e interventi con un impatto significativo in ambito nazionale sulla competitività dell’apparato produttivo, con particolare riguardo alle seguenti finalità:

- a) la promozione di progetti di ricerca, sviluppo e innovazione di rilevanza strategica per il rilancio della competitività del sistema produttivo, anche tramite il consolidamento dei centri e delle strutture di ricerca e sviluppo delle imprese;

- b) il rafforzamento della struttura produttiva, il riutilizzo di impianti produttivi e il rilancio di aree che versano in situazioni di crisi complessa di rilevanza nazionale tramite la sottoscrizione di accordi di programma;
- c) la promozione della presenza internazionale delle imprese e l'attrazione di investimenti dall'estero, anche in raccordo con le azioni che saranno attivate dall'ICE - Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane;

VISTO

- il decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, 8 marzo 2013, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale del 16 maggio 2013, n. 113, con il quale, in applicazione dell'articolo 23, comma 3 del predetto decreto-legge n. 83 del 2012, sono state individuate le priorità, le forme e le intensità massime di aiuto concedibili nell'ambito del Fondo per la crescita sostenibile;
- il regolamento (UE) n. 1301/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013 relativo al FESR, recante disposizioni specifiche concernenti l'obiettivo "Investimenti a favore della crescita e dell'occupazione";
- il regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013, recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), sul Fondo sociale europeo (FSE) e sul Fondo di coesione, che ha fissato i nuovi obiettivi della politica di coesione europea e disciplinato l'utilizzo dei fondi strutturali per il periodo 2014-2020;
- il regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, pubblicato nella G.U.U.E. L 187 del 26 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato;
- il Programma operativo nazionale "Imprese e competitività" 2014-2020 FESR, adottato con decisione della Commissione europea C(2015) 4444 *final*, del 23 giugno 2015, come modificato con decisione della Commissione europea C(2015) 8450 *final*, del 24 novembre 2015, con decisione della Commissione europea C(2017) 8390 *final*, del 7 dicembre 2017 e con decisione C(2018) 9117 *final*, del 19 dicembre 2018;

- il decreto del Ministro dello sviluppo economico 1 aprile 2015, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 13 maggio 2015, n. 109;
- il decreto del Ministro dello sviluppo economico 24 maggio 2017, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 18 agosto 2017, n. 192, che ha ridefinito le procedure per la concessione ed erogazione delle agevolazioni, previste dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 1 aprile 2015, a favore dei progetti di ricerca e sviluppo realizzati nell'ambito di accordi sottoscritti dal Ministero con le regioni, le province autonome, le altre amministrazioni pubbliche eventualmente interessate e i soggetti proponenti;
- il decreto del Ministro dello sviluppo economico 5 marzo 2018, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 15 giugno 2018, n. 137, inerente all'intervento del Programma operativo nazionale «Imprese e competitività» 2014-2020 FESR e del Fondo per la crescita sostenibile finalizzato a dare attuazione alla Strategia nazionale di specializzazione intelligente attraverso la concessione ed erogazione delle agevolazioni in favore di progetti di ricerca e sviluppo nei settori applicativi della Strategia nazionale di specializzazione intelligente relativi a “Agrifood”, “Fabbrica intelligente” e “Scienze della vita” e, in particolare, l'articolo 7, che definisce l'ammontare complessivo delle risorse disponibili per l'attuazione dell'intervento agevolativo di cui al Capo II – Procedura negoziale, articolate per aree territoriali, secondo quanto indicato nell'allegato n. 3 allo stesso decreto;
- il decreto del Direttore generale per gli incentivi alle imprese 27 settembre 2018, di cui al comunicato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 12 ottobre 2018, n. 238, che definisce i termini e le modalità per la concessione ed erogazione delle agevolazioni previste dal Capo II – Procedura negoziale – del decreto del Ministro dello sviluppo economico 5 marzo 2018 e che prevede all'articolo 8, commi 7 e 8, la possibilità per il Ministero di procedere alla sottoscrizione dell'Accordo per l'innovazione anche in assenza del cofinanziamento delle regioni, delle province autonome e delle altre amministrazioni pubbliche interessate dall'Accordo, detraendo dal contributo diretto alla spesa concedibile una quota pari a quella prevista a carico dei suddetti soggetti e pari al tre per cento dei costi e delle spese ammissibili complessivi;
- il decreto del Ministro dello sviluppo economico 12 febbraio 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 18 aprile 2019, n. 92, che destina ulteriori

risorse finanziarie del Fondo per la crescita sostenibile, pari a euro 150.000.000,00, al sostegno di iniziative di ricerca e sviluppo nei settori applicativi della Strategia nazionale di specializzazione intelligente relativi a “Fabbrica intelligente”, “Agrifood” e Scienze della vita”, di cui al Capo II, procedura negoziale, del decreto ministeriale 5 marzo 2018;

- l'articolo 1, comma 4, del predetto decreto del Ministro dello sviluppo economico 12 febbraio 2019, che sostituisce la tabella relativa alle risorse finanziarie suddivise per area tematica e tipologia di procedura di cui all'allegato n. 3 al decreto ministeriale 5 marzo 2018 e che riporta il dettaglio delle risorse rese disponibili, suddivise per settore applicativo e tipologia di procedura, prevedendo, per la procedura negoziale di cui al Capo II dello stesso decreto 5 marzo 2018, risorse complessivamente pari a euro 545.678.400,00, di cui:
 - euro 325.119.000,00 per le regioni più sviluppate (Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Lazio, Liguria, Lombardia, Marche, Piemonte, Toscana, Trentino-Alto-Adige, Umbria, Valle d'Aosta e Veneto) suddivisi come segue: euro 161.047.600,00 per il settore applicativo “Fabbrica intelligente”; euro 80.047.600,00 per il settore applicativo “Agrifood” ed euro 84.023.800,00 per il settore applicativo “Scienze della vita”;
 - euro 60.000.000,00 per le regioni in transizione (Abruzzo, Molise e Sardegna) suddivisi come segue: euro 20.000.000,00 per il settore applicativo “Fabbrica intelligente”; euro 20.000.000,00 per il settore applicativo “Agrifood” ed euro 20.000.000,00 per il settore applicativo “Scienze della vita”;
 - euro 160.559.400,00 per le regioni meno sviluppate (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia) suddivisi come segue: euro 63.519.800,00 per il settore applicativo “Fabbrica intelligente”; euro 40.519.800,00 per il settore applicativo “Agrifood” ed euro 56.519.800,00 per il settore applicativo “Scienze della vita”;
- l'articolo 2, del predetto decreto del Ministro dello sviluppo economico 12 febbraio 2019 che definisce le modalità di concessione delle agevolazioni previste dal decreto del Ministro dello sviluppo economico 5 marzo 2018 – Capo II, stabilendo che: 1) nell'ambito della fase di negoziazione, il limite massimo dell'intensità d'aiuto delle agevolazioni concedibili è pari al cinquanta per cento dei costi di ricerca industriale e al venticinque per cento dei costi di sviluppo sperimentale, tenuto conto dell'apporto finanziario reso disponibile dalle regioni, dalle province autonome e dalle altre amministrazioni sottoscrittrici l'Accordo per

l'innovazione ai sensi all'articolo 6, comma 2, dello stesso decreto direttoriale 27 settembre 2018; 2) il finanziamento agevolato, qualora richiesto, è concedibile esclusivamente ai soggetti di piccola o media dimensione di cui all'articolo 4, commi 1 e 2, del decreto ministeriale 5 marzo 2018, con esclusione degli Organismi di ricerca; 3) le maggiorazioni del contributo diretto alla spesa, qualora richieste, possono essere concesse esclusivamente a valere su eventuali risorse finanziarie messe a disposizione dalle regioni, dalle province autonome e dalle altre amministrazioni pubbliche sottoscrittrici dell'Accordo per l'innovazione, ulteriori rispetto a quelle di cui all'articolo 6, comma 2, del decreto direttoriale 27 settembre 2018;

- la direttiva del Ministro dello sviluppo economico 14 aprile 2017 recante indicazioni per il contrasto dei fenomeni di delocalizzazione;
- il decreto-legge 12 luglio 2018, n. 87, convertito in legge, con modificazioni, dall'articolo 1, comma 1, della legge 9 agosto 2018, n. 96, recante, all'articolo 5, disposizioni per il contrasto alla delocalizzazione delle imprese italiane o estere operanti sul territorio nazionale e che hanno ottenuto dallo Stato aiuti per investimenti produttivi e, all'articolo 6, disposizioni a tutela dell'occupazione
- nelle imprese beneficiarie di aiuti;
- il regime di aiuto n. SA.53634, registrato in data 5 marzo 2019, inerente all'intervento del Fondo per la crescita Sostenibile a favore di progetti di ricerca e sviluppo realizzati nell'ambito di accordi sottoscritti dal Ministero dello sviluppo economico con le regioni e le altre amministrazioni pubbliche interessate;
- la legge regionale 30 dicembre 2016, n. 30 "Collegato alla legge di stabilità regionale 2017", articolo 81, che consente alla Giunta regionale del Veneto di utilizzare le risorse di cui al fondo regionale di rotazione, istituito con legge regionale 9 febbraio 2001, n. 5, articolo 23, per cofinanziare progetti di investimento di imprese venete che siano destinatari di interventi agevolativi statali e/o comunitari, sulla base delle modalità operative da questi ultimi previsti;
- la legge regionale 19 febbraio 2014 n. 11 "Impresa Lombardia: per la libertà di impresa, il lavoro e la competitività" con la quale Regione Lombardia promuove la crescita competitiva e la capacità di innovazione del sistema produttivo e l'attrattività del contesto territoriale e

sociale della Lombardia nel rispetto dei principi di responsabilità, sussidiarietà e fiducia e libertà di iniziativa economica;

- la legge regionale 24 settembre 2015, n.26 “Manifattura diffusa creativa e tecnologica 4.0” con la quale Regione Lombardia promuove lo sviluppo e la diffusione della manifattura innovativa anche attraverso il sostegno a progetti di innovazione e ricerca e l’accesso a strumenti innovativi finalizzati a incrementarne la capacità competitiva delle imprese;
- la deliberazione di giunta regionale n. XI / 3200 del 03/06/2020 Fondo per la crescita sostenibile - Accordi con ministero dello sviluppo economico: approvazione dello schema di accordo e impegno delle risorse finanziarie;
- la domanda presentata in data 27 novembre 2018, con la quale la società capofila Raytec Vision S.p.A. ha trasmesso la proposta progettuale, inerente il settore applicativo “Agrifood”, denominata “*Studio e sviluppo di TEcnologie avanzate per il SORTing automaticO nei processi di produzione alimentari - TESORO*”, individuando puntualmente gli investimenti in attività di ricerca e sviluppo che intende realizzare insieme ai soggetti coproponenti Politecnico di Milano, Cotrapa 2000 Società Agricola Cooperativa, I.S.S. s.r.l. e Sipro S.r.l. nelle proprie unità produttive site nei territori della Regione Lombardia, della Regione del Veneto, della Regione Calabria e della Regione Emilia-Romagna, per un importo previsto di euro 5.635.150,00 (*cinquemilioneicentotrentacinque milacentocinquanta/00*);
- la positiva valutazione della proposta progettuale effettuata dal Consiglio nazionale delle ricerche (CNR), organismo di ricerca facente parte del raggruppamento temporaneo di operatori economici, costituitosi con atto del 23 ottobre 2014 e convenzionato con il Ministero in data 29 ottobre 2014 (Soggetto gestore del Fondo per la crescita sostenibile), acquisita in data 6 giugno 2019;
- la nota inviata, a mezzo posta elettronica certificata, in data 14 febbraio 2020, con la quale il Ministero, sentite le Regioni e le altre amministrazioni pubbliche coinvolte nell’Accordo, ha comunicato alla società capofila Raytec Vision S.p.A. le agevolazioni massime concedibili a sostegno della proposta progettuale denominata “*Studio e sviluppo di TEcnologie avanzate per il SORTing automaticO nei processi di produzione alimentari - TESORO*”;

- la nota inviata, a mezzo posta elettronica certificata, in data 6 aprile 2020, con la quale la società capofila Raytec Vision S.p.A. ha condiviso quanto comunicato dal Ministero;
- l'articolo 53, comma 16-ter, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, così come integrato dalla legge 6 novembre 2012 n. 190, che prevede che i dipendenti che, negli ultimi tre anni di servizio, hanno esercitato poteri autoritativi o negoziali per conto delle pubbliche amministrazioni non possono svolgere, nei tre anni successivi alla cessazione del rapporto di pubblico impiego, attività lavorativa o professionale presso i soggetti privati destinatari dell'attività della pubblica amministrazione svolta attraverso i medesimi poteri. I contratti conclusi e gli incarichi conferiti in violazione di quanto previsto dal presente comma sono nulli ed è fatto divieto ai soggetti privati che li hanno conclusi o conferiti di contrattare con le pubbliche amministrazioni per i successivi tre anni ed è prevista la restituzione dei compensi eventualmente percepiti e accertati ad essi riferiti;

CONSIDERATO CHE

- le risorse disponibili per la concessione delle agevolazioni di cui al decreto del Ministro dello sviluppo economico 5 marzo 2018, integrate con il decreto del Ministro dello sviluppo economico 12 febbraio 2019, sono sufficienti alla copertura delle agevolazioni richieste, in relazione agli investimenti in attività di ricerca e sviluppo da realizzare;
- il Ministero dello sviluppo economico, la Regione Lombardia, la Regione del Veneto, la Regione Calabria e la Regione Emilia-Romagna hanno approfondito i temi proposti e le possibili ricadute sui territori interessati;
- con delibera n. del 2020, la Giunta della Regione Lombardia ha reso disponibile, per il cofinanziamento delle attività di ricerca e sviluppo, un importo di euro 43.012,50 (*quarantatremiladodici/50*), pari al 3,00% del costo complessivo del progetto, come previsto dall'articolo 12 del decreto del Ministro dello sviluppo economico 5 marzo 2018 e dall'articolo 2 del decreto del Ministro dello sviluppo economico 12 febbraio 2019 a valere sulle risorse del bilancio regionale;
- con delibera n. 988 del 21 luglio 2020, la Giunta della Regione del Veneto ha reso disponibile, per il cofinanziamento delle attività di ricerca e sviluppo, un importo di euro 81.875,00 (*ottantunomilaottocentosettantacinque/00*) nella forma del finanziamento

agevolato, pari al 5,00% del costo complessivo sostenuto dalla co-proponente Sipro S.r.l. con sede localizzata in Veneto, come previsto dall'articolo 12 del decreto del Ministro dello sviluppo economico 5 marzo 2018 e dall'articolo 2 del decreto del Ministro dello sviluppo economico 12 febbraio 2019 a valere sulle risorse provenienti dal bilancio regionale, di cui al fondo di rotazione ex articolo 23 della legge regionale 9 febbraio 2001 n.5 gestito da Veneto Sviluppo S.p.A.;

- con delibera n. 1382 del 05 agosto 2019, la Giunta della Regione Emilia-Romagna ha stabilito di non cofinanziare le proposte progettuali presentate a valere sul decreto del Ministro dello sviluppo economico – Capo II, rendendosi, altresì, disponibile ad assicurare il sostegno e la valorizzazione sul territorio dei progetti approvati dal Ministero e ritenuti coerenti con le politiche regionali;
- la Regione Calabria ha manifestato interesse al sostegno della proposta progettuale, ma non essendosi verificate le condizioni economiche favorevoli per il cofinanziamento, ai sensi dell'articolo 8 comma 7 del decreto direttoriale del 27 settembre 2018, si procederà al cofinanziamento dell'iniziativa, in assenza del contributo della Regione Calabria;
- con decreto del 13 agosto 2020 il Ministro dello sviluppo economico ha autorizzato la sottoscrizione dell'Accordo;
- il Ministero dello sviluppo economico, stipulando il presente Accordo, intende impegnarsi a sostenere la realizzazione del programma di investimenti in attività di ricerca e sviluppo denominato *“Studio e sviluppo di TECnologie avanzate per il SORTing automaticO nei processi di produzione alimentari - TESORO”* promosso dalla società capofila Raytec Vision S.p.A., concedendo a quest'ultima e ai soggetti co-proponenti agevolazioni nella forma del contributo alla spesa e del finanziamento agevolato, per un importo complessivo massimo pari ad euro 3.276.483,50 (*tremilioniduecentosettantaseimila quattrocentottantatre/50*);
- la società capofila Raytec Vision S.p.A. e i soggetti co-proponenti Politecnico di Milano, Cotrapa 2000 Società Agricola Cooperativa, I.S.S. s.r.l. e Sipro S.r.l., in conformità alle disposizioni previste all'articolo 53, comma 16-ter, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, così come integrato dalla legge 6 novembre 2012 n. 190, dichiarano di non aver affidato, a decorrere dall'entrata in vigore della citata norma, incarichi o lavori retribuiti e si obbligano a non affidare, anche a seguito della sottoscrizione del presente Accordo

incarichi, di natura autonoma o subordinata, a ex dipendenti del Ministero dello sviluppo economico, della Regione Lombardia e della Regione del Veneto, che, negli ultimi tre anni di servizio, hanno esercitato poteri autoritativi o negoziali per conto dello stesso Ministero o delle Regioni che non possono svolgere, nei tre anni successivi alla cessazione del rapporto di pubblico impiego, attività lavorativa o professionale presso i soggetti privati destinatari dell'attività della pubblica amministrazione svolta attraverso i medesimi poteri;

- il Ministero dello sviluppo economico, la Regione Lombardia, la Regione del Veneto, e la società capofila Raytec Vision S.p.A. e i soggetti co-proponenti Politecnico di Milano, Cotrapa 2000 Società Agricola Cooperativa, I.S.S. s.r.l. e Sipro S.r.l. (congiuntamente, le “Parti”), manifestano la volontà di sottoscrivere un Accordo per l’innovazione (di seguito “Accordo”) per dare attuazione agli obiettivi e agli interventi indicati.

Tutto ciò premesso, le Parti

CONVENGONO E STIPULANO QUANTO SEGUE

Articolo 1

(Premesse)

1. Le Premesse e gli allegati formano parte integrante e sostanziale del presente Accordo.

Articolo 2

(Finalità dell’Accordo)

1. Con il presente Accordo il Ministero dello sviluppo economico, la Regione Lombardia e la Regione del Veneto si propongono di sostenere, mediante la concessione di agevolazioni, il programma di investimenti in attività di ricerca e sviluppo denominato “*Studio e sviluppo di TEcnologie avanzate per il SORTing automaticO nei processi di produzione alimentari - TESORO*” promosso dalla società capofila Raytec Vision S.p.A. e i soggetti co-proponenti Politecnico di Milano, Cotrapa 2000 Società Agricola Cooperativa, I.S.S. s.r.l. e Sipro S.r.l., da realizzare presso le unità produttive site nei territori della Regione Lombardia, della Regione del Veneto, della Regione Calabria e della Regione Emilia-Romagna, finalizzato allo sviluppo di proposizioni innovative e descritto nella Proposta progettuale del 27 novembre 2018.

Articolo 3

(Progetti ammissibili e agevolazioni concedibili)

1. La concessione delle agevolazioni previste dal presente Accordo è subordinata:
 - a) alla presentazione della domanda, da parte della società Raytec Vision S.p.A., secondo le modalità indicate all'articolo 4, comma 1;
 - b) alla valutazione positiva dei progetti di ricerca e sviluppo secondo i criteri stabiliti dal decreto del Direttore generale per gli incentivi alle imprese 27 settembre 2018;
 - c) alla verifica del rispetto di tutti gli adempimenti previsti all'articolo 7, comma 1, lettera d).
2. Le agevolazioni, fatto salvo quanto previsto al comma 1, sono concesse – nel rispetto dei limiti delle intensità massime di aiuto, comprensive delle eventuali maggiorazioni, stabiliti dagli articoli 4 e 25 del regolamento (UE) n. 651/2014 – nella forma del contributo diretto alla spesa e del finanziamento agevolato fino a un importo massimo di euro 3.401.371,00 (*tremilioniquattrocentounomilatrecentosettantuno/00*).
3. La prima erogazione può essere disposta a titolo di anticipazione, nel limite massimo del 30% del totale delle agevolazioni concesse, esclusivamente previa presentazione di fidejussione bancaria o polizza assicurativa.

Articolo 4

(Procedura di accesso alle agevolazioni e criteri di valutazione)

1. Le domande di accesso alle agevolazioni devono essere presentate al Soggetto gestore del Fondo per la crescita sostenibile entro 2 mesi dalla data di sottoscrizione del presente Accordo, secondo le modalità previste all'articolo 9 del decreto del Direttore generale per gli incentivi alle imprese 27 settembre 2018 citato nelle premesse.
2. Ai fini della valutazione dei progetti, sono adottate le modalità istruttorie previste all'articolo 10 del decreto del Direttore generale per gli incentivi alle imprese 27 settembre 2018.

Articolo 5

(Quadro finanziario dell'Accordo)

1. Per quanto di competenza del Ministero dello sviluppo economico, si provvederà alla valutazione ed al finanziamento dei progetti di ricerca e sviluppo presentati società Raytec Vision S.p.A., ed alla successiva gestione dei progetti approvati.
2. Per quanto di competenza della Regione Lombardia, si provvederà al cofinanziamento del suddetto progetto di ricerca e sviluppo agevolato dal Ministero dello sviluppo economico utilizzando risorse finanziarie regionali già trasferite e disponibili sul fondo appositamente istituito presso il Ministero per la realizzazione degli interventi previsti dagli accordi presentati dalle imprese operanti in Regione Lombardia.
3. Per quanto di competenza della Regione del Veneto, si provvederà al cofinanziamento del suddetto progetto di ricerca e sviluppo agevolato dal Ministero dello sviluppo economico utilizzando risorse finanziarie provenienti dal bilancio regionale, di cui al fondo di rotazione ex articolo 23 della legge regionale 9 febbraio 2001 n.5 gestito da Veneto Sviluppo S.p.A.
4. Il costo complessivo previsto per la realizzazione dei progetti di ricerca e sviluppo ammonta ad euro 5.635.150,00 (*cinquemilioneiseicentotrentacinquemilacentocinquanta/00*) e le relative agevolazioni massime concedibili ammontano ad euro 3.401.371,00 (*tremilioniquattrocentounomilatrecentosettantuno/00*), secondo la ripartizione di seguito indicata:

Società proponente	Attività	Costi progetto (€)	Agevolazioni (€)								Totale agevolazioni massime concedibili (€)
			MiSE				Regione Lombardia		Regione del Veneto		
			Contributo alla spesa	%	Finanz. Agev.	%	Contributo alla spesa	%	Finanz.. Agev.	%	
Raytec Vision SpA (Emilia Romagna)	R.I.	1.518.900,00	668.316,00	44,00%	303.780,00	20,00%					972.096,00
	S.S.	265.000,00	50.350,00	19,00%	53.000,00	20,00%					103.350,00
	Totale	1.783.900,00	718.666,00		356.780,00						1.075.446,00
Sipro Srl (Veneto)	R.I.	1.450.000,00	609.000,00	42,00%	290.000,00	20,00%			72.500,00	5,00%	971.500,00
	S.S.	187.500,00	31.875,00	17,00%	37.500,00	20,00%			9.375,00	5,00%	78.750,00
	Totale	1.637.500,00	640.875,00		327.500,00				81.875,00		1.050.250,00
Cotrapa 2000 (Calabria)	R.I.	660.000,00	290.400,00	44,00%	132.000,00	20,00%					422.400,00
	S.S.	120.000,00	22.800,00	19,00%	24.000,00	20,00%					46.800,00
	Totale	780.000,00	313.200,00		156.000,00						469.200,00
I.S.S. Srl (Lombardia)	R.I.	560.000,00	246.400,00	44,00%	112.000,00	20,00%	16.800,00	3,00%			375.200,00
	S.S.	70.000,00	13.300,00	19,00%	14.000,00	20,00%	2.100,00	3,00%			29.400,00
	Totale	630.000,00	259.700,00		126.000,00		18.900,00				404.600,00
Politecnico	R.I.	803.750,00	377.762,50	47,00%			24.112,50	3,00%			401.875,00

di Milano (Lombardia)	S.S.		0,00							
	Totale	803.750,00	377.762,50			24.112,50				401.875,00
		5.635.150,00	2.310.203,50		966.280,00	43.012,50		81.875,00		3.401.371,00

Raytec Vision S.p.A.

- Mise:
 - 44,00% per i costi agevolabili delle attività di ricerca industriale nella forma di contributo alla spesa;
 - 19,00% per i costi agevolabili delle attività di sviluppo sperimentale nella forma di contributo alla spesa;
 - 20,00% per i costi agevolabili delle attività nella forma di finanziamento agevolato.

Sipro S.r.l.

- Mise:
 - 42,00% per i costi agevolabili delle attività di ricerca industriale nella forma di contributo alla spesa;
 - 17,00% per i costi agevolabili delle attività di sviluppo sperimentale nella forma di contributo alla spesa.
 - 20,00% per i costi agevolabili delle attività nella forma di finanziamento agevolato.
- Regione del Veneto:
 - 5,00% addizionali dei costi agevolabili per attività di ricerca industriale e sviluppo sperimentale nella forma di finanziamento agevolato.

Cotrapa 2000

- Mise:
 - 44,00% per i costi agevolabili delle attività di ricerca industriale nella forma di contributo alla spesa;
 - 19,00% per i costi agevolabili delle attività di sviluppo sperimentale nella forma di contributo alla spesa;
 - 20,00% per i costi agevolabili delle attività nella forma di finanziamento agevolato.

I.S.S. S.r.l.

- Mise:
 - 44,00% per i costi agevolabili delle attività di ricerca industriale nella forma di contributo alla spesa;
 - 19,00% per i costi agevolabili delle attività di sviluppo sperimentale nella forma di contributo alla spesa.
 - 20,00% per i costi agevolabili delle attività nella forma di finanziamento agevolato.
- Regione Lombardia:
 - 3,00% addizionali dei costi agevolabili per attività di ricerca industriale e sviluppo sperimentale nella forma di contributo alla spesa.

Politecnico di Milano

- Mise:
 - 47,00% per i costi agevolabili delle attività di ricerca industriale nella forma di contributo alla spesa;
- Regione Lombardia:
 - 3,00% addizionali dei costi agevolabili per attività di ricerca industriale e sviluppo sperimentale nella forma di contributo alla spesa.

Le risorse finanziarie messe a disposizione dal Ministero dello sviluppo economico graveranno sulle risorse rese disponibili con il decreto del Ministro dello sviluppo economico 5 marzo 2018 e ss.mm.ii. per le proposte progettuali inerenti al settore applicativo “Agrifood” da realizzare nei territori delle Regioni più sviluppate e nei territori delle Regioni meno sviluppate.

Le risorse finanziarie messe a disposizione dalla Regione del Veneto sono poste a carico delle risorse di cui al fondo di rotazione ex articolo 23 della legge regionale 9 febbraio 2001 n.5.

Le risorse finanziarie messe a disposizione dalla Regione Lombardia trovano copertura sul bilancio regionale 2020 – 2021 a valere sul capitolo n. 14.01.203.12833 già impegnate e trasferite per l’annualità 2020 a favore del fondo istituito presso il Ministero dello Sviluppo economico per la gestione degli accordi. Il trasferimento al fondo delle risorse relative all’annualità 2021 verrà effettuato a gennaio 2021.

Articolo 6

(Condizioni per il mantenimento delle agevolazioni)

1. Fatte salve le ulteriori disposizioni di revoca previste dalla normativa applicabile, l’impresa decade dal beneficio ricevuto qualora, nei 3 anni successivi alla data di conclusione del progetto agevolato per le piccole e medie imprese proponenti, ovvero nei 5 anni successivi alla data di conclusione del progetto agevolato per i soggetti di grande dimensione, si verifichi la cessazione dell’attività economica dell’impresa beneficiaria nell’unità produttiva interessata dalla realizzazione del progetto, o nel caso in cui tale attività sia rilocalizzata al di fuori del territorio di competenza dell’amministrazione sottoscrittrice.
2. Le Parti pubbliche del presente Accordo si riservano di valutare il mantenimento o meno delle agevolazioni nel caso in cui, nei 3 anni successivi alla data di conclusione del progetto agevolato per le piccole e medie imprese proponenti, ovvero nei 5 anni successivi alla data di conclusione del progetto agevolato per i soggetti di grande dimensione, l’impresa beneficiaria riduca i livelli occupazionali e/o la capacità produttiva, in misura tale da incidere significativamente sul raggiungimento degli obiettivi connessi alle ricadute economiche e industriali del progetto agevolato nell’ambito dell’Accordo. In ogni caso, ai sensi dell’art. 6 del decreto legge 12 luglio 2018, n.87, convertito, con modificazioni dalla legge 9 agosto 2018, n. 96, l’impresa decade dal beneficio qualora, fuori dei casi riconducibili al giustificato motivo oggettivo, riduca in misura superiore al 50 per cento i livelli occupazionali degli addetti

all'attività agevolata ai sensi del presente accordo nei cinque anni successivi alla data di completamento dell'investimento; qualora la riduzione di tali livelli sia superiore al 10 per cento, il beneficio è ridotto in misura proporzionale alla riduzione del livello occupazionale.

Articolo 7

(Impegni dei soggetti sottoscrittori)

1. Le Parti del presente Accordo, nello svolgimento delle attività di propria competenza, si impegnano a:
 - a) rispettare i termini, le condizioni e la tempistica concordati ed indicati nel presente Accordo;
 - b) utilizzare forme di immediata collaborazione e di stretto coordinamento;
 - c) procedere periodicamente alla verifica dell'adempimento delle obbligazioni derivanti dall'Accordo e, se necessario, proporre gli eventuali aggiornamenti al Comitato tecnico dell'Accordo di cui al successivo articolo 8;
 - d) attivare ed utilizzare in tempi rapidi tutte le risorse finanziarie individuate nel presente Accordo per la realizzazione degli interventi previsti.

In particolare, le risorse di Regione Lombardia sono già state trasferite al fondo così come disposto dalla deliberazione di Giunta regionale del 03 giugno 2020, n. 3200 "Fondo per la Crescita Sostenibile - Accordi con Ministero dello Sviluppo Economico: Approvazione dello Schema di Accordo e impegno delle risorse finanziarie.

In particolare, la Regione del Veneto si impegna a versare al Fondo per la crescita sostenibile le risorse finanziarie di propria competenza con le seguenti modalità:

- 60% entro 90 giorni dalla sottoscrizione del presente accordo;
- 40% in relazione ai fabbisogni prevedibili evidenziati dal Soggetto gestore del Fondo per la crescita sostenibile, tenuto conto dello stato di avanzamento del progetto, che presumibilmente potrà avvenire entro l'esercizio successivo la data di erogazione dell'acconto.

2. Il cofinanziamento regionale è vincolato alla valutazione definitiva del progetto di ricerca e sviluppo, con conseguente eventuale restituzione della somma eccedente già trasferita al Ministero dello sviluppo economico. Le modalità di gestione dell'iniziativa sono quelle definite dai decreti istitutivi ed implicano la responsabilità del procedimento, anche per la parte di agevolazione regionale, in capo al Ministero dello sviluppo economico che ne assume la piena titolarità. In particolare, in relazione a quanto stabilito dal decreto interministeriale 31 maggio 2017, n. 115 "Regolamento recante la disciplina per il funzionamento del Registro nazionale degli aiuti di Stato", gli obblighi di trasmissione al Registro nazionale aiuti (RNA) delle informazioni e dei dati individuati dal citato Regolamento per il funzionamento del RNA, previsti dall'articolo 2, comma 2 del decreto direttoriale 28 luglio 2017, sono in capo al Ministero dello sviluppo economico in quanto soggetto concedente.
3. Le modalità di trasferimento delle risorse messe a disposizione dalla Regione del Veneto saranno definite con apposita convenzione.
4. Coerentemente con la proposta progettuale presentata le società proponenti si impegnano al rispetto del livello occupazionale necessario alla realizzazione degli obiettivi previsti nella stessa.
5. Le società proponenti si impegnano a realizzare le attività di ricerca e sviluppo previste nella proposta progettuale oggetto del presente Accordo nel termine di 36 mesi dalla data di avvio ovvero in tempi più brevi ove reso necessario dalla normativa di riferimento per il cofinanziamento con risorse europee, pena la revoca delle agevolazioni.

Articolo 8

(Comitato tecnico dell'Accordo)

1. Con decreto del Direttore generale per gli incentivi alle imprese è istituito il Comitato tecnico per l'attuazione, il coordinamento ed il monitoraggio degli interventi presentati a valere sul decreto del Ministro dello sviluppo economico 5 marzo 2018 – Capo II.
2. Il Comitato tecnico è composto da rappresentanti del Ministero dello sviluppo economico, delle Regioni e delle Province autonome ed ha il compito di:
 - monitorare l'avanzamento delle attività e valutare le azioni necessarie per il raggiungimento degli obiettivi dei diversi Accordi;

- valutare le eventuali variazioni del singolo Accordo, coinvolgendo nel confronto di volta in volta le imprese interessate, fermo restando che sono ammissibili solo le variazioni che siano approvate all'unanimità dalle parti pubbliche;
 - verificare annualmente lo stato di attuazione delle attività indicate nei diversi Accordi, predisponendo un'apposita relazione generale.
3. Il Comitato si riunisce almeno due volte all'anno e comunque tutte le volte che il Presidente lo riterrà opportuno e/o dietro richiesta di ciascuna Parte. Le riunioni del Comitato possono essere svolte con modalità telematica.

Articolo 9

(Durata dell'Accordo)

1. Il presente Accordo ha durata fino al 31 dicembre 2023, ovvero fino al completamento delle attività e comunque non oltre i termini ultimi previsti dalle normative inerenti alle fonti di finanziamento del presente Accordo. Le Parti, per concorde volontà, si riservano la facoltà di prorogare l'efficacia o di rinnovarlo in tutto o in parte.

Articolo 10

(Disposizioni generali e finali)

1. Il presente Accordo è vincolante per i soggetti sottoscrittori.
2. Previa approvazione del Comitato Tecnico di cui al precedente articolo 8, possono aderire all'Accordo altri soggetti pubblici la cui partecipazione ed azione sia necessaria o comunque opportuna per la compiuta realizzazione delle attività e degli interventi previsti dal presente Accordo.
3. Le Parti si obbligano a compiere tutti gli atti necessari alla sua esecuzione.

Il presente Accordo sarà trasmesso alla Corte dei Conti per la prescritta registrazione.

Il presente Accordo è sottoscritto con firme digitali ai sensi del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, e successive modifiche.

Ministero dello sviluppo economico

Il Direttore generale per gli incentivi alle imprese

.....

Regione Lombardia

Il Direttore Generale della Direzione Sviluppo Economico

Paolo Mora

Regione del Veneto

Il Direttore dell'Area Sviluppo Economico

Mauro Trapani

Raytec Vision S.p.A.

Amministratore Delegato

Raffaele Pezzoli

Sipro S.r.l.

Amministratore Delegato

Gianfrancesco Mistrorigo

I.S.S. S.r.l.

Amministratore Delegato

Pietro Brivio

Cotrapa 2000 Società Agricola Cooperativa

Il Presidente

Gloria Maria Rosaria Tenuta

Politecnico di Milano

Direttore del Dipartimento di Meccanica

Marco Bocciolone

Serie Ordinaria n. 50 - Venerdì 11 dicembre 2020

D) ATTI DIRIGENZIALI

Giunta regionale

D.G. Istruzione, formazione e lavoro

D.d.u.o. 7 dicembre 2020 - n. 15343

Ulteriori disposizioni all'avviso pubblico per l'attuazione di misure di formazione continua - Fase VI e gestione delle offerte formative a seguito dell'emergenza sanitaria COVID 19

LA DIRIGENTE DELLA U.O. MERCATO DEL LAVORO

Richiamati:

- la legge regionale del 28 settembre 2006, n. 22 «Il mercato del lavoro in Lombardia» e ss.mm.ii.;
- la legge regionale del 6 agosto 2007, n. 19 «Norme sul sistema educativo di istruzione e formazione della Regione Lombardia» e ss.mm.ii.;
- la legge regionale del 5 ottobre 2015, n. 30 «Qualità, innovazione ed internazionalizzazione nei sistemi di istruzione, formazione e lavoro in Lombardia. Modifiche alle ll.rr. 19/2007 sul sistema di istruzione e formazione e 22/2006 sul mercato del lavoro»;
- il Programma Operativo Regionale (POR) a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale FESR 2014-2020 adottato con Decisione di Esecuzione della Commissione Europea del 12 febbraio 2015 C(2015) 923 finale e la conseguente d.g.r. del 6 marzo 2015, n. X/3251 di approvazione del POR Lombardia e ss.mm.ii.;
- la d.g.r. del 23 gennaio 2015, n. X/3069 relativa alla presa d'atto dell'approvazione del Programma Operativo Regionale - a valere sul Fondo Sociale Europeo (FSE) 2014/2020 da parte della Commissione Europea con Decisione di Esecuzione CE del 17 dicembre 2014 C(2014) 10098 finale e relative modifiche approvate con Decisione del 20 febbraio 2017 C (2017) 1311, Decisione del 12 giugno 2018 C (2018) 3833 e Decisione del 30 aprile 2019 C (2019) 3048;

Vista la d.g.r. del 31 gennaio 2020 n. XI/2770 «Linee guida per l'attuazione degli interventi di Formazione Continua - fase VI - POR FSE 2014-2020 - ASSE PRIORITARIO I - OCCUPAZIONE che prevede incentivi alle imprese finalizzati ad adeguare le competenze dei lavoratori attraverso interventi di formazione sulla base delle esigenze espresse dai datori di lavoro;

Atteso che la citata d.g.r. n. XI/2770/2020 prevede, in particolare:

- l'assegnazione di voucher formativi rivolti alle aziende per l'acquisto di offerte formative a valere su un Catalogo approvato da Regione Lombardia;
- la predisposizione di un Catalogo regionale dell'Offerta Formativa di Formazione Continua, costituito dalle proposte presentate dai soggetti con iscrizione definitiva alle sezioni A o B dell'Albo regionale degli operatori accreditati per i servizi di istruzione e formazione professionale, dalle Università lombarde e loro Consorzi e dalle Fondazioni ITS (Istituti di Istruzione Tecnica Superiore);

Vista altresì la d.g.r. del 15 aprile 2020 n. XI/3042 «Interventi di Formazione continua fase VI - misure a sostegno delle aziende in occasione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19», con la quale:

- si è stabilito che la prima fase della Formazione continua rivolta alle imprese, in attuazione della citata d.g.r. n. XI/2770/2020, avrà come priorità il finanziamento degli interventi richiesti dalle imprese che hanno sospeso l'attività lavorativa a seguito dell'emergenza COVID-19 o hanno introdotto modalità di lavoro a distanza, al fine di consentire l'attuazione degli eventi formativi durante il periodo di sospensione;
- si è consentito, in deroga alle disposizioni regionali e per la durata delle misure emanate per il contenimento e la gestione dell'emergenza epidemiologica COVID-19, alla realizzazione delle attività didattiche in modalità a distanza FAD o E - learning da parte di enti accreditati alla formazione;

Visto l'Avviso «Approvazione dell'Avviso Pubblico per l'attuazione di misure di Formazione Continua - Fase VI - POR FSE 2014-2020 - Asse Prioritario I - Occupazione» (di seguito Avviso) approvato il 27 maggio 2020 con d.d.u.o. n. 6251;

Visto il dduo 9101 del 28 luglio 2020 con il quale, in particolare, si è disposto che:

- fino al 31 dicembre 2020 sono sottoposte alla valutazione del Nucleo di valutazione solo le offerte, relative alla prime e seconda finestra di presentazione, che hanno una concreta prospettiva di avvio entro il 31 dicembre 2020, corredate da una comunicazione PEC con le informazioni e le modalità descritte nell'Avviso al paragrafo B.2.a.i. dell'Allegato A del d.d.u.o. 6251/2020;
 - Le offerte presentate che non avranno nessuna edizione realizzata entro il 31 dicembre 2020, decadono e potranno essere ripresentate nelle finestre temporali successive;
 - L'apertura entro dicembre 2020 di una 3° finestra, per le edizioni da avviare nel primo semestre 2021, rinviando ad un successivo provvedimento la definizione delle date e delle modalità di attuazione;
- Visto il d.d.u.o. 10803 del 17 settembre 2020 con il quale si è provveduto:
- a modificare il paragrafo C.4.a Adempimenti post concessione dell'allegato A dell'avviso approvato dduo 6251/2020 come segue:
 - L'impresa deve avviare la fruizione del corso richiesto entro 30 giorni solari dalla data di avvio indicata nella domanda di voucher o, in alternativa, entro 30 giorni solari dalla data di ammissione del voucher da parte di Regione Lombardia;
 - Tutte le attività connesse all'adozione e all'attuazione dei percorsi di formazione continua dovranno essere concluse e quietanzate entro 12 mesi dalla data di ammissione al finanziamento;
 - di posticipare al 31 ottobre 2020 la presentazione delle domande di voucher per le aziende che hanno avviato percorsi formativi che sono già stati autorizzati da Regione Lombardia con le modalità descritte nel paragrafo B.2.a.i - fase transitoria del richiamato avviso - ivi compresi i corsi il cui avvio, per problemi organizzativi dell'azienda, è stato riprogrammato al mese di settembre 2020;

Visto il d.p.c.m. del 3 novembre 2020 «Ulteriori disposizioni attuative del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 maggio 2020, n. 35, recante «Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19», e del decreto-legge 16 maggio 2020, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 luglio 2020, n. 74, recante «Ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19». (20A06109), (GU Serie Generale n.275 del 4 novembre 2020 - Suppl. Ordinario n. 41)

Rilevato che a causa del perdurare dell'emergenza sanitaria molte aziende si trovano ad affrontare una continua riorganizzazione delle attività aziendali sulla base delle mutevoli disposizioni normative per il contrasto alla pandemia e che anche gli Operatori accreditati, di conseguenza, devono riprogrammare l'erogazione della didattica sulla base delle rinnovate esigenze aziendali;

Preso atto che, alla luce dei provvedimenti attuativi relativi all'emergenza sanitaria, nonché delle disposizioni del sopraccitato DPCM, Regione Lombardia ha comunicato agli operatori, tramite il sito istituzionale www.fse.regione.lombardia.it, e la piattaforma Cruscotto la possibilità di completare in modalità FAD i percorsi già avviati nell'ambito di formazione continua;

Ritenuto per le motivazioni sopra descritte:

- di approvare ulteriori disposizioni all'Avviso pubblico per l'attuazione di misure di Formazione Continua - Fase VI e gestione delle offerte formative a seguito dell'emergenza sanitaria da Covid-19, illustrate nell'allegato A parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
- di fare salve tutte le altre disposizioni contenute nell'avviso di cui al dduo 6251/2020 e ss.ii;

Vista la legge regionale 7 luglio 2008 n. 20 «Testo unico delle leggi regionali in materia di organizzazione del personale» nonché i provvedimenti organizzativi relativi alla XI Legislatura ed in particolare:

- la d.g.r. del 4 aprile 2018 n. XI/5 «Il Provvedimento organizzativo XI Legislatura» con cui si stabilisce di costituire le Direzioni Generali ai fini della definizione della nuova organizzazione di impianto della XI Legislatura, coerentemente agli ambiti di delega afferenti i singoli incarichi assessorili;
- la d.g.r. del 17 maggio 2018 n. XI/126 «Il Provvedimento organizzativo con la quale sono stati nominati, con decorrenza 1 giugo 2018 i Direttori Generali, Centrali e di Area di funzione specialistica;

- la d.g.r. del 3 maggio 2018 n. XI/ 182 «III Provvedimento organizzativo» con la quale è stato approvato il nuovo assetto organizzativo della Giunta regionale o seguito dell'avvio della XI Legislatura;
- la d.g.r. del 30 settembre 2019 n. XI/2190 con la quale è stato attribuito l'incarico di Direttore della Direzione Generale Istruzione Formazione e Lavoro alla D.ssa Sabrina Sammuri;
- la d.g.r. del 20 gennaio 2020 n. XI/2752 «I Provvedimento Organizzativo 2020» e successive modifiche e integrazioni;

Dato atto che il presente provvedimento è assunto nel rispetto dei termini procedurali previsti dalla l. 241/90, entro 30 giorni dalla data di approvazione delle offerte da parte del Nucleo di Valutazione

DECRETA

1. di approvare ulteriori disposizioni all'avviso pubblico per l'attuazione di misure di Formazione Continua - Fase VI e gestione delle offerte formative a seguito dell'emergenza sanitaria COVID -19, illustrate nell'allegato A parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

2. di fare salve tutte le altre disposizioni contenute dell'avviso di cui al dduo 6251/2020 e ss.ii;

3. di attestare che il presente atto non è soggetto agli obblighi di pubblicazione di cui agli artt. 26 e 27 del d.lgs. 33/2013;

4. di disporre la pubblicazione del presente provvedimento e dei relativi allegati sul Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia (BURL), sul portale istituzionale di Regione Lombardia - www.regione.lombardia.it - Sezione Bandi e sul portale www.fse.regione.lombardia.it.

La dirigente
Paola Angela Antonicelli

— • —

ULTERIORI DISPOSIZIONI ALL'AVVISO PUBBLICO PER L'ATTUAZIONE DI MISURE DI FORMAZIONE CONTINUA –FASE VI E GESTIONE DELLE OFFERTE FORMATIVE A SEGUITO DELL'EMERGENZA SANITARIA COVID 19

In questo momento di particolare difficoltà causato dal perdurare dell'emergenza sanitaria, è richiesto di adeguare i tempi del procedimento, per rispondere alla richiesta di maggiore flessibilità sia da parte delle Aziende di riprogrammare le attività aziendali sulla base delle mutevoli disposizioni normative, sia da parte degli Operatori accreditati che, di conseguenza, devono riprogrammare l'erogazione della didattica.

1 -Creazione e avvio delle edizioni formative

Si disciplinano le condizioni per cui può essere consentito l'avvio del corso nelle more dell'esito istruttorio.

I soggetti beneficiari del voucher di cui al paragrafo **A.3 dell'avviso di cui al dduo 6251/2020 devono** presentare le richieste di voucher tramite Bandi on Line almeno 30 giorni prima della realizzazione dell'evento formativo. A partire dalla data di pubblicazione del presente atto, non sarà possibile presentare domande di voucher con data di inizio prevista del corso antecedente a **30 giorni** dalla data di presentazione della domanda.

Il corso **può essere fruito nelle date programmate anche prima della concessione del contributo**, qualora entro il suddetto periodo **di 30 giorni** non si concluda l'esito istruttorio da parte di Regione Lombardia della domanda di voucher. Anche in questo caso, il riconoscimento delle spese sostenute per la fruizione del corso è subordinato al superamento dell'istruttoria di ammissibilità effettuata da Regione Lombardia secondo le modalità descritte al paragrafo C.3.b. Pertanto, in nessun caso, anche qualora l'esito dell'istruttoria sia successivo ai 30 giorni previsti, saranno riconosciute spese per la fruizione anticipata dei corsi per voucher che risultano non ammissibili.

2 - Rendicontazione delle domande di voucher:

Considerato quanto previsto al punto **C.4.b. Caratteristiche della fase di rendicontazione** dell'Avviso, secondo cui la rendicontazione deve essere presentata entro 60 giorni solari, (compresi sabati domeniche e festivi) dalla data di conclusione del corso di formazione, come risultante sul sistema informativo SIUF, per il quale è stato richiesto il voucher e tenuto conto del periodo emergenziale i tempi per la rendicontazione delle domande di voucher sono estesi a **90 giorni solari** (compresi sabati domeniche e festivi) dalla data di conclusione del corso di formazione.

Per le richieste di voucher il cui corso risulta concluso prima della concessione del contributo, i 90 giorni decorrono dalla data di ammissione del voucher da parte di Regione Lombardia.

3 - Offerte formative

A seguito dell'emergenza sanitaria è **posticipato al 31 marzo 2021** il termine ultimo per l'avvio delle offerte formative relative alla prima e alla seconda finestra di presentazione.

Per le offerte non ancora valutate e che hanno una concreta prospettiva di avvio entro il 31 marzo 2021, si dovrà seguire la procedura descritte nell'Avviso di cui al dduo 6251/2020 al paragrafo B.2.a.i. dell'Allegato A. _La comunicazione di avvio dovrà essere presentata via PEC entro e non oltre il **15 febbraio 2021**.

Le offerte presentate e non ancora valutate, che non avranno nessuna edizione realizzata entro il 31 marzo 2021, decadono e potranno essere ripresentate nelle finestre temporali successive.

I termini e le modalità per la presentazione delle offerte formative della Terza finestra verranno definite con apposito provvedimento.

4 - Formazione A Distanza

A seguito dei provvedimenti attuativi relativi all'emergenza sanitaria, nonché delle relative ordinanze Regionali vigenti, così come già comunicato da Regione Lombardia, è possibile nel rispetto delle modalità di attuazione disposte con la dgr 3042/2020:

- completare in modalità FAD i percorsi già avviati in presenza nell'ambito delle misure di formazione continua;
- avviare percorsi previsti in presenza in modalità FAD.

Gli operatori dovranno pertanto inviare comunicazione preventiva a Regione Lombardia tramite mail a controlliprimolivello@regione.lombardia.it dell'utenza GUEST, l'esatta calendarizzazione delle lezioni sulle piattaforme dedicate a ciascuna misura, con il dettaglio della data e dell'orario di svolgimento delle Lezioni.

Per i percorsi formativi svolti in modalità di erogazione mista (presenza e FAD), rimane fermo il limite massimo dei partecipanti di 30; mentre per i percorsi che prevedevano una didattica esclusiva in FAD il limite massimo è pari a 20.

Per quanto non disciplinato o modificato nel presente provvedimento, restano vigenti le disposizioni dell'Avviso approvato con dduo **6251/2020**.

Serie Ordinaria n. 50 - Venerdì 11 dicembre 2020

D.G. Welfare

D.d.u.o. 1 dicembre 2020 - n. 15010**Ente «Residenza Angelo Maj Fondazione Onlus», con sede legale in Darfo Boario Terme (BS), via Galileo Galilei n. 16: riconoscimento di ente unico di una pluralità di unità di offerta socio-sanitarie accreditate**

IL DIRIGENTE DELLA U. O.

POLO OSPEDALIERO

Visti:

- il d.lgs. 30 dicembre 1992, n. 502 e successive modificazioni e integrazioni;
- il d.p.r. 14 gennaio 1997, «Approvazione dell'atto di indirizzo e coordinamento alle Regioni ed alle Province autonome di Trento e Bolzano in materia di requisiti strutturali, tecnologici ed organizzativi minimi per l'esercizio delle attività sanitarie da parte delle strutture pubbliche e private»;
- il d.p.c.m. 12 gennaio 2017 «Livelli essenziali di assistenza»;
- la l.r. 30 dicembre 2009, n. 33, «Testo unico delle leggi regionali in materia di sanità» come modificata con l.r. 11 agosto 2015, n. 23, «Evoluzione del sistema socio-sanitario lombardo: modifiche al Titolo I e al Titolo II della legge regionale 30 dicembre 2009 n. 33 (Testo unico delle leggi regionali in materia di sanità)»;
- la d.c.r. 17 novembre 2010, n. 88, «Piano SocioSanitario Regionale 2010 - 2014»;

Richiamate le d.g.r.:

- 14 dicembre 2001, n. 7435, «Attuazione dell'art. 12, commi 3 e 4 della l.r. 11 luglio 1997, n. 31: Requisiti per l'autorizzazione al funzionamento e per l'accREDITAMENTO delle Residenze Sanitarie Assistenziali per Anziani (RSA)»;
- 7 aprile 2003, n. 12618, «Definizione degli standard di personale per l'autorizzazione al funzionamento e l'accREDITAMENTO delle Residenze Sanitarie Assistenziali per anziani (RSA) e prima revisione del sistema di remunerazione regionale (in attuazione della d.g.r. n. 7435 del 14 dicembre 2001)»;
- 30 maggio 2012, n. 3541, «Definizione dei requisiti specifici per l'esercizio e l'accREDITAMENTO dell'assistenza domiciliare integrata», rettificata dalla d.g.r. 6 giugno 2012, n. 3584»;
- d.g.r. 25 luglio 2012, n. 3851, «Determinazioni in ordine alle tariffe sperimentali dei nuovi profili dell'assistenza domiciliare integrata (ADI)»;
- d.g.r. 28 novembre 2016, n. 5918 «Disposizioni in merito all'evoluzione del modello organizzativo della rete delle cure palliative in Lombardia: integrazione dei modelli organizzativi sanitario e socio-sanitario»;
- 31 ottobre 2014, n. 2569, «Revisione del sistema di esercizio e accREDITAMENTO delle unità di offerta socio-sanitarie e linee operative per le attività di vigilanza e controllo» come modificata con d.g.r. 29 dicembre 2015, n. 4702, «Determinazioni in ordine alla gestione del servizio socio sanitario regionale per l'esercizio 2016»;
- 16 dicembre 2019, n. 2672, «Determinazioni in ordine alla gestione del servizio socio-sanitario per l'esercizio 2020»;

Rilevato che il legale rappresentante del soggetto gestore «Residenza Angelo Maj Fondazione Onlus», con sede legale in Darfo Boario Terme (BS), via Galileo Galilei n. 16, C.F.: 81001070176, ha presentato la richiesta per il riconoscimento di *Ente Unico*, con nota protocollata in data 22 ottobre 2020 - prot. regionale n. G1.2020.35355, per le seguenti unità di offerta:

- RSA «Residenza Angelo Maj Fondazione Onlus», CUDES 000943, con sede operativa in Darfo Boario Terme (BS), via Galileo Galilei n. 16,
- Rsa «Lucia Lorenzetti», CUDES 000941, con sede operativa in Artogne (Bs), via Tenente Franzoni n. 11,
- CDI «Residenza Angelo Maj Fondazione Onlus», CUDES 000945, con sede operativa in Darfo Boario Terme (BS), via Galileo Galilei n. 16,
- ADI «Angelo Maj», CUDES 004581, con sede operativa in Darfo Boario Terme (Bs), via Galileo Galilei n. 16;

Vista la delibera n. 825 del 19 novembre 2020, adottata dalla ATS della Montagna, pervenuta in data 23 novembre 2020, prot. regionale n. G1.2020.40078 del 24 novembre 2020, di attestazione del possesso dei requisiti di *Ente Unico* di una pluralità di unità di offerta socio-sanitarie accreditate;

Ritenuto di accogliere la richiesta di riconoscimento di *Ente Unico* per le unità di offerta socio-sanitarie di cui sopra, avendo verificato in fase istruttoria la conformità rispetto alla DGR n. 2569/2014, come modificata con d.g.r. n. 4702/2015, la completezza dell'attestazione del possesso dei requisiti prodotta dalla ATS competente e di iscrivere il riconoscimento nell'apposito registro regionale delle unità di offerta socio-sanitarie accreditate;

Dato atto che il presente provvedimento conclude il relativo procedimento nei termini previsti dalla d.g.r. n. 2569/14, come modificata con d.g.r. n. 4702/2015, con scadenza in data 22 dicembre 2020;

Vista la legge regionale 20/2008 e successive modificazioni e integrazioni, nonché i provvedimenti organizzativi della XI Legislatura»;

Dato atto che l'adozione del presente provvedimento rientra tra le competenze della Struttura AccREDITAMENTO e Negoziazione Polo Ospedaliero e Rete Territoriale, individuate dalla d.g.r. XI/294 del 28 giugno 2018;

Ravvisata la necessità di pubblicare il presente atto sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia e di inviarne una copia alla ATS competente;

DECRETA

1. di riconoscere, con decorrenza dalla data di approvazione del presente provvedimento, l'ente «Residenza Angelo Maj Fondazione Onlus», con sede legale in Darfo Boario Terme (BS), via Galileo Galilei n. 16, C.F.: 81001070176, *Ente Unico* gestore delle seguenti unità di offerta socio-sanitarie:

- RSA «Residenza Angelo Maj Fondazione Onlus», CUDES 000943, con sede operativa in Darfo Boario Terme (BS), via Galileo Galilei n. 16,
- RSA «Lucia Lorenzetti», CUDES 000941, con sede operativa in Artogne (Bs), via Tenente Franzoni n. 11,
- CDI «Residenza Angelo Maj Fondazione Onlus», CUDES 000945, con sede operativa in Darfo Boario Terme (BS), via Galileo Galilei n. 16,
- ADI «Angelo Maj», CUDES 004581, con sede operativa in Darfo Boario Terme (BS), via Galileo Galilei n. 16;

2. vdi fare obbligo all'*Ente Unico* in oggetto di comunicare tempestivamente alla Regione e alla ATS competente, tutti quegli elementi che eventualmente in futuro possano incidere sul presente riconoscimento, ivi comprese la cessazione o la cessione dell'attività e richiedere, ove necessario, una modifica del riconoscimento medesimo;

3. di pubblicare il presente atto sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia e di inviarne una copia alla ATS competente;

4. di attestare che il presente atto non è soggetto agli obblighi di pubblicazione di cui agli artt. 26 e 27 del d.lgs. 33/2013.

Il dirigente
Aida Andreassi

D.G. Agricoltura, alimentazione e sistemi verdi

D.d.u.o. 30 novembre 2020 - n. 14911

Decreto n. 11597/2020 conferma della graduatoria dei progetti per la tutela e la promozione del diritto al cibo ammessi a finanziamenti e scorrimento graduatoria, aggiornamento degli importi dei contributi concessi. Impegno di spesa a favore di beneficiari diversi ruolo 62369

IL DIRIGENTE DELLA U.O. SVILUPPO,
INNOVAZIONE E PROMOZIONE
DELLE PRODUZIONI E DEL TERRITORIO

VISTE:

- la l.r. n. 34 del 6 novembre 2015 «Legge di riconoscimento, tutela e promozione del diritto al cibo»;
- la legge 24 dicembre 2012, n. 234 «Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea e in particolare l'art.52 «Registro nazionale degli aiuti di stato» che stabilisce l'obbligo, dal 1° luglio 2017, di registrazione dei beneficiari e dei relativi contributi concessi nonché di effettuare i relativi controlli tramite il sito web del Registro Nazionale, prima di procedere alla concessione dell'aiuto;
- la d.g.r. n. 2034 del 31 luglio 2019 «Approvazione dei criteri per l'assegnazione di contributi per il finanziamento di progetti innovativi, che favoriscano lo sviluppo e la costituzione di reti per la tutela e la promozione del diritto al cibo (l.r. 34/2015)» in BURL S.O. n. 32 Serie Ordinaria - 6 agosto 2019;

Visti:

- il decreto n. 6606/2020, pubblicato in BURL SO 24 del 1 giugno 2020, concernente l'approvazione dei criteri e le modalità di presentazione delle domande di finanziamento per l'assegnazione di contributi a Progetti innovativi, che favoriscano lo sviluppo e la costituzione di reti per la tutela e la promozione del diritto al cibo;
- il decreto 11597 del 2 ottobre 2020 pubblicato in BURL SO 41 del 7 ottobre 2020, con il quale sono stati ammessi a finanziamento 10 Progetti innovativi, per lo sviluppo e la costituzione di reti per la tutela e la promozione del diritto al cibo, che ha disposto, tra l'altro, la possibilità di scorrere la graduatoria dei Progetti risultati ammissibili ma non finanziabili in tutto o in parte per esaurimento dei fondi, in caso di disponibilità di risorse a seguito di rinunce, revoche o economie;

Preso atto che all'interno della graduatoria approvata con il suddetto decreto, figurano i seguenti beneficiari:

- Associazione Biodistretto dell'Agricoltura Sociale di Bergamo ammesso a finanziamento;
- Consorzio Parco Agricolo Nord Est primo dei non finanziati;
- Coopertiva Sociale Famiglia Ottolini secondo dei non finanziati;

Rilevato che:

- l'Associazione Biodistretto dell'Agricoltura Sociale di Bergamo ha formalmente comunicato tramite PEC, ns. protocollo n. M1.2020.0222241 del 23 ottobre 2020, la rinuncia al contributo assegnato pari a € 10.600,00;
- il Consorzio Parco Agricolo Nord Est, ha anch'esso formalmente comunicato tramite PEC, ns. protocollo n. M1.2020.0227119 del 2 novembre 2020, la rinuncia al contributo assegnato a seguito nostra nota M1.2020.0222445 del 23 ottobre 2020;
- la Cooperativa Sociale Famiglia Ottolini ha formalmente comunicato tramite PEC, ns. protocollo n. M1.2020.0230553 del 9 novembre 2020, l'accettazione del contributo assegnato pari a € 10.600,00, a parziale copertura delle spese per la realizzazione del Progetto, a seguito nostra nota M1.2020.0227938 del 3 novembre 2020;
- a seguito delle verifiche richieste, ai sensi dell'art. 52 della legge n. 234/2012 è stato riscontrato l'Ente Tempo Libero Società Cooperativa sociale onlus Po' beneficiare di € 7.941,00, anziché di € 10.000,00, n quanto limite massimo per il raggiungimento della quota «*de minimis*»;

Visti:

- la legge regionale 31 marzo 1978, n.34 «Norme sulle procedure della programmazione, sul bilancio e sulla contabilità della regione»;
- la legge regionale n. 26 del 30 dicembre 2019 «Bilancio di

previsione 2020-2022»;

- la legge regionale n. 18 del 7 agosto 2020 «Assestamento al bilancio 2020-2021», con modifiche di leggi regionali;
- la d.g.r.n. 3468 del 5 agosto 2020 «Integrazione al documento tecnico di accompagnamento al bilancio di previsione 2020-2022 approvato con d.g.r. n. XI/2731 del 23 dicembre 2019 e aggiornamento dei prospetti per il consolidamento dei conti del bilancio regionale e degli enti dipendenti, dei programmi pluriennali delle attività degli enti e delle società in house, dei prospetti della programmazione gare per l'acquisizione di beni e servizi per l'anno 2020 in raccordo con le disponibilità di bilancio di cui alla d.g.r. n. 3096/2020, a seguito della l.c.r. n. 65 del 28 luglio 2020 Assestamento al bilancio di previsione 2020-2022 con modifiche di leggi regionali»;
- il decreto del Segretario generale n. 9604 del 6 agosto 2020 «Integrazione al bilancio finanziario gestionale 2020-2022 a seguito dell'approvazione della l.c.r. n. 65 del 28 luglio 2020 «Assestamento al bilancio 2020-2022 con modifiche di leggi regionali»

Visto il decreto n. 13043/2020, di variazione di bilancio compensativa ai sensi della l.r. 19/2012 art. 1) comma 5, lettera a) del d.lgs. 118/2011 art. 51) comma 4);

Vista la disponibilità finanziaria, bilancio 2020 sul capitolo 16.01.104.14629 avente la seguente descrizione «Trasferimenti a istituzioni sociali private per progetti innovativi che favoriscono lo sviluppo e la costituzione di reti per la tutela e la promozione del diritto al cibo» Missione 15, Programma 16.01, Titolo 1, Piano dei conti 1.04.04.01;

Ritenuto pertanto di:

- ammettere a finanziamento il Progetto presentato dalla Cooperativa Sociale Famiglia Ottolini per un importo pari a € 10.600,00, a parziale copertura delle spese per la realizzazione del Progetto, in conseguenza dello scorrimento della graduatoria approvata con decreto n. 11597 del 2 ottobre 2020;
- aggiornare l'importo da ammettere a finanziamento per l'Ente Tempo Libero Società Cooperativa sociale onlus, riducendolo da € 10.000,00 a € 7.941,00, in conseguenza degli esiti della consultazione del RNA «*de minimis*»;
- di confermare, gli allegati A «Domande ammesse a graduatoria» e D «Domande escluse per mancanza di requisiti» e aggiornare gli allegati B «Domande ammesse finanziabili» e C «Domande ammesse non finanziabili» del citato decreto n. 11597 del 2 ottobre 2020, tutti quali parti integranti anche del presente provvedimento;
- impegnare, sulla base delle risorse disponibili, la somma complessiva pari a € 197.941,00 in favore dei soggetti individuati nell'allegato B, parte integrante e sostanziale al presente atto, composto di 1 pagina, e come indicato nel ruolo n. 62369, costituito da n. 1 fogli, parte integrante del presente provvedimento;
- Dato atto del corretto adempimento degli obblighi e della esecuzione dei controlli tramite il sito web del Registro Nazionale Aiuti, previsti dall'art. 52 della legge 24 dicembre 2012, n. 234 «Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea e in particolare «Registro nazionale degli aiuti di stato» e acquisiti i corrispondenti codici, così come elencati nell'allegato B «Domande ammesse finanziabili», parte integrante e sostanziale del presente atto;

Preso atto delle disposizioni contenute nel decreto legislativo 126 del 10 agosto 2014, correttivo del decreto legislativo 118 del 23 giugno 2011, ed in particolare del principio contabile applicato concernente la contabilità finanziaria che prescrive:

- a) il criterio di registrazione delle operazioni di accertamento e di impegno con le quali vengono imputate agli esercizi finanziari le entrate e le spese derivanti da obbligazioni giuridicamente perfezionate (attive e passive);
- b) il criterio di registrazione degli incassi e dei pagamenti, che devono essere imputati agli esercizi in cui il tesoriere ha effettuato l'operazione.

Riscontrato che tali disposizioni si esauriscono nella definizione del principio della competenza finanziaria potenziato secondo il quale, le obbligazioni giuridiche perfezionate sono registrate nelle scritture contabili al momento della nascita dell'obbligazione, imputandole all'esercizio in cui l'obbligazione viene a scadenza. La scadenza dell'obbligazione è il momento in cui l'obbligazione diventa esigibile. La consolidata giurispru-

Serie Ordinaria n. 50 - Venerdì 11 dicembre 2020

denza della Corte di Cassazione definisce come esigibile un credito per il quale non vi siano ostacoli alla sua riscossione ed è consentito, quindi, pretendere l'adempimento. Non si dubita, quindi, della coincidenza tra esigibilità e possibilità di esercitare il diritto di credito.

Attestata, da parte del dirigente che sottoscrive il presente atto, la perfetta rispondenza alle indicazioni contenute nel richiamato principio della competenza finanziaria potenziato, delle obbligazioni giuridiche assunte con il presente atto, la cui esigibilità è accertata nell'esercizio finanziario 2020;

Verificato che la spesa oggetto del presente atto non rientra nell'ambito di applicazione dell'art. 3 della l. 136/2010 (tracciabilità dei flussi finanziari);

Visti gli articoli 26 e 27 del decreto legislativo n. 33 del 14 marzo 2013 che dispongono la pubblicità sul sito istituzionale delle pubbliche amministrazioni dei dati afferenti alla concessione di sovvenzioni, contributi, sussidi e attribuzione di vantaggi economici a persone ed enti pubblici e privati;

Vista la legge regionale n. 20 del 7 luglio 2008 e successive modifiche ed integrazioni ed in particolare l'articolo 17 che individua le competenze dei Dirigenti, nonché i provvedimenti organizzativi della XI legislatura;

Considerato che il presente provvedimento rientra tra le competenze della U.O. Sviluppo, Innovazione e Promozione delle Produzioni e del Territorio, individuate dalla d.g.r n. 294 del 28 giugno 2018;

DECRETA

1. di ammettere a finanziamento il Progetto presentato dalla Cooperativa Sociale Famiglia Ottolini, per un importo pari a € 10.600,00, a parziale copertura delle spese per la realizzazione del Progetto, in conseguenza dello scorrimento della graduatoria approvata con decreto n. 11597 del 2 ottobre 2020;

2. di aggiornare l'importo da ammettere a finanziamento per l'Ente Tempo Libero Società Cooperativa sociale onlus, riducendolo da € 10.000,00 a € 7.941,00, in conseguenza degli esiti della consultazione del RNA «*de minimis*»;

3. di confermare, gli allegati A «Domande ammesse a graduatoria» e D «Domande escluse per mancanza di requisiti» e aggiornare gli allegati B «Domande ammesse finanziabili» e C «Domande ammesse non finanziabili» del citato decreto n. 11597 del 2 ottobre 2020, tutti quanti parti integranti anche del presente provvedimento;

4. di impegnare l'importo complessivo di euro 197.941,00 a favore di BENEFICIARI BANDO DIRITTO AL CIBO (cod. 62369), imputato al capitolo di spesa 16.01.104.14629 dell'esercizio finanziario 2020, in favore dei soggetti individuati nell'allegato B, parte integrante e sostanziale del presente atto, e come meglio indicato nel ruolo n. 62369, costituito da n. 1 foglio, parte integrante del presente provvedimento, attestando la relativa esigibilità della obbligazione nel relativo esercizio di imputazione;

5. di attestare che contestualmente alla data di adozione del presente atto si provvede alla pubblicazione di cui agli artt. 26 e 27 del d.lgs. 33/2013.

6. di pubblicare il presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia (BURL).

Il dirigente
Lucia Silvestri

ALLEGATO A - DOMANDE AMMESSE A GRADUATORIA

NUMERO	DATA E ORA RICEVIMENTO	RAGIONE SOCIALE	NOME PROGETTO	IMPORTO PROGETTO	CONTRIBUTO RICHIESTO	QUOTA CO FINANZIAMENTO (% arrotondata per eccesso)	CONTRIBUTO AMMESSO A FINANZIAMENTO	PUNTI
1	09/07/2020 ORE 17:18	CONSORZIO COMUNITA' BRIANZA SOC. COOP. SOC. IMPRESA SOCIALE	DIKE	36.000,00	30.000,00	20,0%	30.000,00	82
2	08/07/2020 ORE 12:13	FONDAZIONE COGEME ONLUS	CORTOCIRCUITO: LA SOLIDARIETA' PASSA DAL BANCO	28.200,00	20.000,00	41,0%	20.000,00	81
3	08/07/2020 ORE 09:35	COOPERATIVA SOCIALE TREETOUNO ONLUS	RADICI: RETE ANTISPRECO PER IL DIRITTO AL CIBO	33.067,00	30.000,00	10,00%	30.000,00	80
4	09/07/2020 ORE 09:24	FORUM COOPERAZIONE E TECNOLOGIA	PER UNA FILIERA SOCIALE DEL CIBO DI QUALITA'	15.000,00	13.000,00	15,0%	13.000,00	80
5	08/07/2020 ORE 13:52	FILIERA CORTA SOLIDALE SOC. COOP. SOC.	FILIERA CORTA CREMONA	15.000,00	10.000,00	50,0%	10.000,00	77
6	09/07/2020 ORE 10:13	ACLI PROVINCIALI DI BRESCIA	R.E.B.U.S. VALLECAMONICA - RECUPERO ECCELENZE BENI UTILIZZABILI SOLDALMENTE	50.000,00	30.000,00	67,0%	30.000,00	77
7	08/07/2020 ORE 14:33	TIKVA' SOC. COOP. SOC.	LARIOMANIA: SAPORI RESPONSABILI DEL LAGO DI COMO	20.400,00	16.400,00	24,0%	16.400,00	70
8	09/07/2020 ORE 16:30	TEMPO LIBERO SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE ONLUS	RI.COLT.O RI.UTILIZZARE COLT.IVARE E O.RIENTARE	10.700,00	10.000,00	7,0%	10.000,00	70
9	08/07/2020 ORE 19:47	EMERGENCY ONG ONLUS	NESSUNO ESCLUSO - PROGRAMMA DI SOSTEGNO DI BENE DI PRIMA NECESSITA'	40.097,50	30.000,00	34,00%	30.000,00	68
10	08/07/2020 ORE 22:23	ASSOCIAZIONE BIODISTRETTO DELL'AGRICOLTURA SOCIALE DI BERGAMO	BIODISPENSA. IL RECUPERO DELLE ECCELENZE A KM 0	31.900,00	29.000,00	7,0%	10.600,00	68
11	09/07/2020 ORE 10:31	CONSORZIO PARCO AGRICOLO NORD EST	SIAMO QUELLO CHE MANGIAMO DAL SEME AL PIATTO LA FILIERA DELLA CONSAPEVOLEZZA	33.000,00	30.000,00	9,0%	0,00	60
12	09/07/2020 ORE 18:34	COOPERATIVA SOCIALE FAMIGLIA OTTOLINI	TEMPO DI RECUPERO	21.000,00	17.000,00	24,0%	0,00	58
13	09/07/2020 ORE 18:27	F.A.C.E.C. FONDAZIONE AMBROSIANA PER LA CULTURA E L'EDUCAZIONE CATTOLICA	CIRCULAR FOOD ECONOMY CONDIVIDIAMO E RIGENERIAMO IL VALORE DEL CIBO	26.000,00	20.000,00	30,0%	0,00	57

NUMERO	DATA E ORA RICEVIMENTO	RAGIONE SOCIALE	NOME PROGETTO	IMPORTO PROGETTO	CONTRIBUTO RICHIESTO	QUOTA CO FINANZIAMENTO (% arrotondata per eccesso)	CONTRIBUTO AMMESSO A FINANZIAMENTO	PUNTI
14	09/07/2020 ORE 12:16	PARROCCHIA S. ALESSANDRO - COMUNITA' PASTORALE GIOVANNI XXIII	FARE RETE ALL'ULTIMO DEGLI ULTIMI	13.500,00	10.800,00	25,0%	0,00	53
15	09/07/2020 ORE 14:35	PROGETTO MIRASOLE IMPRESA SOCIALE SRL	FINO ALL'ULTIMO SPRECO - OTTIMIZZAZIONE DEI PROCESSI DI REIMPIEGO E VALORIZZAZIONE DEI BENI ALIMENTARI	33.473,78	29.991,78	12,0%	0,00	51
16	09/07/2020 ORE 20:17	FUTURA SOC. COOP. SOC. ONLUS	SI PUO' FARE	23.120,00	18.120,00	28,0%	0,00	51
17	08/07/2020 ORE 10:30	ISTITUTO SPERIMENTALE ITALIANO "L. SPALLANZANI"	ZAFFERANO 4.0: NUOVI SPUNTI PER LA VALORIZZAZIONE DEI SOTTOPRODOTTI TRAMITE RECUPERO DEGLI SCARTI DI PRODUZIONE	50.113,00	30.000,00	67,0%	0,00	48
18	09/07/2020 ore 19:21	UNIONE DEI COMUNI "OLTREPO' LOMBARDO"	CIBUS OMNIA	20.000,00	18.000,00	11,0%	0,00	42
TOTALE							200.000,00	

ALLEGATO B - DOMANDE AMMESSE FINANZIABILI									
NUMERO	RAGIONE SOCIALE	P. IVA	COR	NOME PROGETTO	IMPORTO PROGETTO	CONTRIBUTO RICHIESTO	CONTRIBUTO AMMESSO A FINANZIAMENTO	PUNTI	NOTE
1	CONSORZIO COMUNITA' BRIANZA SOC. COOP. SOC. IMPRESA SOCIALE	4352990966	3435225	DIKE	36.000,00	30.000,00	30.000,00	82	Ammissibile e finanziabile
2	FONDAZIONE COGEME ONLUS	91013580179	3432539	CORTOCIRCUITO: LA SOLIDARIETA' PASSA DAL BANCO	28.200,00	20.000,00	20.000,00	81	Ammissibile e finanziabile
3	COOPERATIVA SOCIALE TREETOUNO ONLUS	95013260187	3448865	RADICI: RETE ANTISPRECO PER IL DIRITTO AL CIBO	33.067,00	30.000,00	30.000,00	80	Ammissibile e finanziabile
4	FORUM COOPERAZIONE E TECNOLOGIA	11471620150	3451353	PER UNA FILIERA SOCIALE DEL CIBO DI QUALITA'	15.000,00	13.000,00	13.000,00	80	Ammissibile e finanziabile
5	FILIERA CORTA SOLIDALE SOC. COOP. SOC.	1643740192	3451068	FILIERA CORTA CREMONA	15.000,00	10.000,00	10.000,00	77	Ammissibile e finanziabile
6	ACLI PROVINCIALI DI BRESCIA	80017670177	3451771	R.E.B.U.S. VALLECAMONICA - RECUPERO ECCELENZE BENI UTILIZZABILI SOLIDALMENTE	50.000,00	30.000,00	30.000,00	77	Ammissibile e finanziabile
7	TIKVA' SOC. COOP. SOC.	3792110136	3450239	LARIOMANIA: SAPORI RESPONSABILI DEL LAGO DI COMO	20.400,00	16.400,00	16.400,00	70	Ammissibile e finanziabile
8	TEMPO LIBERO SOCIETA' COOPERATIVA SOCIALE ONLUS	2891720175	3561943	RI.COLT.O RI.UTILIZZARE COLT.IVARE E O.RIENTARE	10.700,00	10.000,00	7.941,00	70	Ammissibile e finanziabile
9	EMERGENCY ONG ONLUS	6631330963	3454400	NESSUNO ESCLUSO - PROGRAMMA DI SOSTEGNO DI BENE DI PRIMA NECESSITA'	40.097,50	30.000,00	30.000,00	68	Ammissibile e finanziabile
10	COOPERATIVA SOCIALE FAMIGLIA OTTOLINI	1970160188	3452029	TEMPO DI RECUPERO	21.000,00	17.000,00	10.600,00	58	Ammissibile e parzialmente finanziabile per esaurimento fondi
TOTALE							197.941,00		

ALLEGATO C - DOMANDE AMMESSE NON FINANZIABILI

NUMERO	DATA E ORA RICEVIMENTO	RAGIONE SOCIALE	NOME PROGETTO	IMPORTO PROGETTO	CONTRIBUTO RICHIESTO	QUOTA CO FINANZIAMENTO (% arrotondata per eccesso)	CONTRIBUTO AMMESSO A FINANZIAMENTO	PUNTI	NOTE
1	08/07/2020 ORE 22.23	ASSOCIAZIONE BIODISTRETTO DELL'AGRICOLTURA SOCIALE DI BERGAMO	BIODISPENSA. IL RECUPERO DELLE ECCELENZE A KM 0	31900	29000	0,07	0,00	68	Rifiuto contributo
2	09/07/2020 ORE 10.31	CONSORZIO PARCO AGRICOLO NORD EST	SIAMO QUELLO CHE MANGIAMO DAL SEME AL PIATTO LA FILIERA DELLA CONSAPEVOLEZZA	33.000,00	30.000,00	9,0%	0,00	60	Rifiuto contributo
3	09/07/2020 ORE 18:27	F.A.C.E.C. FONDAZIONE AMBROSIANA PER LA CULTURA E L'EDUCAZIONE CATTOLICA	CIRCULAR FOOD ECONOMY CONDIVIDIAMO E RIGENERIAMO IL VALORE DEL CIBO	26.000,00	20.000,00	30,0%	0,00	57	Ammissibile ma NON finanziabile
4	09/07/2020 ORE 12:16	PARROCCHIA S. ALESSANDRO - COMUNITA' PASTORALE GIOVANNI XXIII	FARE RETE ALL'ULTIMO DEGLI ULTIMI	13.500,00	10.800,00	25,0%	0,00	53	Ammissibile ma NON finanziabile
5	09/07/2020 ORE 14:35	PROGETTO MIRASOLE IMPRESA SOCIALE SRL	FINO ALL'ULTIMO SPRECO - OTTIMIZZAZIONE DEI PROCESSI DI REIMPIEGO E VALORIZZAZIONE DEI BENI ALIMENTARI	33.473,78	29.991,78	12,0%	0,00	51	Ammissibile ma NON finanziabile
6	09/07/2020 ORE 20:17	FUTURA SOC. COOP. SOC. ONLUS	SI PUO' FARE	23.120,00	18.120,00	28,0%	0,00	51	Ammissibile ma NON finanziabile
7	08/07/2020 ORE 10:30	ISTITUTO SPERIMENTALE ITALIANO "L. SPALLANZANI"	ZAFFERANO 4.0: NUOVI SPUNTI PER LA VALORIZZAZIONE DEI SOTTOPRODOTTI TRAMITE RECUPERO DEGLI SCARTI DI PRODUZIONE	50.113,00	30.000,00	67,0%	0,00	48	Ammissibile ma NON finanziabile
8	09/07/2020 ore 19:21	UNIONE DEI COMUNI "OLTREPO' LOMBARDO"	CIBUS OMNIA	20.000,00	18.000,00	11,0%	0,00	42	Ammissibile ma NON finanziabile
TOTALE							0,00		

ALLEGATO D - DOMANDE ESCLUSE PER MANCANZA DI REQUISITI				
NUMERO	DATA E ORA RICEVIMENTO	RAGIONE SOCIALE	NOME PROGETTO	MOTIVAZIONE
1	07/07/2020 ORE 21:30	UNIONE DELLE COMUNITA' AFRICANE D'ITALIA (UCAI)	UCAI FOR FOOD	Mancanza del requisito di iscrizione al REA come richiesto al punto A.3 del DDUO n.6606 del 08/06/2020
2	09/07/2020 ORE 18.04	ASSOCIAZIONE PANE DI SANT'ANTONIO ONLUS	L'ECCEDEZZA IN TAVOLA	Mancanza del requisito di iscrizione al REA come richiesto al punto A.3 del DDUO n.6606 del 08/06/2020
3	09/07/2020 ORE 16:12	ACEA ONLUS	BUONI FRUTTI	Mancanza del requisito di iscrizione al REA come richiesto al punto A.3 del DDUO n.6606 del 08/06/2020
4	09/07/2020 ORE 13:41	SOCIETA' DI SAN VINCENZO DE PAOLI DI CREMONA	AIUTI ALIMENTARI PER LA LOTTA ALLO SPRECO	Non è stato raggiunto il punteggio minimo richiesto come previsto dal paragrafo C3.c dell'allegato A del DDUO n.6606 del 08/06/2020
5	09/07/2020 ORE 15:55	FONDAZIONE IMPRESA SOCIALE "SPRECO COME RISORSA" SRL	SPRECO COME RISORSA	Non è stato raggiunto il punteggio minimo richiesto come previsto dal paragrafo C3.c dell'allegato A del DDUO n.6606 del 08/06/2020

Serie Ordinaria n. 50 - Venerdì 11 dicembre 2020

D.d.s. 2 dicembre 2020 - n. 15065
 Rettifica decreto n. 13431 del 6 novembre 2020 avente ad oggetto: «Approvazione del piano di riparto integrativo straordinario delle risorse per le «Misure forestali» destinate ad attività di pronto intervento per danni arrecati alle foreste da eventi eccezionali di natura biotica o abiotica. Impegno e trasferimento dei fondi a favore delle Comunità Montane - Ruoli n. 62261

IL DIRIGENTE DELLA STRUTTURA

SVILUPPO DELLE POLITICHE FORESTALI E AGROAMBIENTALI

Vista la d.g.r. XI/3716/2020 del 26 ottobre 2020 avente ad oggetto «Approvazione dei criteri di riparto fra le Comunità montane dei fondi regionali destinati ad attività di pronto intervento per danni arrecati alle foreste da eventi eccezionali di natura biotica o abiotica», che stanZIA per i danni segnalati dal bostrico nell'anno 2020 l'importo di € 2.000.000,00 ai sensi dell'art. 25 della l.r. 31/2008, per l'attuazione dell'azione 2 «Prevenzione e ripristino delle foreste danneggiate» secondo le procedure stabilite dalla d.g.r. XI/3142 del 18 maggio 2020, base giuridica del regime SA.55835 (2019/N) Disposizioni attuative del quadro «misure forestali»;

Visto il decreto n. 13431 del 6 novembre 2020 avente ad oggetto «L.r. 31/2008 art. 25, d.g.r. n. X/6727/2017, d.g.r. n. XI/3142/2020, d.g.r. n. XI/3716/2020. Approvazione del piano di riparto integrativo straordinario delle risorse per le «misure forestali» destinate ad attività di pronto intervento per danni arrecati alle foreste da eventi eccezionali di natura biotica o abiotica - che:

- approva il piano di riparto integrativo straordinario delle risorse per le «misure forestali» destinate ad attività di pronto intervento per danni arrecati alle foreste da eventi eccezionali di natura biotica o abiotica a favore delle Comunità Montane per le «Misure Forestali» di cui alla l.r. 31/2008, art. 25, per un importo complessivo di € 2.000.000,00 secondo le modalità stabilite dalla d.g.r. n. XI/3716 del 26 ottobre 2020;
- impegna e contestualmente liquida l'importo complessivo di € 2.000.000,00 a favore dei Beneficiari indicati nel ruolo n. 62261 MISURE FORESTALI art. 25 - 2020 sul capitolo di spesa 16.01.203.13411 dell'esercizio finanziario 2020, ;
- stabilisce che le Comunità Montane, nell'ambito dei rispettivi territori, utilizzeranno le risorse esclusivamente per l'Azione 2 «Prevenzione e ripristino delle foreste danneggiate», individuando i beneficiari finali degli aiuti attraverso bandi, stabilendo in particolare le percentuali di contribuzione per l'Azione 2, nei limiti di quanto stabilito dalla d.g.r. X/3142/2020;
- dà atto che le Comunità Montane erogheranno, a favore delle imprese agricole e forestali e degli Enti pubblici beneficiari finali degli aiuti, gli importi secondo le modalità e i limiti previsti dalla d.g.r. X/3142/2020 e dalle procedure unificate contenute nell'allegato 2 al decreto n. 7172 del 19 giugno 2020, detraendo in particolare i proventi dell'alienazione del legname, secondo quanto previsto dal predetto decreto;

Preso atto che il piano dei conti associato al capitolo 16.01.203.13411 non è coerente rispetto alla tipologia di spesa;

Ritenuto necessario rettificare il citato provvedimento 13431/2020 esclusivamente per quanto attiene alla sola parte contabile, nel senso di impegnare e contestualmente liquidare la spesa di euro 2.000.000,00 sul capitolo 16.01.203.14186 bilancio 2020 anziché sul capitolo 16.01.203.13411 bilancio 2020, a favore delle Comunità montane, fermo restando quant'altro stabilito nel suddetto provvedimento 13431/2020;

Vista la l.r. 34/1978 e successive modifiche ed integrazioni, nonché il regolamento di contabilità e la legge regionale di approvazione del Bilancio di previsione dell'anno in corso;

Vista la l.r. n.26 del 30 dicembre 2019 «Bilancio di Previsione 2020-2022»;

Vista la legge regionale del 7 agosto 2020, n. 18 «Assestamento al bilancio 2020 -2022 con modifiche di leggi regionali»;

Vista la d.g.r. 3468 del 5 agosto 2020 «Integrazione al documento tecnico di accompagnamento al bilancio di previsione 2020-2022 approvato con d.g.r.n. XI/2731 del 23 dicembre 2019 e aggiornamento dei prospetti per il consolidamento dei conti del bilancio regionale e degli enti dipendenti, dei programmi pluriennali delle attività degli enti e delle società in house, dei prospetti della programmazione gare per l'acquisizione di beni e servizi per l'anno 2020 in raccordo con le disponibilità di bilancio di cui alla d.g.r. n.3096/2020, a seguito della l.c.r n. 65 del

28 luglio 2020 Assestamento al bilancio di previsione 2020-2022 con modifiche di leggi regionali»;

Visto il decreto del Segretario generale n. 9604 del 6 agosto 2020 «Integrazione al bilancio finanziario gestionale 2020-2022 a seguito dell'approvazione della l.c.r. n. 65 del 28 luglio 2020 «Assestamento al bilancio 2020-2022 con modifiche di leggi regionali»;

Vista la disponibilità finanziaria sul capitolo 16.01.203.14186 bilancio 2020;

Ritenuto, pertanto di impegnare e contestualmente liquidare l'importo di € 2.000.000,00 sul capitolo 16.01.203.14186 dell'esercizio finanziario 2020 a favore delle Comunità Montane, come meglio indicato nel ruolo n. 62261, costituito da n. 5 fogli, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

Verificato che la disciplina di settore riferita alla spesa oggetto del presente provvedimento non prevede la verifica della regolarità contributiva del beneficiario.

Verificato che la spesa oggetto del presente atto non rientra nell'ambito di applicazione dell'art. 3 della l. 136/2010 (tracciabilità dei flussi finanziari)»

Vista la l.r. 7 luglio 2008 n. 20, nonché i provvedimenti organizzativi della XI Legislatura;

Considerato che il presente provvedimento rientra tra le competenze della Struttura «Sviluppo delle politiche forestali e agroambientali» individuate dalla d.g.r. n. XI/2795 del 31 gennaio 2020;

DECRETA

1. di rettificare il decreto 13431 del 6 novembre 2020 esclusivamente per quanto attiene alla sola parte contabile, fermo restando quant'altro stabilito nel suddetto provvedimento;

2. di impegnare e contestualmente liquidare l'importo complessivo di Euro 2.000.000,00 a favore di BENEFICIARI DIVERSI (cod. 62261), imputato al capitolo di spesa 16.01.203.14186 dell'esercizio finanziario 2020, come meglio indicato nel ruolo n. 62261, costituito da n. 5 fogli, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

3. di attestare che la pubblicazione ai sensi degli artt. 26 e 27 del d.lgs. 33/2013 è avvenuta in sede di adozione del decreto n 13431 del 6 novembre 2020 e che si provvede a modificare mediante la pubblicazione del presente atto;

4. di disporre la pubblicazione del presente decreto e dei relativi allegati sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia e sul sito web di Regione Lombardia.

Il dirigente
Roberto Carovigno

D.d.s. 2 dicembre 2020 - n. 15067

Concessione contributi per l'indennizzo dei danni arrecati alle produzioni agricole e alle opere approntate sui terreni coltivati ed a pascolo dalle specie di fauna selvatica e fauna domestica inselvatichita, tutelata ai sensi dell'art. 2 della l. 157/92 - l.r. 26/93, art. 47, comma 1, lett. a) e b) e comma 2 - periodo 1° ottobre 2019/30 settembre 2020 - A.F.C.P. Brianza - territorio di Lecco

IL DIRIGENTE DELLA STRUTTURA
AGRICOLTURA, FORESTE, CACCIA E PESCA - BRIANZA

Vista la normativa che ha trasferito le funzioni in materia di Agricoltura alla Regione Lombardia a decorrere dal 1 aprile 2016;

- l.r. 8 luglio 2015 - n. 19 «Riforma del sistema delle autonomie della Regione e disposizioni per il riconoscimento della specificità dei territori montani in attuazione della legge 7 aprile 2014, n. 56 (Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni);
- l.r. 25 marzo 2016 n.7 «Modifiche alla legge regionale 5 dicembre 2008, n. 31 (Testo unico della l.r. in materia di agricoltura, foreste, pesca e sviluppo rurale);
- d.g.r. 30 marzo 2016 n. X/4998 «Prime determinazioni in merito all'effettivo trasferimento delle Province e della Città Metropolitana di Milano riallocate in capo alla Regione ai sensi della l.r.19/2015 e della l.r. 32/2015, Aggiornamento delle delibere X/4570 e X/4934»;

Richiamati:

- l'art. n. 26 «Risarcimento dei danni prodotti dalla fauna selvatica e dall'attività venatoria» della L. 11 febbraio 1992 n. 157;
- l'art. n. 47 «Indennizzo dei danni prodotti dalla fauna selvatica e domestica inselvatichita e nell'esercizio dell'attività venatoria» della l.r. 16 agosto 1993 n. 26 così come modificato dalla l.r. 2 febbraio 2001 e dalla l.r. 25 marzo 2016 n. 7;
- la d.g.r. n. 5841 del 18 novembre 2016 «Criteri e modalità per l'indennizzo dei danni arrecati e per la concessione di contributi per la prevenzione dei danni alle produzioni agricole e alle opere approntate sui terreni coltivati ed a pascolo dalle specie di fauna selvatica e fauna domestica inselvatichita, tutelata ai sensi dell'art. 2 della l. 157/92 - l.r. 26/93, art. 47, comma 1, lett. a) e b) e comma 2»;
- l'art. 5, «Indennizzo e prevenzione dei danni» della l.r. n. 19 del 17 luglio 2017;
- la d.g.r. n. 2403 del 18 novembre 2019 «Modifiche ed integrazioni alla d.g.r. 5841 del 18 novembre 2016 «Criteri e modalità per l'indennizzo dei danni arrecati e per la concessione di contributi per la prevenzione dei danni alle produzioni agricole e alle opere approntate sui terreni coltivati ed a pascolo dalle specie di fauna selvatica e fauna domestica inselvatichita, tutelata ai sensi dell'art. 2 della l. 157/92 - l.r. 26/93, art. 47, comma 1, lett. a) e b) e comma 2» in adeguamento all'art. 5 della l.r. 17 luglio 2017, n. 19 «gestione faunistico-venatoria del cinghiale e recupero degli ungulati feriti»;

Rilevato che al punto 3 del deliberato della citata d.g.r. n. 5841/2016, si prevede che gli indennizzi dei danni provocati alle produzioni agricole e alle opere approntate sui terreni coltivati ed a pascolo dalle specie di fauna selvatica e fauna domestica inselvatichita, siano concessi ed erogati nel rispetto del regolamento (UE) n. 1408/2013 della Commissione del 18 dicembre 2013 (G.U. Unione Europea L 352 del 24 dicembre 2013) relativo all'applicazione degli artt. 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea agli aiuti *de minimis* nel settore agricolo con particolare riferimento agli articoli 1«Campo di applicazione», 2 «Definizioni», 3 «Aiuti *de minimis*», 5 «Cumulo», 6 «Controllo»;

Visto il regolamento (UE) 2019/316 della Commissione del 21 febbraio 2019 che modifica il regolamento (UE) n. 1408/2013 elevando il massimale dell'aiuto concesso a un'impresa unica nell'arco di un triennio a 20.000 euro, nonché il Decreto Ministeriale 19 maggio 2020 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 156 del 22 giugno 2020 che ha portato tale massimale ad € 25.000,00;

Preso atto che la d.g.r. 2403 del 18 novembre 2019 prevede al punto 5 dell'allegato 2 che: «qualora il valore dell'indennizzo stimato, riferito alla singola domanda, sia inferiore o uguale a 200 euro, non si procederà alla liquidazione del danno»;

Atteso che nel periodo dal 1° ottobre 2019 al 30 settembre 2020, sono pervenute 31 richieste di indennizzo dei danni da fauna selvatica allo scrivente AFCP per il territorio della provincia di Lecco, rispetto alle quali l'istruttoria si è conclusa con la proposta:

- di non ammissibilità per 15 domande come riportato nell'allegato A parte integrante del presente decreto;
- di ammissibilità per 16 domande, come riportato nell'allegato B parte integrante del presente decreto, i cui rimborsi, calcolati secondo le prescrizioni della d.g.r. 5846/2016, come modificata dalla d.g.r. 2403/2019, ammontano a complessivi 13.975,94 di cui 10.124,16 a carico di Regione Lombardia, importo comunicato alla Direzione Generale Agricoltura, Alimentazione e Sistemi verdi per la successiva verifica di disponibilità finanziaria;

Preso atto della nota protocollo n. M1.2020.0235996 del 19 novembre 2020 con la quale il Dirigente della U.O. «Sviluppo di sistemi forestali, agricoltura di montagna, uso e tutela del suolo agricolo e politiche faunistico venatorie» della Direzione Generale Agricoltura, Alimentazione e Sistemi verdi di Regione Lombardia ha comunicato l'avvenuto reperimento delle risorse nella percentuale pari al 67,38% degli importi stimati a carico di Regione Lombardia per le domande ammissibili di indennizzo danni da fauna selvatica alle produzioni agricole per il periodo 1 ottobre 2019 - 30 settembre 2020 informando, nel contempo, che il capitolo di bilancio di riferimento è il n. 16.01.104.11647, che ha una disponibilità di competenza/cassa pari a € 1.255.825,95, assegnando il termine del 30 novembre 2020 per procedere all'impegno ed alla liquidazione delle somme destinate agli ATC / CAC per la liquidazione dei predetti contributi;

Preso atto che l'importo viene ridotto proporzionalmente per tutte le domande, indipendentemente dalla tipologia di danno subito o della coltura danneggiata, così come specificato nella sopra citata comunicazione del 19 novembre 2020 che come di seguito si riporta:

«Alla luce di quanto previsto dall'art. 47 della L.r. 26/03 e dall'art 5 della l.r. 19/17, che dispone quanto segue:

- *la Regione, con modalità definite rispettivamente dalla Giunta regionale, provvede all'accertamento, alla quantificazione e all'indennizzo dei danni previsti al comma 1, lettere a) e b) dell'art. 47, nei limiti delle risorse stanziare a bilancio;*

e di quanto disposto dalla d.g.r. 2403 del 11 novembre 2019, che prevede nell'allegato 1 quanto segue:

- *nel caso in cui le risorse disponibili non fossero sufficienti a coprire l'intero ammontare delle domande, ogni domanda sarà liquidata per un importo ridotto proporzionalmente in ugual misura;*

l'importo del contributo ammissibile - per la quota a carico del bilancio regionale viene ridotto del 32,62% e verrà pertanto liquidato il 67,38% dello stesso».

Sentito con nota PEC prot. n. M1.2020.0238402 in data 25 novembre 2020 il comitato tecnico per i fondi destinati alla prevenzione e ai risarcimenti dei danni da fauna selvatica della Struttura AFCP Brianza - territorio di Lecco - istituito con Decreto n. 14484/20;

Atteso che si è proceduto a iscrivere i singoli indennizzi nel Registro Nazionale Aiuti, RNA, e a ottenere i relativi codici;

Visto il punto 6 del deliberato della d.g.r. n. 5841/2016, come modificato dalla d.g.r. 2403/2019 ed in particolare:

- la lettera a) la quale stabilisce che «la quota di compartecipazione a carico degli organi di gestione degli ATC/CAC per danni e interventi di prevenzione localizzati nei territori a caccia programmata di loro competenza, sia pari al dieci per cento degli importi liquidabili, fatta eccezione per i danni causati dalla specie cinghiale e per i relativi interventi di prevenzione in aree in cui è ammesso il prelievo venatorio della specie, per i quali la quota di partecipazione è incrementata, nei limiti delle risorse a disposizione, al trenta per cento degli importi liquidabili»;
- la lettera b) la quale stabilisce che «gli indennizzi e i contributi siano concessi ed erogati:
 - esclusivamente agli imprenditori agricoli singoli o associati di cui all'art.2135 del Codice Civile, al netto di ogni altra fonte di finanziamento già concessa per lo stesso evento o per gli stessi interventi di prevenzione, ad eccezione di quanto riportato al successivo punto»;
 - a tutti i proprietari dei fondi danneggiati, anche se non imprenditori agricoli, per i danni causati dalla specie cinghiale ai prati permanenti, nelle zone di montagna soggette a vincolo idrogeologico»;
- la lett. c), in base alla quale: «i richiedenti, ad eccezione dei proprietari dei fondi danneggiati che non siano imprendito-

Serie Ordinaria n. 50 - Venerdì 11 dicembre 2020

ri ai fini della erogazione dell'indennizzo e/o del contributo, forniscano una dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà, ai sensi del d.p.r. 445/2000, utilizzando il modello approvato con provvedimento del dirigente competente della Direzione Generale Agricoltura che informi su eventuali aiuti de minimis ricevuti nell'arco degli ultimi tre esercizi finanziari in relazione alla propria attività rientrante nella nozione di impresa unica con relativo cumulo complessivo degli aiuti de minimis ricevuti e attestati:

- di non rientrare nelle specifiche esclusioni di cui all'art. 1 del regolamento (UE) n. 1408/2013 come modificato dal reg. (UE) n. 316/2019;
- l'ammontare dell'eventuale indennizzo o contributo derivante da altre fonti di finanziamento già concesso per lo stesso evento o per le stesse opere di prevenzione;

Preso atto del punto 7 della d.g.r. n. 5841/2016, che stabilisce le modalità ed i tempi per l'ammissione all'indennizzo e per la successiva liquidazione, fra cui:

- la lett. e), ove è disposto che con loro provvedimenti, i dirigenti delle competenti strutture, previo controllo dei requisiti de minimis dichiarati dai richiedenti, approvino l'elenco dei beneficiari ammissibili e dei relativi importi a contributo, sulla base delle risorse disponibili a bilancio per gli esercizi di competenza, e impegnino e liquidino a favore degli ATC/CAC;
- la lett. f), che prevede che siano gli ATC e i CAC a provvedere alla liquidazione degli indennizzi e dei contributi ai beneficiari sulla base dei provvedimenti di cui alla precedente lett. e);
- la lett. i), la quale stabilisce che: «a decorrere dal 1° gennaio 2017, le domande istruite dagli UTR tra il 1° ottobre dell'anno precedente e il 30 settembre dell'anno in corso saranno liquidate ai beneficiari entro il 30 dicembre dello stesso anno»;

Dato atto che la liquidazione degli indennizzi, ai beneficiari finali potrà avvenire solo dopo aver espletato la «Visura Deggen Dorf», effettuata attraverso la consultazione del Registro Nazionale degli aiuti di Stato;

Atteso che tutti gli imprenditori e società agricole hanno allegato alla domanda di indennizzo la dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà, di cui al punto 6.c della citata d.g.r. n. 5841/2016, o hanno provveduto tempestivamente all'invio della medesima dichiarazione quando loro richiesto;

Preso atto che per tutte le imprese agricole richiedenti è stata effettuata la Visura Aiuti de minimis, e la Visura Aiuti di Stato, così come risulta dall'elenco dei codici VERCOR riportato nella Tabella B ed è stata registrata, mediante l'applicativo SIAN, la concessione del contributo così come risulta dalla colonna «Codice univoco della concessione o SIAN-COR» della stessa tabella e ottenuto dallo stesso registro SIAN al momento dell'inserimento della concessione;

Ricordato che:

- i soggetti ammessi a contributo per l'indennizzo dei danni provocati dalla fauna selvatica fanno capo a tre diversi ATC/CAC, come illustrato nella Tabella B alla colonna ATC/CAC;
- la somma complessiva ammessa a contributo per la liquidazione dei danni è pari a €10.673,44;

Atteso che:

1. la liquidazione degli indennizzi per i territori di Lecco, così come specificato nella Tabella B, deve essere effettuata secondo la seguente ripartizione:
 - Ambito Territoriale di Caccia Meratese: 2 aziende agricole, per una somma complessiva pari a € 1.046,78;
 - Comprensorio Alpino di Caccia Prealpi Lecchesi: 8 aziende agricole, per una somma complessiva pari a € 6.683,71;
 - Comprensorio Alpino di Caccia Alpi Lecchesi: 6 aziende agricole per una somma complessiva pari a € 2.942,95;
2. I predetti importi sono comprensivi dell'aliquota a carico dei Comitati di Gestione degli ATC e dei CAC, stabiliti caso per caso ai sensi dell'art. 47 della l.r. 26/1993 e dell'art. 5, comma 3, della l.r. 19/2017;

Preso atto che ai sensi del punto 6a) del deliberato della d.g.r. n. 5841 del 18 novembre 2016, la spesa complessiva da impegnare e liquidare a favore degli ATC e CAC per l'indennizzo dei danni provocati dalla fauna selvatica, è di € 6.821,66 suddiviso, come meglio specificato nella Tabella B per singolo beneficiario, nel seguente modo:

- Comprensorio Alpino di Caccia Prealpi Lecchesi € 4.124,25;
- Comprensorio Alpino di Caccia Alpi Lecchesi € 1.798,81;
- Ambito Territoriale di Caccia Meratese € 898,60;

Dato atto che i Comitati di Gestione dei CAC e ATC sopra elencati dovranno integrare con fondi propri le cifre erogate da Regione Lombardia come meglio specificato nella Tabella B e come di seguito riportato:

- Comprensorio Alpino di Caccia Prealpi Lecchesi: € 2.559,46;
- Comprensorio Alpino di Caccia Alpi Lecchesi € 1.144,14;
- Ambito Territoriale di Caccia Meratese € 148,18;

Preso atto che non vi sono elementi ostativi che impediscano di effettuare la contestuale liquidazione dei fondi destinati agli ATC/CAC, essendo inoltre espressamente previsto dalla citata d.g.r. n. 2403, che ha modificato la d.g.r. 5841, che i predetti soggetti procedano all'erogazione dell'indennizzo dei danni ai beneficiari finali entro il 31 dicembre 2020;

Ritenuto pertanto di dover:

- escludere dalla liquidazione le domande di indennizzo dei danni da fauna selvatica le domande, così come elencate nell'allegata Tabella A;
- ammettere alla liquidazione le domande di indennizzo dei danni provocati da fauna selvatica, così come elencate nell'allegata Tabella B;
- erogare al Comprensorio Alpino di Caccia Prealpi Lecchesi la somma di € 4.124,25;
- erogare al Comprensorio Alpino di Caccia Alpi Lecchesi la somma di €1.798,81;
- erogare all'Ambito Territoriale di Caccia Meratese la somma di € 898,60;
- impegnare le cifre necessarie per l'indennizzo sul capitolo 16.01.104.11647 «Trasferimenti ai comitati di gestione degli ambiti territoriali e comprensori alpini di caccia (ATC e CAC) per danni arrecati alle produzioni agricole da fauna selvatica» del bilancio 2020;
- liquidare, contestualmente, le predette somme ai suddetti ATC/CAC;
- trasmettere notizia dell'avvenuto impegno ai citati ATC/CAC, fornendo loro le necessarie istruzioni per la liquidazione degli indennizzi nei tempi e nei modi stabiliti da Regione Lombardia indicando, in particolare, le cifre che dovranno essere da loro erogate con fondi propri;
- trasmettere agli ATC/CAC i dati anagrafici dei soggetti da indennizzare;
- trasmettere notizia dell'avvenuto impegno ai soggetti aventi diritto all'indennizzo, fornendo loro le necessarie indicazioni circa i tempi e i modi per la loro liquidazione;
- stabilire che le somme, nella colonna «TOTALE importo liquidazione differita» della Tabella B, corrispondenti alle superfici a pascolo o a prato permanente danneggiate dal cinghiale e non ancora ripristinate alla data di approvazione del presente atto, non potranno essere liquidate dagli ATC/CAC senza una specifica comunicazione da parte di Regione Lombardia;
- stabilire che, al fine della liquidazione del relativo indennizzo, le suddette superfici devono essere ripristinate entro e non oltre il 15 maggio 2021 per tutte le superfici, fatte salve cause non riconducibili alla volontà del beneficiario stabilendo, inoltre, che la comunicazione di avvenuto ripristino debba essere trasmessa alla Struttura Agricoltura, Foreste, Caccia e Pesca - Brianza entro e non oltre 15 giorni consecutivi dalla fine dei lavori;
- stabilire che il mancato ripristino delle superfici danneggiate dal cinghiale entro le date sopra riportate comporterà l'esclusione dei relativi importi dall'indennizzo, fatte salve cause non riconducibili alla volontà del beneficiario;

Preso atto delle disposizioni contenute nel decreto legislativo 126 del 10 agosto 2014, correttivo del decreto legislativo 118 del 23 giugno 2011, ed in particolare del principio contabile applicato concernente la contabilità finanziaria che prescrive:

- a) il criterio di registrazione delle operazioni di accertamento e di impegno con le quali vengono imputate agli esercizi finanziari le entrate e le spese derivanti da obbligazioni giuridicamente perfezionate (attive e passive);
- b) il criterio di registrazione degli incassi e dei pagamenti, che devono essere imputati agli esercizi in cui il tesoriere ha effettuato l'operazione.

Riscontrato che tali disposizioni si esauriscono nella definizione del principio della competenza finanziaria potenziato secondo il quale, le obbligazioni giuridiche perfezionate sono registrate nelle scritture contabili al momento della nascita dell'obbligazione, imputandole all'esercizio in cui l'obbligazione viene a scadenza. La scadenza dell'obbligazione è il momento in cui l'obbligazione diventa esigibile. La consolidata giurisprudenza della Corte di Cassazione definisce come esigibile un credito per il quale non vi siano ostacoli alla sua riscossione ed è consentito, quindi, pretendere l'adempimento. Non si dubita, quindi, della coincidenza tra esigibilità e possibilità di esercitare il diritto di credito.

Attestata, da parte del dirigente che sottoscrive il presente atto, la perfetta rispondenza alle indicazioni contenute nel richiamato principio della competenza finanziaria potenziato, delle obbligazioni giuridiche assunte con il presente atto, la cui esigibilità è accertata nell'esercizio finanziario 2020;

Dato atto che il presente provvedimento conclude il relativo procedimento, nei termini previsti dalla d.g.r. 2403/2019 e dalle disposizioni della D.G. Agricoltura;

Verificato che la disciplina di settore riferita alla spesa oggetto del presente provvedimento non prevede la verifica della regolarità contributiva del beneficiario.

Verificato che la spesa oggetto del presente atto non rientra nell'ambito di applicazione dell'art. 3 della l. 136/2010 (tracciabilità dei flussi finanziari)»

Considerato che il presente provvedimento rientra tra le competenze della scrivente Struttura individuate dalla d.g.r. n. XI/2190 del 30 settembre 2019 «IX Provvedimento Organizzativo» con la quale, fra l'altro, è stato affidato ad Alfredo Motta l'incarico di Dirigente della Struttura Agricoltura, Foreste, Caccia e Pesca - Brianza;

DECRETA

1. Di escludere dalla liquidazione le domande di indennizzo dei danni da fauna selvatica contenute nell'allegata Tabella A, allegata al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale, per le motivazioni di esclusione sinteticamente riportate nella colonna «motivazioni» della tabella stessa.

2. Per le motivazioni in premessa esposte e qui interamente riportate, di ammettere, alla liquidazione dei danni da fauna selvatica le domande pervenute dal 01 ottobre 2019 al 30 settembre 2020 ed istruite positivamente come indicato nella Tabella B allegata al presente atto quale parte integrante e sostanziale.

3. Di attestare che per ciascuna delle predette aziende e società agricole è rispettato il tetto massimo di € 25.000, concesso dal Decreto Ministeriale 19 maggio 2020 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 156 del 22 giugno 2020 che ha integrato il regolamento (UE) n. 2019/316 della Commissione del 21 febbraio 2019, che ha a sua volta modificato il regolamento (UE) n. 1408/2013 relativo all'applicazione degli artt. 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea agli aiuti *de minimis* nel settore agricolo con particolare riferimento agli articoli 1) «Campo di applicazione», 2) «Definizioni», 3) «Aiuti *de minimis*», 5) «Cumulo», 6) «Controllo» e che pertanto non vi sono state conseguenti decurtazione dell'indennizzo calcolato;

4. di assumere impegni a favore dei beneficiari indicati nella tabella seguente con imputazione ai capitoli e agli esercizi ivi indicati, attestando la relativa esigibilità della obbligazione nei relativi esercizi di imputazione:

Beneficiario/Ruolo	Codice	Capitolo	Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022
COMPENSORIO ALPINO DI CACCIA PREALPI LECCHESI	959167	16.01.104.11647	4.124,25	0,00	0,00
COMPENSORIO ALPINO DI CACCIA ALPI LECCHESI	959168	16.01.104.11647	1.798,81	0,00	0,00
AMBITO TERRITORIALE DI CACCIA MERATESE	964106	16.01.104.11647	898,60	0,00	0,00

5. di liquidare:

Beneficiario/Ruolo	Codice	Capitolo	Impegno	Imp. Perente	Da liquidare
COMPENSORIO ALPINO DI CACCIA PREALPI LECCHESI	959167	16.01.104.11647	2020/0/0		4.124,25

Beneficiario/Ruolo	Codice	Capitolo	Impegno	Imp. Perente	Da liquidare
COMPENSORIO ALPINO DI CACCIA ALPI LECCHESI	959168	16.01.104.11647	2020/0/0		1.798,81
AMBITO TERRITORIALE DI CACCIA MERATESE	964106	16.01.104.11647	2020/0/0		898,60

Cod. Ben. Ruolo	Denominazione	Cod. Fiscale	Partita IVA	Indirizzo
959167	COMPENSORIO ALPINO DI CACCIA PREALPI LECCHESI	92019000139	92019000139	VIA DEI RICCIOLI, 21 23900 LEC- CO (LC)
959168	COMPENSORIO ALPINO DI CACCIA ALPI LECCHESI	92018960135	92018960135	VIA SANDRRO PERTINI, 11 23822 BELLA- NO (LC)
964106	AMBITO TERRITORIALE DI CACCIA MERATESE	92019120135	92019120135	VIA LEONARDO DA VINCI, 2 23851 GALBIA- TE (LC)

6. Di comunicare l'avvenuto impegno ai citati ATC/CAC, tramettendo il presente decreto unitamente alla tabella B, fornendo loro le necessarie istruzioni per la liquidazione degli indennizzi nei tempi e nei modi stabiliti da Regione Lombardia.

7. Di comunicare al CAC Prealpi Lecchesi la sospensione della liquidazione a favore dell'az. Agr. Zambelli Anna di Ballabio CUAA ZMBNNA58L68E507W per la quota parte dell'importo relativo al ripristino dei terreni, pari ad € 206,55, valore indicato nella colonna «TOTALE importo liquidazione differita» della Tabella B, rimandando la stessa successivamente all'accertamento, entro il 31 maggio 2021, dell'avvenuto ripristino;

8. Di comunicare l'avvenuto impegno ai soggetti aventi diritto all'indennizzo, indicando altresì i termini per la comunicazione dell'avvenuto ripristino dei terreni, qualora necessari.

9. Di dare atto che contro il presente provvedimento potrà essere proposto ricorso al competente Tribunale Amministrativo regionale entro 60 giorni dalla data di piena conoscenza del provvedimento stesso, ovvero, potrà essere presentato ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni dalla medesima data.

10. di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul BURL - Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia;

11. di attestare che contestualmente alla data di adozione del presente atto si provvede alla pubblicazione di cui agli artt. 26 e 27 del d.lgs. 33/2013.

Il dirigente
Alfredo Motta

Tabella A Aziende non ammesse a contributo risarcimento danni UTR Brianza -Lecco

N	N prt.	Data Protocollo	Azienda agricola	Nome Azienda	Cognome	Nome	VIA	COMUNE	PEC	provincia	Esito	motivazioni
1	M1.2019.0106653	18/11/2019	si	Il Roccolo	Monti	Roberta	via montecchio sud 28	colico	montiroberta@pec.it	LC	non ammissibile	danno rilevato inferiore al minimo previsto dalla D.G.R. 2403/2019.
2	M1.2019.0129339	24/12/2019	si	Carri Alberto	Carri	Alberto	via genico 21	lierna	alberto.carri@pec.agritel.it	LC	non ammissibile	integrazioni non pervenute
3	M1.2019.0129356	24/12/2019	si	Bertarini Dante	Bertarini	Dante	via alle grigne 19	esino lario	allevamentobertarinidante@pec.it	LC	non ammissibile	danno non rilevabile al momento del sopralluogo
4	M1.2020.0032046	05/02/2020	si	Colombo Bruno	Colombo	Bruno	loc. borima 8	suello	colombo.br@pec.it	LC	non ammissibile	danno rilevato inferiore al minimo previsto dalla D.G.R. 2403/2019.
5	M1.2020.0033151	06/02/2020	si	Brini Gilberto Pietro	Brini	Gilberto Pietro	ss cosma e damiano	calolziocorte		LC	non ammissibile	danno non ammissibile
6	M1.2020.0046590	21/02/2020	no		Valsecchi	Maria Domenica				LC	non ammissibile	documentazione incompleta e errata
7	M1.2020.0046468	21/02/2020	si	Maroni Giovanna	Maroni	Giovanna	via magenta 6	cortanova	maroni.giovanna@pec.it	LC	non ammissibile	danno rilevato inferiore al minimo previsto dalla D.G.R. 2403/2019.
8	M1.2020.0105809	15/05/2020	no		Osio	Arturo				LC	non ammissibile	domanda incompleta e non formulata su modulistica regionale
9	M1.2020.0121039	03/06/2020	si	La collina di Sangalli ssa	Sangalli	Dionigi	via collina 10	brivio	lacollinadisangalli@pec.coldiretti.it	LC	non ammissibile	domanda presentata oltre i termini previsti dalla D.G.R. 2403/2019
10	M1.2020.0133333	15/06/2020	no		Osio	Arturo				LC	non ammissibile	domanda presentata oltre i termini previsti dalla D.G.R. 2403/2019
11	M1.2020.0162572	02/07/2020	si	Bettiga Luigi	Bettiga	Luigi	via la ca' 77	colico	luigi.bettiga@pec.agritel.it	LC	non ammissibile	danno rilevato inferiore al minimo previsto dalla D.G.R. 2403/2019.
12	M1.2020.0186929	13/08/2020	si	Magni Angelica	Magni	Angelica	via Faedo 414	Talamona	angelica.magni@pec.agritel.it	LC	non ammissibile	domanda presentata oltre i termini previsti dalla D.G.R. 2403/2019
13	M1.2020.0199228	14/09/2020	si	Villa Paolo di Villa Gianmario s.s.	Villa	Paolo	via Pesciola 2	Imbersago	societaagricolavillass@pec.it	LC	non ammissibile	danno non rilevabile al momento del sopralluogo
14	M1.2020.0207229	29/09/2020	no	Di Santo Francesco	Di Santo	Francesco	via Borsieri 30	Milano	disantofrancescocert@postecert.it	LC	non ammissibile	domanda incompleta e danno rilevato su coltura arborea non ammissibile per i soggetti privati (Olivo)
15	M1.2020.0215358	13/10/2020	no	Ambrosini Ines	Ambrosini	Ines	via Europa 11	Aprica		LC	non ammissibile	danno rilevato inferiore al minimo previsto dalla D.G.R. 2403/2019.

Tabella B elenco domande ammesse al risarcimento UTR Brianza Lecco

DATI AMMINISTRATIVI DOMANDE PERVENUTE									ESITO DELLA STIMA			LIQUIDAZIONE			CALCOLO DEGLI IMPORTI						IMPORTI DA LIQUIDARE		VERIFICHE AMMINISTRATIVE									
NN	N prt.	Data Protocollo	Azienda agricola	Nome Azienda	Cognome	Nome	CUAA	PIVA	esito	danno stimato	di cui per ripristino - liquidazione differita	IBAN RICHIEDENTE	CAC/ATC appartenenza	danno causato da	% carico CAC/ATC	importo CAC/ATC	di cui importo CAC/ATC liquidazione differita	% Regione	Importo Regione	% disponibilità comunicata da regione	Importo regione calcolato sulla base delle disponibilità	di cui importo regione liquidazione differita	TOTALE importo da liquidare al richiedenti entro il 31/12/2020	TOTALE importo liquidazione differita	VERCOR DE MINIMIS	DATA RICHIESTA	VERCOR AIUTI	DATA RICHIESTA	VERCOR DEGGENDORF	DATA RICHIESTA	SIAN_COR Codice Univ. Concessione	Data Caricamento
1	M1.2019.0105560	14/11/2019	si	Selva Franco	Selva	Franco	SLVFC80H1E507K	03844250138	positivo	210,00 €		IT97D0851551360000000201433	Alpi Lecchesi	Cinghiale	30%	63,00 €		70%	147,00 €	67,38%	99,05 €		162,05 €		8939301	24/11/2020	8939569	24/11/2020	8940220	24/11/2020	1075201	25/11/2020
2	M1.2019.0115930	02/12/2019	si	Invernizzi Domenico	Invernizzi	Domenico	NVRDNC47729E507F	03140100136	positivo	270,12 €		IT58J0200822900000040648599	Prealpi Lecchesi	Cinghiale	30%	81,04 €		70%	189,08 €	67,38%	127,40 €		208,44 €		8939302	24/11/2020	8939675	24/11/2020	8940224	24/11/2020	1075200	25/11/2020
3	M1.2019.0120328	09/12/2019	si	Colombo Lorenzo	Colombo	Lorenzo	CLMLNZ87H28A745G	0290590136	positivo	840,00 €		IT39B085155171000000003637	Alpi Lecchesi	Cinghiale	30%	252,00 €		70%	588,00 €	67,38%	396,19 €		648,19 €		8939306	24/11/2020	8939677	24/11/2020	8940226	24/11/2020	1075212	25/11/2020
4	M1.2019.0129341	24/12/2019	si	Az. Agr. Deviscio s.s.a.	Ferrari	Agostino	00597940139	00597940139	positivo	442,79 €		IT56H030322901010000002063	Prealpi Lecchesi	Cinghiale	30%	132,84 €		70%	309,95 €	67,38%	208,85 €		341,68 €		8939310	24/11/2020	8939718	24/11/2020	8940229	24/11/2020	1075213	25/11/2020
5	M1.2019.0116122	02/12/2019	si	Maroni Giovanna	Maroni	Giovanna	MRNGNN6R43H063Z	02132740131	positivo	240,00 €		IT87M0851552000000000100518	Alpi Lecchesi	Cinghiale	30%	72,00 €		70%	168,00 €	67,38%	113,20 €		185,20 €		8939311	24/11/2020	8939721	24/11/2020	8940227	24/11/2020	1075221	25/11/2020
6	M1.2020.0046455	21/02/2020	si	Della Valle Lorenza	Della Valle	Lorenza	DLLLNZ9D55A745H	02553970134	positivo	223,20 €		IT24F0329601601000007138083	Prealpi Lecchesi	Carnosio - Capriolo	10%	22,32 €		90%	200,88 €	67,38%	135,35 €		157,67 €		8939398	24/11/2020	8939726	24/11/2020	8940279	24/11/2020	1075217	25/11/2020
7	M1.2020.0059097	11/03/2020	si	Forlani Edoardo Claudio	Forlani	Edoardo Claudio	FRLDCC37794F205C	00876190168	positivo	400,00 €		IT72G031115271000000002294	ATC Meratese	Cinghiale non in zona prelievo	10%	40,00 €		90%	360,00 €	67,38%	242,57 €		282,57 €		8939402	24/11/2020	8939761	24/11/2020	8940281	24/11/2020	1075260	25/11/2020
8	M1.2020.0062096	18/03/2020	si	Bettiga Pietro	Bettiga	Pietro	BTPPTR5P20C39S	02984120135	positivo	783,79 €		IT47N031045120000000015285	Alpi Lecchesi	Cinghiale	30%	235,14 €		70%	548,65 €	67,38%	369,68 €		604,82 €		8939451	24/11/2020	8939848	24/11/2020	8940284	24/11/2020	1075262	25/11/2020
9	M1.2020.0077891	09/04/2020	si	Invernizzi Adriano	Invernizzi	Adriano	NVRDRN6L04E507P	03040190138	positivo	5.600,00 €		IT32G085155091000000100985	Prealpi Lecchesi	Cinghiale	30%	1.680,00 €		70%	3.920,00 €	67,38%	2.641,30 €		4.321,30 €		8939452	24/11/2020	8939855	24/11/2020	8940288	24/11/2020	1075264	25/11/2020
10	M1.2020.0126229	09/06/2020	si	Invernizzi Giovanni Battista	Invernizzi	Giovanni Battista	NVRGN7D08E507J	02063310136	positivo	300,00 €		IT20T08515509300000001789	Prealpi Lecchesi	Cinghiale	30%	90,00 €		70%	210,00 €	67,38%	141,50 €		231,50 €		8939490	24/11/2020	8939857	24/11/2020	8940309	24/11/2020	1075267	25/11/2020
11	M1.2020.0126229	09/06/2020	si	Invernizzi Gabriele	Invernizzi	Gabriele	NVRGRL53D01C024H	02045170137	positivo	927,97 €		IT92L059652000000005176X05	Prealpi Lecchesi	Cinghiale	30%	278,39 €		70%	649,58 €	67,38%	437,89 €		716,08 €		8939491	24/11/2020	8939884	24/11/2020	8940312	24/11/2020	1075271	25/11/2020
12	M1.2020.0177473	24/07/2020	si	Gerosa Alberico	Gerosa	Alberico	GRSLRC56E22B081G	01588410134	positivo	1.081,81 €		IT57C055644508000000000151	ATC Meratese	Cinghiale non in zona prelievo	10%	108,18 €		90%	973,63 €	67,38%	656,03 €		764,21 €		8939548	24/11/2020	8940013	24/11/2020	8940316	24/11/2020	1075274	25/11/2020
13	M1.2020.0182725	04/08/2020	si	Zambelli Anna	Zambelli	Anna	ZMBNNA58L68E507W	02631370133	positivo	597,67 €	267,67 €	IT06R03104509100000000050114	Prealpi Lecchesi	Cinghiale	30%	179,30 €	80,30 €	70%	418,37 €	67,38%	281,90 €	126,25 €	254,65 €	206,55 €	8939560	24/11/2020	8940022	24/11/2020	8940320	24/11/2020	1075275	25/11/2020
14	M1.2020.0183815	05/08/2020	si	Tagliaferri Giovanni	Tagliaferri	Giovanni	TGLGNN76A21E507P	02633670134	positivo	840,00 €		IT37J085155171000000003279	Alpi Lecchesi	Cinghiale	30%	252,00 €		70%	588,00 €	67,38%	396,19 €		648,19 €		8939562	24/11/2020	8940058	24/11/2020	8940368	24/11/2020	1075277	25/11/2020
15	M1.2020.0201304	17/09/2020	si	Goretti Maria Franca	Goretti	Maria Franca	GRTMFR51L58A594F	02740660135	positivo	318,59 €		IT95A0851550910000000100563	Prealpi Lecchesi	Cinghiale	30%	95,58 €		70%	223,01 €	67,38%	150,27 €		245,84 €		8939566	24/11/2020	8940077	24/11/2020	8940369	24/11/2020	1075147	25/11/2020
16	M1.2020.0204035	23/09/2020	si	Gobbi Davide	Gobbi	Davide	GBBDOV79C08E507F	03425500133	positivo	900,00 €		IT88Y0760110900001010014569	Alpi Lecchesi	Cinghiale	30%	270,00 €		70%	630,00 €	67,38%	424,49 €		694,49 €		8939568	24/11/2020	8940128	24/11/2020	8940373	24/11/2020	1075290	25/11/2020
									totale			totale			totale						totale											
									13.975,94 €			3.851,78 €			6.821,66 €						10.466,89 €		206,55 €									

Serie Ordinaria n. 50 - Venerdì 11 dicembre 2020

D.d.s. 2 dicembre 2020 - n. 15069**Concessione contributi per la prevenzione e indennizzo dei danni arrecati alle produzioni agricole e alle opere approntate sui terreni coltivati ed a pascolo dalle specie di fauna selvatica e fauna domestica inselvatichita, tutelata ai sensi dell'art. 2 della l. 157/92 - l.r. 26/93, art. 47, comma 1, lett. a) e b) e comma 2 - periodo 1° ottobre 2019/30 settembre 2020.- Provincia di Monza e della Brianza**IL DIRIGENTE DELLA STRUTTURA
AGRICOLTURA, FORESTE, CACCIA E PESCA - BRIANZA

Vista la normativa che ha trasferito le funzioni in materia di Agricoltura alla Regione Lombardia a decorrere dal 1 aprile 2016;

- l.r. 8 luglio 2015 - n. 19 «Riforma del sistema delle autonomie della Regione e disposizioni per il riconoscimento della specificità dei territori montani in attuazione della legge 7 aprile 2014, n. 56 (Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni);
- l.r. 25 marzo 2016 n.7 «Modifiche alla legge regionale 5 dicembre 2008, n. 31 (Testo unico della l.r. in materia di agricoltura, foreste, pesca e sviluppo rurale);
- d.g.r. 30 marzo 2016 n. X/4998 «Prime determinazioni in merito all'effettivo trasferimento delle Province e della Città Metropolitana di Milano riallocate in capo alla Regione ai sensi della l.r.19/2015 e della l.r. 32/2015, Aggiornamento delle delibere X/4570 e X/4934»;

Richiamati:

- l'art. n. 26 «Risarcimento dei danni prodotti dalla fauna selvatica e dall'attività venatoria» della l. 11 febbraio 1992 n. 157;
- l'art. n. 47 «Indennizzo dei danni prodotti dalla fauna selvatica e domestica inselvatichita e nell'esercizio dell'attività venatoria» della l.r. 16 agosto 1993 n. 26 così come modificato dalla l.r. 2 febbraio 2001 e dalla l.r. 25 marzo 2016 n. 7;
- la d.g.r. n. 5841 del 18 novembre 2016 «Criteri e modalità per l'indennizzo dei danni arrecati e per la concessione di contributi per la prevenzione dei danni alle produzioni agricole e alle opere approntate sui terreni coltivati ed a pascolo dalle specie di fauna selvatica e fauna domestica inselvatichita, tutelata ai sensi dell'art. 2 della l. 157/92 - l.r. 26/93, art. 47, comma 1, lett. a) e b) e comma 2»;
- l'art. 5, «Indennizzo e prevenzione dei danni» della l.r. n. 19 del 17 luglio 2017;
- la d.g.r. n. 2403 del 18 novembre 2019 «Modifiche ed integrazioni alla d.g.r. 5841 del 18 novembre 2016 «Criteri e modalità per l'indennizzo dei danni arrecati e per la concessione di contributi per la prevenzione dei danni alle produzioni agricole e alle opere approntate sui terreni coltivati ed a pascolo dalle specie di fauna selvatica e fauna domestica inselvatichita, tutelata ai sensi dell'art. 2 della l. 157/92 - l.r. 26/93, art. 47, comma 1, lett. a) e b) e comma 2» in adeguamento all'art. 5 della l.r. 17 luglio 2017, n. 19 «gestione faunistico-venatoria del cinghiale e recupero degli ungulati feriti»;

Rilevato che al punto 3 del deliberato della citata d.g.r. n. 5841/2016, si prevede che gli indennizzi dei danni provocati alle produzioni agricole e alle opere approntate sui terreni coltivati ed a pascolo dalle specie di fauna selvatica e fauna domestica inselvatichita, siano concessi ed erogati nel rispetto del regolamento (UE) n. 1408/2013 della Commissione del 18 dicembre 2013 (G.U. Unione Europea L 352 del 24 dicembre 2013) relativo all'applicazione degli artt. 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea agli aiuti *de minimis* nel settore agricolo con particolare riferimento agli articoli 1«Campo di applicazione», 2 «Definizioni», 3 «Aiuti *de minimis*», 5 «Cumulo», 6 «Controllo»;

Considerato, che il regolamento (UE) 2019/316 della Commissione del 21 febbraio 2019 modifica il regolamento (UE) n. 1408/2013 elevando il massimale dell'aiuto concesso a un'impresa unica nell'arco di un triennio a 20.000 euro;

Preso atto che il predetto regolamento (UE) 2019/316 trova immediatamente applicazione nel punto 4 del deliberato della citata d.g.r. n. 2403/2019 il quale stabilisce che il contributo complessivo degli importi *de minimis* erogabili ad una stessa impresa non deve superare i 20.000,00 euro nell'arco di tre esercizi finanziari;

Atteso che nel periodo 01.10.2019/30.09.2020, come ripilogo nella Tabella A, allegata al presente atto quale parte integrante e sostanziale, sono pervenute 7 richieste di indennizzo dei danni da fauna selvatica nelle province di Monza Brianza e Lecce, rispetto alle quali l'istruttoria si è conclusa con la proposta:

- di non ammissibilità per 2 domande;
- di ammissibilità per 5 domande i cui rimborsi, calcolati secondo le prescrizioni della d.g.r. 5846/2016, ammontano a complessivi € 5.099,50, importo comunicato con nota prof. M1.2020.0222565 del 23 ottobre 2020 alla Direzione Generale Agricoltura, Alimentazione e Sistemi verdi per la successiva verifica di disponibilità finanziaria;

Preso atto della nota prof. n. M1.2020.0235996 del 20 novembre 2019 con la quale il Dirigente della U.O. «Sviluppo di sistemi forestali, agricoltura di montagna, uso e tutela del suolo agricolo e politiche faunistiche venatorie» della Direzione Generale Agricoltura, Alimentazione e Sistemi verdi di Regione Lombardia ha comunicato che la disponibilità di bilancio per a disposizione per la liquidazione degli indennizzi, in parola, per l'anno 2020, non consente di soddisfare interamente tutte le domande ammissibili per il periodo 1 ottobre 2019 - 30 settembre 2020 informando, nel contempo, che il capitolo di bilancio di riferimento è il n. 16.01.104.11647, che ha una disponibilità di competenza/cassa pari a € 1.255.825,95 comunicando, con successiva nota, la data del 30 novembre 2020 quale termine ultimo per procedere all'impegno ed alla liquidazione delle somme destinate agli ATC / CAC per la liquidazione dei predetti contributi;

Rilevato, che con la predetta nota M1.2020.0235996 del 20 novembre 2019 veniva comunicata la percentuale di riduzione della quota in capo a Regione Lombardia destinata alla liquidazione delle singole domande, stabilendo tale riduzione nel 32,62% e stabilendo per il territorio della Provincia di Monza e Brianza una spesa complessiva a carico di Regione Lombardia pari a € 3.092,44;

Dato atto che il 25 novembre 2020 con note protocollo n. M1.2020.0238320, M1.2020.023830, M1.2020.023835 e M1.2020.0283836 si è provveduto a sentire il «Comitato Tecnico per la gestione dei fondi destinati alla prevenzione e ai risarcimenti dei danni provocati dalla fauna selvatica» del territorio di Monza e Brianza, nominato con decreto del Dirigente della Struttura Agricoltura, Foreste, Caccia e Pesca - Brianza n. 14485 del 25 novembre 2020;

Atteso che si è proceduto a iscrivere i singoli indennizzi nel Registro Nazionale Aiuti, RNA, e a ottenere i relativi codici;

Visto il punto 6 del deliberato della d.g.r. n. 5841/2016, ed in particolare:

- la lett. a), la quale stabilisce che la quota di compartecipazione a carico degli organi di gestione degli ATC/CAC per danni e interventi localizzati nei territori a caccia programmati di loro competenza, sia pari al dieci per cento degli importi liquidabili;
- la lett. b), ove è disposto che gli indennizzi e i contributi siano concessi ed erogati esclusivamente agli imprenditori agricoli singoli o associati di cui all'art. 2135 del Codice Civile, al netto di ogni altra fonte di finanziamento già concessa per lo stesso evento o per gli stessi interventi di prevenzione;
- la lett. c), in base alla quale i richiedenti, ai fini della erogazione dell'indennizzo e/o del contributo, forniscono una dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà, ai sensi del d.p.r. 445/2000, utilizzando il modello approvato con provvedimento del dirigente competente della Direzione Generale Agricoltura;

Preso atto del punto 7 della d.g.r. 5841/2016, che stabilisce le modalità ed i tempi per l'ammissione all'indennizzo e per la successiva liquidazione, fra cui:

- la lett. e), ove è disposto che con loro provvedimenti, i dirigenti delle competenti strutture, previo controllo dei requisiti *de minimis* dichiarati dai richiedenti, approvino l'elenco dei beneficiari ammissibili e dei relativi importi a contributo, sulla base delle risorse disponibili a bilancio per gli esercizi di competenza, e impegnino e liquidino a favore degli ATC/CAC;
- la lett. f), che prevede che siano gli ATC e i CAC a provvedere alla liquidazione degli indennizzi e dei contributi ai beneficiari sulla base dei provvedimenti di cui alla precedente lett. e);
- la lett. h), la quale stabilisce che le domande istruite nel corso del 2020 saranno liquidate ai beneficiari finali entro il 31 dicembre 2020, sulla base delle risorse disponibili sul capitolo 16.01.104.11647 «Trasferimenti ai comitati di gestione degli ambiti territoriali e comprensori alpini di caccia (ATC e CAC) per danni arrecati alle produzioni agricole da fauna selvatica»;

Atteso che tutti gli imprenditori e società agricole hanno allegato alla domanda di indennizzo la dichiarazione sostitutiva di

atto di notorietà, di cui al punto 6.c della citata d.g.r.n. 5841/2016, o hanno provveduto tempestivamente all'invio della medesima dichiarazione quando loro richiesto

Visto i verbali istruttori, redatti dal dott. Diego Galbiati, quale perito incaricato dalla Direzione Generale Agricoltura, Alimentazione e Sistemi verdi per l'effettuazione dei rilievi dei danni patiti dai soggetti denunciati e per la redazione delle conseguenti perizie;

Preso atto che dalle seguito verifiche prescritte in merito al rispetto dei requisiti in tema di «de minimis» effettuate in data 24 novembre 2020 dal titolare di posizione organizzativa dell'Area Agricoltura, Foreste, Caccia e Pesca della Struttura AFCP Brianza - Sede di Monza, risulta che le aziende e le società agricole riepilogate nella Tabella A richiedenti l'indennizzo, rispettano gli articoli 1) «Campo di applicazione», 2) «Definizioni», 3) «Aiuti «de minimis»», 5) «Cumulo» e 6) «Controllo» del regolamento (UE) n. 1408/2013, e sono pertanto ammissibili al risarcimento;

Rilevato che 2 domande presentate da imprenditori agricoli, o società agricole non risultano ammissibili, per le motivazioni meglio specificate nella Tabella C, allegata al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale, mentre sono indennizzabili 5 domande presentate da imprenditori agricoli o da società agricole;

Ricordato che:

- i soggetti ammessi a contributo per l'indennizzo dei danni provocati dalla fauna selvatica nel territorio di Monza fanno capo tutti all'ATC Brianteo nella Tabella A;
- la somma complessiva ammessa a contributo per la liquidazione dei danni è pari a € 3.602,39 comprensiva della quota a carico di Regione Lombardia e della parte di competenza dell'ATC Brianteo, così come specificato nella Tabella B, e come stabilito dall'art. 47 della l.r. 26/1993 e dall'art. 5, comma 3, della l.r. 19/2017;

Preso atto che ai sensi del punto 6a) del deliberato della d.g.r.n. 5841 del 18 novembre 2016, così come modificata dalla d.g.r.n. 2403 del 18 novembre 2019, la spesa complessiva da impegnare e liquidare a favore dell'ATC Brianteo per l'indennizzo dei danni provocati dalla fauna selvatica, è di € 3.092,44 suddiviso, come riportato nella Tabella B;

Dato atto che il Comitato di Gestione dell'ATC Brianteo dovrà integrare con fondi propri la cifra erogata da Regione Lombardia per una somma pari a € 509,95, come meglio specificato nella Tabella B e come di seguito riportato;

Preso atto che non vi sono elementi ostativi che impediscano di effettuare la contestuale liquidazione dei fondi destinati agli ATC/CAC, essendo inoltre espressamente previsto dalla citata d.g.r.n. 5841 che i predetti soggetti procedano all'erogazione dell'indennizzo dei danni ai beneficiari finali entro il 31 dicembre 2020;

Ritenuto pertanto di dover:

- ammettere alla liquidazione le domande di indennizzo dei danni provocati da fauna selvatica, così come elencate nell'allegata Tabella A con la dicitura «ammessa»;
- escludere dalla liquidazione le domande di indennizzo dei danni da fauna selvatica le domande, così come elencate nell'allegata Tabella A con la dicitura «non ammessa»;
- erogare all'Ambito Territoriale di Caccia Brianteo la somma di € 3.092,44;
- impegnare le cifre necessarie per l'indennizzo sul capitolo 16.01.104.11647 «Trasferimenti ai comitati di gestione degli ambiti territoriali e comprensori alpini di caccia (ATC e CAC) per danni arrecati alle produzioni agricole da fauna selvatica» del bilancio 2020;
- liquidare, contestualmente, le predette somme al suddetto ATC;
- trasmettere notizia dell'avenuto impegno all'ATC Brianteo fornendo le necessarie istruzioni per la liquidazione degli indennizzi nei tempi e nei modi stabiliti da Regione Lombardia indicando, in particolare, le cifre che dovranno essere da loro erogate con fondi propri;
- trasmettere all'ATC i dati anagrafici dei soggetti da indennizzare;
- trasmettere notizia dell'avenuto impegno ai soggetti aventi diritto all'indennizzo, fornendo loro le necessarie indicazioni circa i tempi e i modi per la loro liquidazione;

Preso atto delle disposizioni contenute nel decreto legislativo 126 del 10 agosto 2014, correttivo del decreto legislativo 118 del

23 giugno 2011, ed in particolare del principio contabile applicato concernente la contabilità finanziaria che prescrive:

- a) il criterio di registrazione delle operazioni di accertamento e di impegno con le quali vengono imputate agli esercizi finanziari le entrate e le spese derivanti da obbligazioni giuridicamente perfezionate (attive e passive);
- b) il criterio di registrazione degli incassi e dei pagamenti, che devono essere imputati agli esercizi in cui il tesoriere ha effettuato l'operazione.

Riscontrato che tali disposizioni si esauriscono nella definizione del principio della competenza finanziaria potenziato secondo il quale, le obbligazioni giuridiche perfezionate sono registrate nelle scritture contabili al momento della nascita dell'obbligazione, imputandole all'esercizio in cui l'obbligazione viene a scadenza. La scadenza dell'obbligazione è il momento in cui l'obbligazione diventa esigibile. La consolidata giurisprudenza della Corte di Cassazione definisce come esigibile un credito per il quale non vi siano ostacoli alla sua riscossione ed è consentito, quindi, pretendere l'adempimento. Non si dubita, quindi, della coincidenza tra esigibilità e possibilità di esercitare il diritto di credito.

Attestata, da parte del dirigente che sottoscrive il presente atto, la perfetta rispondenza alle indicazioni contenute nel richiamato principio della competenza finanziaria potenziato, delle obbligazioni giuridiche assunte con il presente atto, la cui esigibilità è accertata nell'esercizio finanziario 2019;

Dato atto che il presente provvedimento conclude il relativo procedimento entro il termine di 60 giorni ai sensi dall'art. 5 del regolamento regionale n. 4/2008;

Verificato che la disciplina di settore riferita alla spesa oggetto del presente provvedimento non prevede la verifica della regolarità contributiva del beneficiario.

Verificato che la spesa oggetto del presente atto non rientra nell'ambito di applicazione dell'art. 3 della L. 136/2010 (tracciabilità dei flussi finanziari);

Considerato che il presente provvedimento rientra tra le competenze della scrivente Struttura individuate dalla d.g.r.n. XI/2190 del 30 settembre 2019 «IX Provvedimento Organizzativo» con la quale, fra l'altro, è stato affidato ad Alfredo Motta l'incarico di Dirigente della Struttura Agricoltura, Foreste, Caccia e Pesca - Brianza;

DECRETA

1. Per le motivazioni in premessa esposte e qui interamente riportate, di ammettere alla liquidazione dei danni da fauna selvatica le domande istruite nel corso del 2020 - relativamente al periodo 1 ottobre 2019 /30.09.2020 - riepilogate nella Tabella A, allegata al presente atto quale parte integrante e sostanziale, con la dicitura «ammessa»;

2. Di escludere dalla liquidazione le domande di indennizzo dei danni da fauna selvatica istruite nel corso del 2019 - relativamente al periodo 1 ottobre 2018 / 30 settembre 2019 - le domande elencate nell'allegata Tabella A con la dicitura «non ammessa» dando atto che le motivazioni dell'esclusione sono sinteticamente riportate nella Tabella C, allegata al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale ;

3. Di approvare la Tabella B quale parte integrante e sostanziale del presente atto, la quale riporta le somme dovute da Regione Lombardia a favore dei singoli ATC / CAC nonché la quota di indennizzo che gli stessi dovranno integrare con fondi propri;

4. Di attestare che per ciascuna delle predette aziende e società agricole è rispettato il tetto massimo di € 20.000, concesso dal regolamento (UE) n. 2019/316 della Commissione del 21 febbraio 2019 che ha modificato il regolamento (UE) n. 1408/2013 relativo all'applicazione degli artt. 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea agli aiuti *de minimis* nel settore agricolo con particolare riferimento agli articoli 1) «Campo di applicazione», 2) «Definizioni», 3) «Aiuti «de minimis»», 5) «Cumulo», 6) «Controllo» e che pertanto non vi sono state conseguenti decurtazione dell'indennizzo calcolato;

5. Di assumere impegni a favore dei beneficiari indicati nella tabella seguente con imputazione ai capitoli e agli esercizi ivi indicati, attestando la relativa esigibilità della obbligazione nei relativi esercizi di imputazione.

Beneficiario/ Ruolo	Codice	Capitolo	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022	Anno 2023
AMBITO TERRITORIALE DI CACCIA BRIANTEO	959166	16.01.104.11647	3.092,44	0,00	0,00	0,00	0,00

6. di liquidare:

Serie Ordinaria n. 50 - Venerdì 11 dicembre 2020

<i>Beneficiario/ Ruolo</i>	<i>Codice</i>	<i>Capitolo</i>	<i>Impegno</i>	<i>Imp. Perente</i>	<i>Da liquidare</i>
AMBITO TERRITORIALE DI CACCIA BRIANTEO	959166	16.01.104.11647	2020/0/0		3.092,44

<i>Cod.Ben. Ruolo</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Cod.Fiscale</i>	<i>Partita IVA</i>	<i>Indirizzo</i>
959166	AMBITO TERRITORIALE DI CACCIA BRIANTEO	94550400157	94550400157	VIA SIRTORI, 5 20900 MONZA (MB)

7. Di comunicare l'avvenuto impegno al citato ATC, fornendo loro le necessarie istruzioni per la liquidazione degli indennizzi nei tempi e nei modi stabiliti da Regione Lombardia indicando, in particolare, le cifre che dovranno essere da loro erogate con fondi propri.

8. 7. Di trasmettere all'ATC Brianteo i dati anagrafici dei soggetti da indennizzare, unitamente alla somma che l'ATC dovrà integrare con fondi propri, come stabilito in Tabella B, allegata al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale, e alle indicazioni operative utili per procedere alla liquidazione delle somme dovute ai beneficiari finali.

9. Di comunicare l'avvenuto impegno ai soggetti aventi diritto all'indennizzo.

10. Di dare atto che contro il presente provvedimento potrà essere proposto ricorso al competente Tribunale Amministrativo regionale entro 60 giorni dalla data di piena conoscenza del provvedimento stesso, ovvero, potrà essere presentato ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni dalla medesima data.

11. Di attestare che la spesa oggetto del presente provvedimento rientra nell'ambito di applicazione degli art.li 26 e 27 del d.lgs. n. 33/2013.

12. Di attestare che la pubblicazione ai sensi degli art.li 26 e 27 del d.lgs. 33/2013 è avvenuta in sede di adozione del presente atto.

Il dirigente
Alfredo Motta

— • —

Tabella A

N domanda	Protocollo	Data protocollo	CUAA	Coefficiente a carico ATC/CAC	Valore Perizia	Valore perizia Regione Lombardia	% disponibilità di bilancio	Impegno economico Regione Lombardia	Impegno economico ATC e CAC	ATC / CAC	Liquidazione 2020	IBAN	Cell
1	M1.2019.0109992	25/11/2019	MNEMNL85H16C523I	10%	€ 0,00	€ 0,00	67,38%	€ 0,00	€ 0,00	ATC Brianteo	0,00	IT18J0306932641100000001469	3471735117
2	M1.2020.0055047	03/03/2020	SVASFN63P12F205Y	10%	€ 967,28	€ 870,55	67,38%	€ 586,58	€ 96,73	ATC Brianteo	683,31	IT67N0200833261000104730331	
3	M1.2020.0085626	21/04/2020	PSSGRG61C30F944N	10%	€ 599,26	€ 539,33	67,38%	€ 363,40	€ 59,93	ATC Brianteo	423,33	IT63S0306933461000011792178	335 5303006
4	M1-2020.0088046	23/04/2020	MRGMRA74T25M052N	10%	€ 2.116,99	€ 1.905,29	67,38%	€ 1.283,79	€ 211,70	ATC Brianteo	1495,48	IT40I0503432740000000015961	338 5930218
5	M1.2020.0130815	12/06/2020	FRGFST70C28M052R	10%	€ 375,01	€ 337,51	67,38%	€ 227,41	€ 37,50	ATC Brianteo	264,91	IT48I0306934073100000000940	338 8378336
6	M1.2020.0130819	12/06/2020	STCMLE51H09B289N	10%	€ 0,00	€ 0,00	67,38%	€ 0,00	€ 0,00	ATC Brianteo	0,00	IT20K0558489040000000011995	338 2838516
7	M1.2020.0130836	12/06/2020	CLMMRA46H01M052F	10%	€ 1.040,96	€ 936,86	67,38%	€ 631,26	€ 104,10	ATC Brianteo	735,35	IT76N0311120404000000020533	333 9109089
***	***	***	***	***	€ 5.099,50	€ 4.589,55	***	€ 3.092,44	€ 509,95	***	€ 3.602,39	***	***

Tabella B
**Ripartizione delle somme da liquidare all'ATC Brianteo
per l'indennizzo dei danni provocati dalla fauna selvatica negli anni 2019-2020**
Indennizzo dei danni

ATC / CAC	Tipologia	Valore ammesso all'indennizzo	Coefficiente a carico di ATC / CAC	Impegno economico Regione Lombardia	Impegno economico ATC e CAC
ATC Brianteo	Complessivo	€ 5.099,50		€ 3.092,44	€ 509,95
	Non Cinghiale	€ 5.099,50	10%	€ 3.092,44	€ 509,95
	Cinghiale	-	0%	-	-
Totale		€ 5.099,50		€ 3.092,44	€ 509,95

Denominazione	Comune	Indirizzo	C. f. / p.i.	IBAN
Ambito Territoriale di Caccia Brianteo	Monza	Via Sirtori, 5	94550400157	IT43D0558420404000000002093

	Valore concesso	Impegno economico Regione Lombardia	Impegno economico ATC e CAC
provincia di Monza	€ 5.099,50	€ 3.092,44	€ 509,95
Totale	€ 5.099,50	€ 3.092,44	€ 509,95

D.G. Sport e giovani

D.d.u.o. 1 dicembre 2020 - n. 15017

Rettifica dell'allegato 2 al d.d.u.o. n. 9923 del 21 agosto 2020 «Determinazioni In merito alla d.g.r. 3337/2020 relative alla misura «Sostegno alle manifestazioni sportive sul territorio lombardo - l.r. 26/2014» nel periodo di emergenza sanitaria COVID-19 e contestuale assunzione di impegno di spesa per le manifestazioni del 2° trimestre 2020

IL DIRIGENTE DELLA U.O.

SOSTEGNO AL SISTEMA SPORTIVO

Richiamati:

- La l.r. n. 26 del 1 ottobre 2014 «Norme per la promozione e lo sviluppo delle attività motorie e sportive, dell'impiantistica sportiva e per l'esercizio delle professioni sportive inerenti alla montagna»;
- il Programma Regionale di Sviluppo (P.R.S.) della XI Legislatura, approvato con d.c.r. n. 64 del 10 luglio 2018;
- la d.c.r. n. 188 del 13 novembre 2018 che ha approvato le «Linee guida e priorità di intervento triennali per la promozione dello Sport in Lombardia in attuazione della l.r. n. 26 del 1 ottobre 2014 (art. 3, comma 1);

Vista la d.g.r. n. 1273 del 18 febbraio 2019 con la quale sono stati approvati i criteri attuativi relativi alla misura «Sostegno a manifestazioni sportive sul territorio lombardo»;

Visti:

- il d.d.u.o. n. 2759 del 01 marzo 2019 di approvazione del bando della Misura «Sostegno a manifestazioni sportive sul territorio lombardo»;
- il d.d.u.o. n. 6267 del 27 maggio 2020 «Determinazioni in ordine alle domande relative alle manifestazioni sportive del II trimestre 2020 sul Bando misura «Sostegno a manifestazioni sportive sul territorio lombardo» (d.d.u.o. n. 2759 del 01 marzo 2019)» col quale sono stati approvati l'elenco delle domande non ammissibili (Allegato 1) e l'elenco in ordine di punteggio delle domande ammissibili e finanziabili, fino al raggiungimento del plafond trimestrale di 300.000,00 euro (Allegato 2);
- la d.g.r. n. 3337 del 6 luglio 2020 «Determinazioni in merito alla d.g.r. n. 1273 del 18 febbraio 2019 «Approvazione dei criteri attuativi relativi alla Misura «Sostegno a manifestazioni sportive sul territorio lombardo - l.r. 26/2014» per le manifestazioni sportive nel periodo di emergenza sanitaria COVID-19 con la quale si è consentito ai soggetti beneficiari:
 - di posticipare a nuova data le manifestazioni non svolte
 - di chiedere il riconoscimento del 50% del contributo assegnato alle manifestazioni annullate;
- il d.d.u.o. n. 9923 del 21 agosto 2020 «Determinazioni in merito alla d.g.r. 3337/2020 relative alla misura «Sostegno alle manifestazioni sportive sul territorio lombardo - l.r. 26/2014» nel periodo di emergenza sanitaria COVID-19 e contestuale assunzione di impegno di spesa per le manifestazioni del 2° trimestre 2020» con il quale sono stati approvati gli elenchi delle manifestazioni sportive non svolte e/o differite all'anno 2020, la graduatoria delle domande ammesse e finanziate del 2° trimestre, per un totale di euro 300.000,00 e quelle non finanziabili per esaurimento di risorse (Allegato 2);

Dato atto che, come previsto dalla citata d.g.r. n. 1273 del 18 febbraio 2019 e dal d.d.u.o. n. 2759 del 1 marzo 2019, i contributi, in presenza di attività economica e di rilevanza internazionale della manifestazione, sono concessi in applicazione del Reg. (UE) n. 1407/2013 della Commissione Europea del 18 dicembre 2013 relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione Europea agli aiuti di stato «de minimis» con particolare riferimento agli articoli 1 (Campo di applicazione), 2 (Definizioni), 3 (Aiuti «de minimis»), 5 (Cumulo) e 6 (Controllo), che si applica fino al 31 dicembre 2020.

Preso atto che n. 9 domande pervenute riguardano manifestazioni in presenza di attività economica e rilevanza internazionale e che pertanto per esse i contributi sono da intendersi in Regime di Aiuto ai sensi del Reg. (UE) n. 1407/2013;

Visto il paragrafo B.1.a «Regime d'aiuto», dell'allegato A) al citato d.d.u.o. n. 2759 del 1 marzo 2019, che definisce: «La presenza di attività economica viene verificata in fase di adesione. Come definito da prassi della Commissione, la manifestazione sarà considerata in presenza di attività economica se le sponsorizzazioni private e/o le entrate private superano il 20% delle

entrate totali. La verifica della suddetta condizione verrà ripetuta in fase di istruttoria della rendicontazione».

Dato atto che per i soggetti di cui al punto precedente si è proceduto a staccare i COR, come indicato nell'Allegato 2 al d.d.u.o. n. 9923/2020 che, non confermati entro il termine previsto dalla normativa, risultano annullati dal sistema;

Considerato che i soggetti Tennis Club Ambrosiano e Active Sport ASD hanno inviato formale rinuncia (agli atti della UO Sostegno al Sistema Sportivo) al contributo assegnato di cui al d.d.u.o. 9923/2020 (Allegato 2);

Constatato che il contributo concesso, con applicazione del regime «de minimis» di cui sopra, è relativo alle manifestazioni organizzate dai seguenti soggetti:

- SCI CLUB GOGGI ASSOCIAZIONE SPORTIVA DILETTANTISTICA
- A.S.D. CANTU' SANPAOLO
- UNO MAS ASSOCIAZIONE SPORTIVA DILETTANTISTICA
- ASSOCIAZIONE CLAUDIO MAROVELLI ONLUS
- CLUB SPORTIVO AMBROSIANO ASD
- MILANO POLO CLUB
- DELTA CLUB LAVENO ASD

Verificato, altresì, per i soggetti di cui sopra, che hanno presentato domanda per manifestazioni di rilevanza internazionale e con presenza di attività economica, l'ammissibilità del contributo ai sensi del citato Reg. (UE) n. 1407/2013.

Dato atto di aver proceduto, ai sensi dell'art. 14 del decreto ministeriale 115/2017, alle verifiche propedeutiche alla concessione degli aiuti «de minimis», con il supporto del Registro Nazionale Aiuti utilizzando la procedura informatica disponibile sul sito web del registro, ed ottenendo, in esito alla visura aiuti «de minimis», il relativo Codice Concessione RNA - COR, citato nelle graduatorie delle domande ammesse e finanziate, in ottemperanza alle finalità di cui all'art. 17 del Decreto Ministeriale 115/2017;

RITENUTO, pertanto, necessario rettificare la graduatoria delle domande ammissibili «Allegato 2 _ DOMANDE AMMESSE E FINANZIABILI» al d.d.u.o. n. 9923/2020, che viene sostituito da «Allegato 2 bis - DOMANDE AMMESSE E FINANZIABILI», parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

Preso atto che gli impegni di spesa di cui al DDUO 9923/2020, sono stati modificati a seguito di annullamento delle manifestazioni da parte dei soggetti beneficiari che hanno chiesto il rimborso del 50%, mentre sono rimasti invariati quelli a favore degli altri beneficiari;

Ritenuto altresì di confermare, per quanto non rettificato dal presente atto, tutte le altre parti del DDUO n. 9923 del 21 agosto 2020;

Considerato che per il d.d.u.o. n. 9923 del 21 agosto 2020 si è provveduto alla pubblicazione di cui agli artt. 26 e 27 del d.lgs. n. 33/2013, alla pubblicazione sulla piattaforma Bandi Online e sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia n. 35 S.O. del 25 agosto 2020;

Vista la l.r. n. 20/2008 «Testo Unico delle leggi regionali in materia di organizzazione e personale» e le successive modifiche ed integrazioni, e i provvedimenti organizzativi della XI Legislatura che definiscono l'attuale assetto organizzativo della Giunta regionale;

Dato atto che il presente decreto rientra nelle competenze del Dirigente della UO Sostegno al Sistema Sportivo;

per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono integralmente riportate nel seguente dispositivo:

DECRETA

1. di procedere all'annullamento dell'allegato «Allegato 2 _ DOMANDE AMMESSE E FINANZIABILI» al d.d.u.o. n. 9923 del 21 agosto 2020;

2. di approvare l'«Allegato 2 bis_DOMANDE AMMESSE E FINANZIABILI» parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

3. di confermare, per quanto non rettificato dal presente provvedimento, ogni altra parte del d.d.u.o. n. 9923 del 21 agosto 2020;

4. di attestare che la pubblicazione di cui agli artt. 26 e 27 del d.lgs. n. 33/2013 è avvenuta in sede di adozione del d.d.u.o. n. 9923 del 21 agosto 2020;

Serie Ordinaria n. 50 - Venerdì 11 dicembre 2020

5. di disporre la pubblicazione del presente decreto sulla piattaforma Bandi Online e sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia.

Il dirigente
Marco Cassin

— • —

Allegato 2bis al dduo

DOMANDE AMMESSE E FINANZIABILI - BANDO MANIFESTAZIONI SPORTIVE 2° TRIMESTRE 2020																											
N.	ID PRATICA	DATA E ORA PROTOCOLLAZIONE	DENOMINAZIONE SOGG RICH	CODICE FISCALE	TITOLO MANIFESTAZIONE	COMUNE	PROVINCIA	DATA INIZIO	DATA FINE	RISERVA	RILEVANZA DELL'EVENTO	RICADUTA INIZIATIVA	STORICITÀ DELLA MANIFESTAZIONE	MODALITÀ DI COMUNICAZIONE	ALTRA SOSTENIBILITÀ	SQUADRE FEMMINILI	COMUNI SVANTAGGIATI	PUNTEGGIO TOTALE	CONTRIBUTO ASSEGNABILE	MODALITÀ SCELTA	NUOVO TRIMESTRE RIFERIMENTO	CONTRIBUTO CONCESSO NO RISERVA	CONTRIBUTO CONCESSO RISERVA	CONTRIBUTO CUMULATO TOTALE	IMPORTO LIQUIDABILE	SOGGETTO A REGIME DE MINIMIS	NOTE
1	1752513	16/02/2020 17:33	U.S.D. SPINESE ORATORIO	82010510194	XXIII TROFEO FABIO RIZZI	SPINO D'ADDA	CREMONA	17/05/2020	31/05/2020	NO	7	12	8	6	8	2	0	43	10.000,00	annullata con rimborso		5.000,00		€ 5.000,00		NO	
2	1756409	27/02/2020 17:35	SCI CLUB GOGGI - ASSOCIAZIONE SPORTIVA DILETTANTISTICA	01849220163	XVII CRITERIUM ITALIANO A SQUADRE - SCI ALPINO	CHIESA IN VALMALENCO	SONDRIO	03/04/2020	04/04/2020	NO	10	12	4	4	8	2	2	42	10.000,00	annullata con rimborso		5.000,00		€ 10.000,00	€ 4.500,00	SI	COR 3758214
3	1714367	13/02/2020 19:25	A.S.D. CANTU' SANPAOLO	90002800135	27° MEMORIAL GIANNI BRERA	CANTÙ	COMO	13/06/2020	20/06/2020	NO	8	10	8	6	4	2	0	38	10.000,00	rinvio 2020	3° trimestre 2020	10.000,00		€ 20.000,00	€ 10.000,00	SI	COR 3758622
4	1440829	24/09/2019 10:08	P.M. SPORT SOCIETA' SPORTIVA DILETTANTISTICA A R.L. UNIPERSONALE	02538300209	COLNAGO CYCLING FESTIVAL	DESENZANO DEL GARDA	BRESCIA	03/04/2020	05/04/2020	NO	8	7	6	6	8	2	0	37	10.000,00	rinvio 2020	4° trimestre 2020	10.000,00		€ 30.000,00		NO	
5	1411893	28/02/2020 13:13	A.S.D. BASKET VALCERESIO ARCISATE	02006460121	TORNEO CITTÀ DI ARCISATE - 21° MEMORIAL FERNANDA E GIOVANNI BABINI	ARCISATE	VARESE	30/05/2020	02/06/2020	NO	2	10	8	6	8	0	2	36	3.158,00	rinvio 2020	3° trimestre 2020	3.158,00		€ 33.158,00		NO	
6	1763798	21/02/2020 15:24	DIR SPORT	02372220984	LA SETTIMANA DEL CALCIO BERGAMASCO	SAN PELLEGRINO TERME	BERGAMO	15/05/2020	22/05/2020	NO	2	7	8	6	8	2	2	35	10.000,00	rinvio 2020	4° trimestre 2020	10.000,00		€ 43.158,00		NO	
7	1765440	24/02/2020 12:37	UNO MAS ASSOCIAZIONE SPORTIVA DILETTANTISTICA	95019860634	ASPRIA TENNIS CLIP	MILANO	MILANO	08/06/2020	14/06/2020	NO	10	9	6	6	4	0	0	35	10.000,00	annullata con rimborso		5.000,00		€ 48.158,00	€ 5.000,00	SI	COR 3758909
8	1758703	25/02/2020 15:35	PRO LOCO BERGAMO	02655460166	48° SDAP BOX RALLY 2020	BERGAMO	BERGAMO	03/05/2020	03/05/2020	NO	2	3	10	4	4	2	0	35	10.000,00	annullata con rimborso		5.000,00		€ 53.158,00		NO	
9	1766169	26/02/2020 11:39	TEAMSPORT SOCIETA' SPORTIVA DILETTANTISTICA A RESPONSABILITÀ LIMITATA	09830940962	INTERNATIONAL PARAHOCKEY FESTIVAL	CERNUSCO SUL NAVIGLIO	MILANO	18/06/2020	21/06/2020	SI	10	7	2	6	8	2	0	35	10.000,00	annullata con rimborso		5.000,00		€ 58.158,00		NO	
10	1763297	26/02/2020 16:12	ASD ATL. CERNUSCO	10058750158	MEZZA MARATONA DEL NAVIGLIO	CERNUSCO SUL NAVIGLIO	MILANO	16/05/2020	17/05/2020	NO	5	12	8	6	4	0	0	35	10.000,00	annullata con rimborso		5.000,00		€ 63.158,00		NO	
11	1761720	28/02/2020 14:17	STRADIVARI NUOTO ASSOCIAZIONE SPORTIVA DILETTANTISTICA	93046030198	XX EDIZIONE TROFEO STRADIVARI CREMONA	CREMONA	CREMONA	06/06/2020	07/06/2020	SI	5	6	10	8	4	2	0	35	5.134,00	annullata con rimborso			2.567,00	€ 65.725,00		NO	
12	1769443	28/02/2020 17:55	ASSOCIAZIONE CLAUDIO MAROVELLI ONLUS	97513680153	XII MEMORIAL INTERNAZIONALE CALCISTICO CLAUDIO MAROVELLI	GARBAGNATE MILANESE	MILANO	05/06/2020	14/06/2020	NO	10	7	6	6	4	2	0	35	10.000,00	annullata con rimborso		5.000,00		€ 70.725,00	€ 4.836,00	SI	COR 3759074
13	1760880	15/02/2020 12:25	ASSOCIAZIONE SPORTIVA DILETTANTISTICA TUTTO BOWLING	12937130156	PROGETTO BOWLING E SCUOLA LOMBARDIA	MILANO	MILANO	17/02/2020	15/05/2020	SI	5	7	8	4	8	2	0	34	10.000,00	rinvio 2020	4° trimestre 2020		10.000,00	€ 80.725,00		NO	
14	1762956	21/02/2020 15:48	CALCIO SAN GIOVANNI BIANCO ASD	02089830166	2 MEMORIAL EMILIANO MONDONICO	SAN PELLEGRINO TERME	BERGAMO	06/06/2020	07/06/2020	NO	7	7	2	6	8	2	2	34	10.000,00	rinvio 2020	3° trimestre 2020	10.000,00		€ 90.725,00		NO	
15	1765868	26/02/2020 12:35	GRUPPO SPORTIVO RANCIUO AND	13325650151	TROFEO ANTONIETTO RANCIUO 2020	PARABIAGO	MILANO	11/06/2020	12/06/2020	NO	5	7	10	6	4	2	0	34	10.000,00	annullata con rimborso		5.000,00		€ 95.725,00		NO	
16	1742736	27/01/2020 15:40	TENNIS CLUB MILANO ALBERTO BONACOSSA	80097170155	61° TROFEO BONFIGLIO-INTERNAZIONALI D'ITALIANA JUNIORES	MILANO	MILANO	16/05/2020	24/05/2020	NO	10	3	10	4	4	2	0	33	10.000,00	rinvio 2020	4° trimestre 2020	10.000,00		€ 105.725,00		SI	RINUNCIA Prot n° N1.2020.0009159 del 11/8/2020
17	1764558	28/02/2020 18:59	GLI AMICI DI ROBI	93052320194	CLASSICS' STREETBALL MEMORIAL ROBI TELLI	CREMONA	CREMONA	19/06/2020	21/06/2020	NO	2	9	6	6	8	2	0	33	10.000,00	rinvio 2020	3° trimestre 2020	10.000,00		€ 115.725,00		NO	
18	1748415	28/02/2020 19:55	CLUB SPORTIVO AMBROSIANO ASD	97799650151	MARE IN CITTÀ	SEGRATE	MILANO	05/06/2020	07/06/2020	NO	10	7	2	6	4	2	2	33	10.000,00	annullata con rimborso		5.000,00		€ 120.725,00	€ 3.250,00	SI	COR 3759271
19	1759625	25/02/2020 13:56	MILANO POLO CLUB ASD	06799700965	TORNEO COPPA TICINO	MESERO	MILANO	15/05/2020	24/05/2020	NO	8	10	2	6	4	2	0	32	10.000,00	rinvio 2020	3° trimestre 2020	10.000,00		€ 130.725,00	€ 10.000,00	SI	COR 3759478
20	1761543	24/02/2020 14:28	TEAM ABC CANTÙ	02914670134	U20 SUMMER LEAGUE	CANTÙ	COMO	12/06/2020	14/06/2020	NO	5	3	6	6	2	0	0	31	10.000,00	annullata con rimborso		5.000,00		€ 135.725,00		NO	
21	1763879	28/02/2020 00:28	LIBERTAS SAN BARTOLOMEO ASD	01949950131	13° TORNEO GIGI NEL CUORE	COMO	COMO	06/05/2020	02/06/2020	NO	4	7	6	6	4	2	2	31	10.000,00	rinvio 2020	4° trimestre 2020	10.000,00		€ 145.725,00		NO	
22	1769723	29/02/2020 22:57	AMICI DELL'ANTONIANO DEI ROGAZIONISTI - ONLUS	93017160172	15° MEETING DEL GARDA	DESENZANO DEL GARDA	BRESCIA	16/05/2020	17/05/2020	NO	2	7	6	6	8	2	0	31	10.000,00	rinvio 2020	4° trimestre 2020	10.000,00		€ 155.725,00		NO	
23	1766999	27/02/2020 22:19	ACTIVESPORT A.S.D.	3150100984	CAMOZZI ITALIAN OPEN 2020 - MEMORIAL CAV. ATTILIO CAMOZZI	BRESCIA	BRESCIA	11/06/2020	14/06/2020	SI	10	3	4	4	4	2	2	29	10.000,00	annullata con rimborso		5.000,00		€ 160.725,00		SI	RINUNCIA Prot n° N1.2020.0012155 del 11/8/2020
24	1732881	17/02/2020 16:55	ASSOCIAZIONE POLRIVA	91000220201	42 MARCIA PODISTICA DI RIVA	SUZZARA	MANTOVA	24/05/2020	24/05/2020	NO	4	2	10	6	4	2	0	28	4.350,00	annullata con rimborso		2.175,00		€ 162.900,00		NO	
25	1765658	28/02/2020 23:11	DELTA CLUB LAVENO ASD	3654490121	XXXIII TROFEO VALERIO ALBRIZIO	LAVENO MOMBELLO	VARESE	30/05/2020	02/06/2020	NO	8	4	10	4	0	0	2	28	7.600,00	annullata con rimborso		3.800,00		€ 166.700,00	€ 3.800,00	SI	COR 3759601
26	1659304	04/12/2019 13:23	UNIONE SPORTIVA MANTOVANA JUNIOR	93004190208	28° TORNEO MATTEO GUERRESCHI	MANTOVA	MANTOVA	30/05/2020	31/05/2020	NO	2	7	8	2	8	0	0	27	9.345,72	rinvio 2020	3° trimestre 2020	9.346,00		€ 176.046,00		NO	
27	1727425	23/02/2020 22:40	AMICI DEL CUORE DI BOZZOLO ONLUS	93057910205	11A CAMMINATA CUORE E CERVELLO	BOZZOLO	MANTOVA	31/05/2020	31/05/2020	NO	2	7	6	4	4	2	2	27	9.940,00	rinvio 2020	4° trimestre 2020	9.940,00		€ 185.986,00		NO	
28	1766188	25/02/2020 14:47	AICS COMITATO PROVINCIALE MILANESE	97122270156	TROFEI DI MILANO 2020 - EDUCAZIONE, CULTURA E SPORT PER I GIOVANI	MILANO	MILANO	01/04/2020	08/06/2020	NO	4	3	10	4	4	2	0	27	10.000,00	manifestazione svolta		10.000,00		€ 195.986,00		NO	
29	1763854	28/02/2020 13:56	ASD BIKEBERNINA	93025770145	ENDURO CUP LOMBARDIA	CHIESA IN VALMALENCO	SONDRIO	27/06/2020	28/06/2020	NO	7	4	2	6	4	2	2	27	3.700,00	annullata con rimborso		1.850,00		€ 197.836,00		NO	
30	1765259	29/02/2020 19:39	A.S.D. G.E.A.S. RUGBY SESTO S.G.	94613380156	VII GEAS SESTO RUGBY FEST	SESTO SAN GIOVANNI	MILANO	09/05/2020	10/05/2020	NO	2	9	4	6	4	0	2	27	10.000,00	rinvio 2020	4° trimestre 2020	10.000,00		€ 207.836,00		NO	
31	1754961	06/02/2020 14:35	AUTOMOBILE CLUB BERGAMO	00216410167	35° RALLY PREALPI OROBICHE	ALBINO	BERGAMO	02/05/2020	03/05/2020	NO	2	0	10	6	4	2	2	26	10.000,00	annullata con rimborso		5.000,00		€ 212.836,00		NO	
32	1764041	20/02/2020 11:10	ASD RGP PRECOTTO	97306940152	49° TORNEO NOTTURNO DI PRECOTTO	MILANO	MILANO	08/05/2020	29/05/2020	NO	2	4	10	4	4	2	0	26	9.500,00	annullata con rimborso		4.750,00		€ 217.586,00		NO	
33	1763015	21/02/2020 09:06	A.S.D. DOPPIAW	93030500149	DOPPIAW ULTRA	VILLA DI TIRANO	SONDRIO	20/06/2020	20/06/2020	NO	2	4	2	6	8	2	2	26	5.800,00	annullata con rimborso		2.900,00		€ 220.486,00		NO	
34	1766572	28/02/2020 12:11	SOGNI E CAVALLI ONLUS ASD	96040220186	LA STALLA DEI SOGNI - V ED	PAVIA	PAVIA	30/05/2020	31/05/2020	SI	2	10	2	4	8	0	0	26	6.750,00	rinvio 2020	4° trimestre 2020		6.750,00	€ 227.236,00		NO	
35	1743105	16/02/2020 10:48	PROMO SPORT RACING ASD	00897980140	3° RALLY DEL PIZCOCCHERO	SONDRIO	SONDRIO	13/06/2020	14/06/2020	NO	5	4	2	6	4	2	2	25	10.000,00	annullata con rimborso		5.000,00		€ 232.236,00		NO	

36	1318256	10/10/2019 17:11	SPORTING SPIRIT SKI TEAM DISABILI LOMBARDIA ONLUS	02847010135	SNOW CAMP 2019-2020	LIVIGNO	SONDRIO	12/12/2019	30/04/2020	SI	5	7	6	0	4	0	2	24	10.000,00	svolta parzialmente		10.000,00	€ 242.236,00	NO	
37	1762656	27/02/2020 15:25	A.S.D. ITALIA SPORT TEAM	02321900983	HUBO AL CUBO	BRESCIA	BRESCIA	24/04/2020	26/04/2020	NO	4	4	4	4	4	2	2	24	7.800,00	annullata con rimborso	3.900,00		€ 246.136,00	NO	
38	1767723	28/02/2020 14:09	ASD EUROSPORTEVENTS	04992150963	EUROMILANO 2020	MILANO	MILANO	29/04/2020	03/05/2020	NO	2	4	6	6	4	2	0	24	10.000,00	rinvio 2020	4° trimestre 2020	10.000,00	€ 256.136,00	NO	
39	1769819	28/02/2020 23:58	ASD BREGAGNO SKYRACE	95134210137	BREGAGNO SKYRACE	CREMA	COMO	05/04/2020	05/04/2020	NO	2	4	2	4	8	2	2	24	3.500,00	annullata con rimborso	1.750,00		€ 257.886,00	NO	
40	1766626	28/02/2020 13:56	FEDERAZIONE ITALIANA PALLACANESTRO COMITATO REGIONALE LOMBARDO	05267070588	FINALI REGIONALI GIOVANILI	MILANO	MILANO	29/05/2020	08/06/2020	NO	4	3	10	4	0	2	0	23	10.000,00	annullata con rimborso	5.000,00		€ 262.886,00	NO	
41	1770548	29/02/2020 19:51	PERSPORT S.R.L. SPORTIVA DILETTANTISTICA	03526770130	COUCCO SAILING WEEK 2020	COLICO	LECCO	24/04/2020	03/05/2020	NO	8	7	2	2	0	2	2	23	10.000,00	annullata con rimborso	5.000,00		€ 267.886,00	NO	
42	1760605	18/02/2020 09:28	PROSPORT ACQUA SSD S.R.L.	08516010967	GARA DI NUOTO - SWIM CHALLENGE	GORGONZOLA	MILANO	31/05/2020	31/05/2020	SI	5	7	2	2	4	2	0	22	10.000,00	annullata con rimborso		5.000,00	€ 272.886,00	NO	
43	1753032	27/02/2020 09:31	VELATE RUGBY 1981	02713870968	TROFEO CARNEVALE	USMATE VELATE	MONZA BRIANZA	18/04/2020	19/04/2020	NO	5	3	10	4	0	0	0	22	5.250,00	rinvio 2020	4° trimestre 2020	5.250,00	€ 278.136,00	NO	
44	1762064	18/02/2020 09:48	MINIRUGBY PARABIAGO SOCIETA' SPORTIVA DILETTANTISTICA S.R.L.	08618870961	TROFEO DEL GALLETTO	PARABIAGO	MILANO	23/05/2020	24/05/2020	NO	7	0	4	4	4	2	0	21	10.000,00	rinvio 2020	4° trimestre 2020	10.000,00	€ 288.136,00	NO	
45	1765383	21/02/2020 22:51	ASSOCIAZIONE SPORTIVA DILETTANTISTICA MERATE SEZIONE ATLETICA	02123950137	MERATENIGHT	MERATE	LECCO	20/06/2020	20/06/2020	NO	4	3	4	4	4	2	0	21	3.210,00	annullata con rimborso	1.605,00		€ 289.741,00	NO	
46	1766906	25/02/2020 23:15	A.S.D. CNM TRIATHLON	97570040150	IDRAQUATHLON 2020	MILANO	MILANO	17/05/2020	17/05/2020	NO	4	5	4	4	0	2	2	21	4.100,00	annullata con rimborso	2.050,00		€ 291.791,00	NO	
47	1752852	18/02/2020 09:10	GUIDIZZOLO EVENTI E MANIFESTAZIONI	02526770207	FESTA DELLO SPORT	GUIDIZZOLO	MANTOVA	30/05/2020	02/06/2020	NO	2	10	2	4	0	2	0	20	8.900,00	annullata con rimborso	4.450,00		€ 296.241,00	NO	
48	1767421	26/02/2020 14:51	GIOVANE MONTAGNA	94055020153	QUATAR SALT COI SCIATT	ORNAGO	MONZA BRIANZA	17/05/2020	17/05/2020	NO	2	0	10	2	4	2	0	20	2.080,00	annullata con rimborso	1.040,00		€ 297.281,00	NO	
49	1744550	30/01/2020 18:39	SPORTING CLUB LIVIGNO	92007190140	OLIMPIADI SULLA NEVE	LIVIGNO	SONDRIO	20/04/2020	23/04/2020	SI	2	0	10	4	0	0	2	18	10.000,00	annullata con rimborso		2.719,00	€ 300.000,00	NO	Il contributo concesso è parziale rispetto a quanto richiesto per saturazione del plafond relativo al trimestre di riferimento.

DOMANDE AMMESSE MA NON FINANZIABILI PER ESAURIMENTO DELLA DOTAZIONE FINANZIARIA - BANDO MANIFESTAZIONI SPORTIVE 2° TRIMESTRE 2020																										
N.	ID PRATICA	DATA E ORA PROTOCOLLAZIONE	DENOMINAZIONE SOGG RICH	CODICE FISCALE	TITOLO MANIFESTAZIONE	COMUNE	PROVINCIA	DATA INIZIO	DATA FINE	RISERVA	RILEVANZA DELL'EVENTO	RICADUTA INIZIATIVA	STORICITÀ DELLA MANIFESTAZIONE	MODALITÀ DI COMUNICAZIONE	ALTRA SOSTENIBILITÀ	SQUADRE FEMMINILI	COMUNI SVANTAGGIATI	PUNTEGGIO TOTALE	CONTRIBUTO ASSEGNABILE	MODALITÀ SCELTA	NUOVO TRIMESTRE RIFERIMENTO	CONTRIBUTO CONCESSIONE NO RISERVA	CONTRIBUTO CONCESSIONE RISERVA	CONTRIBUTO CUMULATO TOTALE	SOGGETTO A REGIME DE MINIMIS	NOTE
	1744550	30/01/2020 18:39	SPORTING CLUB LIVIGNO	92007190140	OLIMPIADI SULLA NEVE	LIVIGNO	SONDRIO	20/04/2020	23/04/2020	SI	2	0	10	4	0	0	2	18	10.000,00	annullata con rimborso		-	-	-	NO	
50	1761544	21/02/2020 21:25	S.C.L. GAZZANIGHESE G.B.C. APPRETTIFICIO BOSIO	90002950161	TRA BORGHI E CASTELLI - 4ª EDIZIONE	MORENGO	BERGAMO	23/05/2020	23/05/2020	NO	5	0	2	4	4	2	0	17	10.000,00	annullata con rimborso		-	-	-	NO	
51	1766351	25/02/2020 10:54	A.S.D. SKATING RHO	93534910158	CAMPIONATO INTERPROVINCIALE PATTINAGGIO CORSA PISTA PIANA. CAT. G/E	RHO	MILANO	02/06/2020	02/06/2020	NO	4	0	4	6	0	2	0	16	2.075,00	annullata con rimborso		-	-	-	NO	
52	1747001	26/02/2020 18:08	GRUPPO SPORTIVO DILETTANTISTICO NON VEDENTI MILANO ONLUS	97063940155	TORNEO INTERNAZIONALE DI SCACCHI "MEMORIAL CLAUDIO LEVANTINI"	MILANO	MILANO	14/05/2020	17/05/2020	SI	8	0	2	0	4	2	0	16	7.960,00	annullata con rimborso		-	-	-	NO	
53	1766362	27/02/2020 13:33	GRUPPO SPORTIVO DILETTANTISTICO CONCOREZZESE	94001450157	CONCO CUP 2020 - MEMORIAL MATTIA CRIPPA	CONCOREZZO	MONZA BRIANZA	05/04/2020	05/04/2020	NO	10	0	2	0	4	0	0	16	8.217,00	rinvio 2020	3° trimestre 2020	-	-	-	NO	
54	1766559	27/02/2020 15:57	ASD ASCOT TRIANTE	94634200151	12° ASCOT SUMMER CHALLENGE 2020	MONZA	MONZA BRIANZA	25/05/2020	28/06/2020	NO	2	0	6	2	4	2	0	16	4.000,00	annullata con rimborso		-	-	-	NO	
55	1582805	28/11/2019 11:10	SPORT CLUB ATLETICA LIBERTAS SESTO ASD	94550520152	LA 6 ORE DEL PARCO NORD - 2A EDIZIONE 3 MAGGIO 2020 ORE 11,00	CINISELLO BALSAMO	MILANO	03/05/2020	03/05/2020	NO	7	0	2	4	0	2	0	15	4.050,00	annullata con rimborso		-	-	-	NO	
56	1724587	14/02/2020 15:41	PROSPORT GYM SSD S.R.L.	08941230966	MANIFESTAZIONE DI CROSSFIT	GORGONZOLA	MILANO	01/04/2020	03/05/2020	NO	2	3	2	2	4	2	0	15	10.000,00	rinvio 2020	3° trimestre 2020	-	-	-	NO	
57	1729084	03/02/2020 09:59	A.S.D. CIRCOLO VELA TOSCOLANO MADERNO	96007450172	2° TAPPA TROFEO OPTIMIST ITALIA KINDER JOY OF MOVING 2020	TREMOSINE SUL GARDA	BRESCIA	01/05/2020	03/05/2020	NO	4	0	4	2	0	2	2	14	5.200,00	annullata con rimborso		-	-	-	NO	
58	1764742	24/02/2020 15:49	ENTE NAZIONALE PER LA PROTEZIONE E L'ASSISTENZA DEI SORDOMUTI "FENS" ONLUS	04928591009	GIOCHI AL PARCO AVVENTURA E CORSO PRATICO DI ORIENTEERING	BERGAMO	BERGAMO	25/04/2020	25/04/2020	SI	2	0	2	4	4	2	0	14	2.850,00	rinvio 2020	4° trimestre 2020	-	-	-	NO	
59	1767731	27/02/2020 15:36	A.C. RIPALTESE A.S.D.	446650194	25ESIMO TORNEO DI MAGGIO	RIPALTA CREMASCA	CREMONA	08/05/2020	30/05/2020	NO	4	0	8	2	0	0	0	14	4.111,02	rinvio 2020	3° trimestre 2020	-	-	-	NO	
60	1767619	28/02/2020 11:03	TIME4.2 ASD	04073810162	CAMPIONATO REGIONALE FREEJUMP E CLASSIC STYLE	BERGAMO	BERGAMO	05/04/2020	05/04/2020	NO	4	0	2	6	0	2	0	14	4.600,00	annullata con rimborso		-	-	-	NO	
61	1767736	28/02/2020 17:12	ASSOCIAZIONE SPORTIVA DILETTANTISTICA FLOORBALL CLUB MILANO	97256530151	FLOORBALL MOUNTAIN CUP DI MONTE MARENZO	MONTE MARENZO	LECCO	16/05/2020	17/05/2020	NO	8	0	2	2	0	0	2	14	10.000,00	rinvio 2020	3° trimestre 2020	-	-	-	NO	
62	1769720	28/02/2020 17:51	ELITE BOXING CLUB - SOCIETA' SPORTIVA DILETTANTISTICA A RESPONSABILITA' LIMITATA	8763330969	BOXE MENECHINA	MILANO	MILANO	01/05/2020	30/06/2020	NO	5	0	2	4	0	2	0	13	10.000,00	annullata con rimborso		-	-	-	NO	
63	1770520	29/02/2020 15:17	CLUB SCHERMA CITTA' DEI MILLE A.S.D.	95205560162	VI TORNEO INTERSCOLASTICO - SCHERMA	BERGAMO	BERGAMO	24/05/2020	24/05/2020	NO	2	4	4	0	0	2	0	12	2.250,00	annullata con rimborso		-	-	-	NO	
64	1768036	27/02/2020 11:34	DANCE PRESTIGE ASSOCIAZIONE SPORTIVA DILETTANTISTICA	8728180962	2° TROFEO DANCE PRESTIGE	MONTECHIARI	BRESCIA	19/04/2020	19/04/2020	NO	5	0	2	2	0	2	0	11	5.500,00	annullata con rimborso		-	-	-	NO	
65	1707170	06/02/2020 11:32	ASSOCIAZIONE CLUB NAPOLI IL TRANVIERE MILANO	97695490157	VI MEMORIAL PINO DANIELE	NOVIGLIO	MILANO	30/05/2020	31/05/2020	NO	2	0	4	2	0	2	0	10	9.850,00	rinvio 2020	3° trimestre 2020	-	-	-	NO	
66	1379877	24/02/2020 19:12	PRIMAVERA DANCE ACADEMY	9457560159	MILANO DANZA COMPETITION	MONZA	MONZA BRIANZA	25/04/2020	26/04/2020	NO	2	0	2	4	0	2	0	10	10.000,00	rinvio 2020	4° trimestre 2020	-	-	-	NO	

D.d.u.o. 1 dicembre 2020 - n. 15024
 Rettifica allegato A - Al d.d.u.o. n. 13942 del 17 novembre 2020 - bando impianti sportivi 2020 (d.d.u.o. 8243/2020) per la riqualificazione e valorizzazione dell'impiantistica sportiva di proprietà pubblica sul territorio lombardo: concessione del contributo regionale ed assegnazione delle risorse derivanti da rinuncia, assunzione impegno di spesa a favore di beneficiari diversi e liquidazione 1^ quota enti pubblici (linea 2)

IL DIRIGENTE DELL'UNITÀ ORGANIZZATIVA
 IMPIANTI SPORTIVI E INFRASTRUTTURE
 E PROFESSIONI SPORTIVE DELLA MONTAGNA

Richiamati:

- il decreto d.u.o. 9 luglio 2020, n. 8243 «Approvazione del bando per l'assegnazione di contributi regionali a fondo perduto in conto capitale per la riqualificazione e valorizzazione dell'impiantistica sportiva di proprietà pubblica sul territorio lombardo (Bando impianti sportivi 2020)»;
- il decreto d.u.o. 19 ottobre 2020, n. 12335 «Assegnazione del contributo regionale a fondo perduto in conto capitale alle domande presentate sul Bando Impianti Sportivi 2020 (d.d.u.o. 8243/2020), per la riqualificazione e valorizzazione dell'impiantistica sportiva di proprietà pubblica sul territorio lombardo», con il quale è stato approvato l'elenco dei progetti ritenuti ammissibili a beneficiare del contributo regionale;

Visto il decreto d.u.o. 17 novembre 2020, n. 13942 «Bando impianti sportivi 2020 (d.d.u.o. 8243/2020) per la riqualificazione e valorizzazione dell'impiantistica sportiva di proprietà pubblica sul territorio lombardo: concessione del contributo regionale ed assegnazione delle risorse derivanti da rinuncia, assunzione impegno di spesa a favore di beneficiari diversi e liquidazione 1^ quota enti pubblici (Linea 2)», con il quale si è provveduto a concedere ai beneficiari, a seguito di accettazione, il contributo regionale in conto capitale a fondo perduto per la riqualificazione e valorizzazione dell'impiantistica sportiva di proprietà pubblica sul territorio lombardo, così come da allegato A parte integrante e sostanziale del decreto;

Visto il paragrafo B1.a «Regime d'aiuto» dell'allegato A) al citato al d.d.u.o. 9 luglio 2020, n. 8243;

Dato atto d'aver proceduto:

- alle verifiche di cui agli artt. 13, 14 e 15 del suddetto decreto ministeriale 115/2017 per le finalità di cui all'art. 17 del medesimo decreto;
- alla registrazione ai sensi degli artt. 8 e 9 del suddetto decreto ministeriale 115/2017 dell'aiuto individuale mediante il codice di concessione COR;

Preso atto che, per mero errore materiale nell'allegato A non è stata riportata la colonna del codice COR per i contributi che si erano configurati come regime di aiuto, ai sensi del Regolamento (UE) n. 651/2014 (esenzione da notifica);

Ritenuto, pertanto, necessario rettificare l'allegato A parte integrante e sostanziale del decreto d.u.o. n. 13942 del 17 novembre 2020, «Bando impianti sportivi 2020 (d.d.u.o. 8243/2020) per la riqualificazione e valorizzazione dell'impiantistica sportiva di proprietà pubblica sul territorio lombardo: concessione del contributo regionale ed assegnazione delle risorse derivanti da rinuncia, assunzione impegno di spesa a favore di beneficiari diversi e liquidazione 1^ quota enti pubblici (Linea 2)», che viene sostituito dall'Allegato A1, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, nel quale è stata aggiunta la colonna del codice COR;

Ritenuto altresì di confermare, per quanto non rettificato dal presente atto, tutte le altre parti del decreto d.u.o. n. 13942 del 17 novembre 2020;

Considerato che per il decreto d.u.o. n. 13942 del 17 novembre 2020 si è provveduto:

- alla pubblicazione di cui agli artt. 26 e 27 del d.lgs. n. 33/2013;
- alla pubblicazione sul sito internet regionale e sul Bollettino ufficiale della Regione Lombardia e pertanto per il presente provvedimento si rende necessario provvedere alla medesima pubblicazione;

Vista la l.r.n. 20/2008 e le successive modifiche ed integrazioni, ed i provvedimenti organizzativi della XI Legislatura che definiscono l'attuale assetto organizzativo della Giunta regionale;

Dato atto che il presente provvedimento rientra tra le competenze dell'Unità Organizzativa Impianti sportivi e infrastrutture e professioni sportive della montagna, così come individuate dalla d.g.r. 28 giugno 2018, n. XI/294 «IV Provvedimento organizzativo 2018»;

Per le motivazioni sopra espresse

DECRETA

1. di approvare, per le motivazioni già espresse in premessa, l'Allegato A1 parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, nel quale è stata aggiunta la colonna del codice COR, in sostituzione dell'Allegato A del decreto d.u.o. n. 13942 del 17 novembre 2020, «Bando impianti sportivi 2020 (d.d.u.o. 8243/2020) per la riqualificazione e valorizzazione dell'impiantistica sportiva di proprietà pubblica sul territorio lombardo: concessione del contributo regionale ed assegnazione delle risorse derivanti da rinuncia, assunzione impegno di spesa a favore di beneficiari diversi e liquidazione 1^ quota enti pubblici (Linea 2)»;

2. di confermare, per quanto non rettificato dal presente provvedimento, ogni altra parte del decreto d.u.o. n. 13942 del 17 novembre 2020;

3. di attestare che la pubblicazione di cui agli artt. 26 e 27 del d.lgs. n. 33/2013 è avvenuta in sede di adozione del decreto d.u.o. 17 novembre 2020, n. 13942;

4. di disporre la pubblicazione del presente decreto sul sito internet regionale e sul Bollettino ufficiale della Regione Lombardia.

Il dirigente
 Luca Ambrogio Vaghi

_____ • _____

ALLEGATO A1

BANDO IMPIANTI SPORTIVI 2020 (D.d.u.o. 9 luglio 2020 - n. 8243) TABELLA CON L'INDIVIDUAZIONE DELLA COPERTURA FINANZIARIA AGGIORNATA A SEGUITO ACCETTAZIONI DEL CONTRIBUTO E NUOVE ASSEGNAZIONI EFFETTUATE CON IL PRESENTE DECRETO						Regolamento (UE) n. 661/2014	2020		2021		2022				
N.	ID DOMANDA	RICHIEDENTE	PR.	COSTO TOTALE PROGETTO	CONTRIBUTO CONCESSO	CODICE COR	RUOLO	ESERCIZIO 2020 capitolo 6.01.203.5372	ESERCIZIO 2020 Nuovo capitolo ISP 14648	RUOLO	ESERCIZIO 2021 capitolo 6.01.203.14458	RUOLO	ESERCIZIO 2022 capitolo 6.01.203.5372	ESERCIZIO 2022 Nuovo capitolo ISP 14648	ESERCIZIO 2022 Nuovo capitolo Impresa 14649
1	2295317	S.S.D. A RESPONSABILITA' LIMITATA UNIVELA SAILING	BS	105.408,00	30.000,00				30.000,00						
2	2296227	COMUNE DI ZOGNO	BG	55.000,00	22.426,00		SINGOLO	22.426,00							
3	2295998	POLISPORTIVA ORPAS	MI	94.850,00	30.000,00				30.000,00						
4	2295319	COMUNE DI CISANO BERGAMASCO	BG	300.000,00	150.000,00		62355	41.480,00		62361	54.260,00	62365	54.260,00		
5	2295328	COMUNE DI PONTE NOSSA	BG	390.000,00	150.000,00					62361	92.365,00	62365	57.635,00		
6	2295322	COMUNE DI STEZZANO	BG	730.000,00	150.000,00		62355	41.480,00		62361	54.260,00	62365	54.260,00		
7	2295330	COMUNE DI SCHILPARIO	BG	535.000,00	150.000,00					62361	92.365,00	62365	57.635,00		
8	2295341	COMUNE DI SERIATE	BG	265.000,00	130.639,00					62361	80.443,00	62365	50.196,00		
9	2295386	COMUNE DI MISANO DI GERA D'ADDA	BG	40.000,00	20.000,00					62361	20.000,00				
10	2295348	COMUNE DI BAGNATICA	BG	599.601,73	150.000,00					62361	92.365,00	62365	57.635,00		
11	2295388	LEO MORA SCUOLA TENNIS S.S.D. A R.L.	BG	301.084,00	150.000,00									150.000,00	
12	2295373	COMUNE DI CISERANO	BG	600.000,00	150.000,00					62361	92.365,00	62365	57.635,00		
13	2295323	COMUNE DI SAN PAOLO	BS	190.000,00	95.000,00					62361	58.498,00	62365	36.502,00		
14	2295356	COMUNE DI AZZANO MELLA	BS	63.000,00	29.990,00					62361	29.990,00				
15	2295335	COMUNE DI NIARDO	BS	143.000,00	68.384,00					62361	42.109,00	62365	26.275,00		
16	2295345	COMUNE DI MAZZANO	BS	642.990,27	150.000,00					62361	92.365,00	62365	57.635,00		
17	2295336	COMUNE DI EDOLO	BS	920.827,25	150.000,00					62361	92.365,00	62365	57.635,00		
18	2295332	COMUNE DI SAN GERVASIO BRESCIANO	BS	812.500,00	150.000,00					62361	92.365,00	62365	57.635,00		
19	2295370	COMUNE DI NUVOLERA	BS	696.000,00	150.000,00					62361	92.365,00	62365	57.635,00		
20	2295364	COMUNE DI VEROLANUOVA	BS	732.750,00	150.000,00					62361	92.365,00	62365	57.635,00		
21	2295342	CENTRO UNIVERSITARIO SPORTIVO DI BRESCIA	BS	356.600,00	150.000,00									150.000,00	
22	2295327	COMUNE DI MALONNO	BS	227.000,00	113.500,00					62361	69.890,00	62365	43.610,00		
23	2295352	COMUNE DI ROCCAFRANCA	BS	375.000,00	88.042,00					62361	54.213,00	62365	33.829,00		
24	2295353	COMUNE DI UGGIATE - TREVANO	CO	395.000,00	150.000,00		62355	41.480,00		62361	54.260,00	62365	54.260,00		
25	2297327	COMUNE DI BIZZARONE	CO	295.000,00	147.500,00		62355	40.789,00		62361	53.355,00	62365	53.356,00		
26	2303074	COMUNE DI GERA LARIO	CO	175.000,00	72.961,00					62361	44.927,00	62365	28.034,00		
27	2344589	UNIONE SPORTIVA ITALIA ASD	CO	350.000,00	150.000,00									150.000,00	
28	2324198	TRICOLORE NORD A.S.D.	CO	754.500,00	105.808,00									105.808,00	
29	2295334	UNIONE CALCIO CASELSE S.R.L. - S.S.D.	CR	80.727,00	40.092,00									40.092,00	
30	2295351	COMUNE DI COMUNE DI DOVERA	CR	450.000,00	150.000,00					62361	92.365,00	62365	57.635,00		
31	2295299	COMUNE DI CASALETTO CEREDANO	CR	100.000,00	49.205,00					62361	30.299,00	62365	18.906,00		
32	2295475	COMUNE DI IZANO	CR	560.000,00	108.211,00					62361	66.633,00	62365	41.578,00		
33	2295769	COMUNE DI MERATE	LC	120.000,00	57.588,00		62355	15.925,00		62363	20.832,00	62366	20.831,00		
34	2295406	ORZA MINORE SCUOLA DI VELA S.S.D. A R.L.	LC	216.419,94	108.210,00									108.210,00	
35	2343579	COMUNE DI CREMENO	LC	198.046,52	99.023,00		62355	27.383,00		62363	35.820,00	62366	35.820,00		
36	2296967	COMUNE DI NIBIONNO	LC	665.000,00	85.513,00					62363	52.656,00	62366	32.857,00		
37	2302637	COMUNE DI CASALMAIOLCO	LO	655.300,00	150.000,00					62363	92.365,00	62366	57.635,00		
38	2298435	COMUNE DI CASELLE LURANI	LO	316.661,37	73.197,00					62363	45.072,00	62366	28.125,00		
39	2295354	COMUNE DI GAZOLDO DEGLI IPPOLITI	MN	96.000,00	48.000,00					62364	29.557,00	62412	18.443,00		
40	2295318	UNIONE DEI COMUNI CASTELLI MORENCI	MN	600.000,00	150.000,00					62364	92.365,00	62412	57.635,00		
41	2295355	COMUNE DI SAN GIORGIO BIGARELLO	MN	450.000,00	150.000,00					62364	92.365,00	62412	57.635,00		
42	2298156	COMUNE DI CASTELLUCCHIO	MN	74.000,00	37.000,00		62355	10.232,00		62364	13.384,00	62412	13.384,00		
43	2337627	COMUNE DI SERRAVALLE A PO	MN	65.500,00	31.120,00					62364	19.163,00	62412	11.957,00		
44	2351431	COMUNE DI SUSTINENTE	MN	477.000,00	RINUNCIATO										
45	2295390	COMUNE DI BUCCINASCO	MI	600.000,00	150.000,00					62363	92.365,00	62366	57.635,00		
46	2295377	COMUNE DI TREZZANO SUL NAVIGLIO	MI	376.322,81	150.000,00		62355	41.480,00		62363	54.260,00	62366	54.260,00		
47	2295414	OLIMPIA EVENTI S.S.D. A R.L.	MI	1.845.424,98	150.000,00									150.000,00	
48	2296335	SPORT PROMOTION S.S.D. A R.L.	MI	227.484,90	113.742,00									113.742,00	
49	2296479	COMUNE DI BARANZATE	MI	44.000,00	21.903,00					62363	21.903,00				
50	2297508	COMUNE DI ZIBIDO SAN GIACOMO	MI	167.000,00	78.929,00					62363	48.602,00	62366	30.327,00		
51	2297335	COMUNE DI OSSONA	MI	600.000,00	150.000,00					62363	92.365,00	62366	57.635,00		
52	2304026	COMUNE DI CORBETTA	MI	270.000,00	133.341,00					62363	82.107,00	62366	51.234,00		
53	2320471	SPIN SPORT & PADEL INNOVATION S.S.D. A R.L.	MI	206.497,33	103.249,00									103.249,00	
54	2321002	COMUNE DI BOLLATE	MI	220.000,00	92.828,00		62355	25.670,00		62363	33.579,00	62366	33.579,00		
55	2341386	COMUNE DI RHO	MI	179.000,00	89.500,00					62363	73.562,00	62366	15.938,00		
56	2340321	MARTESANA SPORT S.R.L.	MI	422.206,66	150.000,00									150.000,00	
57	2339888	LOMBARDIA NUOTO GARBAGNATE S.S.D. A R.L.	MI	2.100.000,00	150.000,00									150.000,00	
58	2343070	COMUNE DI ALBAIRATE	MI	81.400,00	37.000,00					62363	22.783,00	62366	14.217,00		
59	2295369	A.S.D. SAN CRISOSTOMO	MI	800.000,00	150.000,00									150.000,00	
60	2357263	S.S.D. BOLLATE BASEBALL CLUB 1959 A R.L.	MI	2.192.073,10	150.000,00									150.000,00	
61	2361542	COMUNE DI VANZAGHELLO	MI	42.000,00	21.000,00					62363	21.000,00				
62	2364043	COMUNE DI ARCONATE	MI	238.800,00	115.722,00					62363	71.258,00	62366	44.464,00		
63	2360439	COMUNE DI MORIMONDO	MI	230.000,00	113.576,00					62363	69.937,00	62366	43.639,00		
64	2365285	COMUNE DI CERRO AL LAMBRO	MI	322.000,00	149.787,00		62355	41.420,00		62363	54.183,00	62366	54.184,00		
65	2295337	COMUNE DI CARATE BRIANZA	MB	298.000,00	144.546,00		62355	39.972,00		62363	52.287,00	62366	52.287,00		
66	2295325	UNIONE LOMBARDA DEI COMUNI DI BELLUSCO E MEZZAGO	MB	233.270,43	110.220,00		62355	30.480,00		62363	39.870,00	62366	39.870,00		
67	2295350	VERO VOLLEY	MB	279.318,00	116.163,00	COR 3369375								116.163,00	
68	2295359	COMUNE DI VEDUGGIO CON COLZANO	MB	250.000,00	115.982,00		62355	32.073,00		62363	41.954,00	62366	41.955,00		
69	2295786	COMUNE DI VILLASANTA	MB	440.000,00	150.000,00		62355	41.480,00		62363	54.260,00	62366	54.260,00		
70	2296711	SQUEEZE CAMUZZAGO ASD	MB	611.158,00	150.000,00									150.000,00	
71	2298130	S.S.D. DIMENSIONE SPORT S.R.L.	MB	328.111,18	123.768,00									123.768,00	
72	2295320	COMUNE DI MORTARA	PV	350.000,00	150.000,00		62355	41.480,00		62364	54.260,00	62412	54.260,00		
73	2295381	COMUNE DI MORNICO LOSANA	PV	187.000,00	89.084,00		62355	24.635,00		62364	32.224,00	62412	32.225,00		
74	2296929	COMUNE DI VELLEZZO BELLINI	PV	165.612,59	77.735,00					62364	47.867,00	62412	29.868,00		
75	2302642	COMUNE DI TRAVACO' SICCOMARIO	PV	200.000,00	96.306,00		62355	26.632,00		62364	34.837,00	62412	34.837,00		
76	2302341	COMUNE DI GIUSSAGO	PV	121.965,00	60.036,00		62355	16.602,00		62364	21.717,00	62412	21.717,00		
77	2315784	COMUNE DI TRIVOLZIO	PV	619.800,00	100.369,00		62355	27.755,00		62364	36.307,00	62412	36.307,00		
78	2295344	COMUNE DI CHIURO	SO	180.000,00	88.040,00		62355	24.346,00		62364	31.847,00	62412	31.847,00		
79	2295324	COMUNE DI CASTELLO DELL'ACQUA	SO	157.400,00	78.578,00					62364	48.386,00	62412	30.192,00		
80	2295316	AZIENDA DI PROMOZIONE E SVILUPPO TURISTICO DI LIVIGNO S.R.L. - (A.P.T. S.R.L.)	SO	1.200.000,00	26.442,00	COR 3368772								26.442,00	
81	2295361	COMUNE DI CARONNO VARESINO	VA	365.000,00	150.000,00	COR 3646815				62364	92.365,00	62412	57.635,00		
82	2295384	COMUNE DI GALLARATE	VA	499.985,18	150.000,00					6					

D.G. Sviluppo economico

D.d.u.o. 2 dicembre 2020 - n. 15110

2014IT16RFOP12 - RLO12019008322 - RLO12019008323 - POR FESR 2014-2020 - Asse III - Azione 3.A.1.1 - Bando Arche' «Nuove MPMI - Sostegno alle start up lombarde in fase di avviamento e consolidamento» di cui al d.d.s.n. 11109 del 26 luglio 2019 - Liquidazione a seguito di ridetermina del contributo di € 21.600,00 all'impresa Selvarreda di Selva Franco & C. s.a.s. per la realizzazione del progetto ID 1500479 - contestuale economia di € 400,00 - CUP E24E20000350007

IL DIRIGENTE DELLA U.O. INCENTIVI, ACCESSO AL CREDITO E SOSTEGNO ALL'INNOVAZIONE DELLE IMPRESE

Visti:

- il Regolamento (UE) n. 1301/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013 relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e a disposizioni specifiche concernenti l'obiettivo «Investimenti a favore della crescita e dell'occupazione» e che abroga il regolamento (CE) n. 1080/2006;
- il Regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013 recante disposizioni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio;
- il Regolamento delegato (UE) n. 480/2014 della Commissione del 3 marzo 2014 che integra il Regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio recante disposizioni comuni sui citati Fondi;
- il Regolamento (UE, Euratom) n. 1046/2018 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 luglio 2018, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione, che modifica tra gli altri, i regolamenti (UE) n. 1301/2013 e n. 1303/2013 e abroga il regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 recante le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione, rilevando la necessità di una loro modifica al fine di ottenere una maggiore concentrazione sui risultati e migliorare accessibilità, trasparenza e rendicontabilità;
- il Regolamento (UE) n. 1407/2013 della Commissione del 18 dicembre 2013 relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea agli aiuti «de minimis» ed in particolare gli artt. 1 (campo di applicazione), 2 (definizioni, con riferimento in particolare alla nozione di «impresa unica»), 3 (Aiuti de minimis), 5 (cumulo) e 6 (controllo);
- l'Accordo di Partenariato (AP), adottato dalla CE con la Decisione C(2014)8021 del 29 ottobre 2014 e successivamente aggiornato con Decisione C(2018) 598 del 8 febbraio 2018, con cui l'Italia stabilisce gli impegni per raggiungere gli obiettivi dell'Unione attraverso la programmazione dei Fondi Strutturali e di Investimento Europei (SIE) e rappresenta il quadro di riferimento nell'ambito del quale ciascuna Regione è chiamata a declinare i propri Programmi Operativi;

Viste:

- la d.g.r.n. X/3251 del 6 marzo 2015 avente ad oggetto: «Approvazione del Programma Operativo Regionale (POR) a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale 2014-2020 di Regione Lombardia»;
- la d.g.r.n. X/6983 del 31 luglio 2017 avente ad oggetto: «Presca d'atto della 1° riprogrammazione del Programma Operativo Regionale (POR) a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale 2014-2020 di Regione Lombardia come da Decisione CE C(2017) 4222 del 20 giugno 2017»;
- la d.g.r.n. XI/549 del 24 settembre 2018 avente ad oggetto «Presca d'atto della II Riprogrammazione del Programma Operativo Regionale (POR) a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale 2014-2020 di Regione Lombardia come da decisione CE C(2018) 5551 del 13 agosto 2018»;
- la d.g.r.n. XI/1236 del 12 febbraio 2019 avente ad oggetto «Presca d'atto della III riprogrammazione del programma operativo regionale (POR) a valere sul Fondo Europeo di Sviluppo Regionale 2014-2020 di Regione Lombardia come da decisione CE C(2019) 274 del 23 gennaio 2019»;

Dato atto che il POR FESR 2014-2020 di Regione Lombardia prevede, nell'ambito dell'Asse III «Promuovere la competitività delle piccole e medie imprese», l'obiettivo specifico 3.A.1 «Na-

scita e consolidamento delle micro, piccole e medie imprese», in attuazione del quale è compresa l'azione 3.A.1.1 (3.5.1 dell'AP) «Interventi di supporto alla nascita di nuove imprese sia attraverso incentivi diretti, sia attraverso l'offerta di servizi, sia attraverso interventi di microfinanza»;

Richiamati:

- la d.c.r.n. XI/64 del 10 luglio 2018 «Programma regionale di sviluppo della XI^a legislatura»;
- la d.g.r.n. 1595 del 07 maggio 2019 di approvazione, a valere sul POR FESR 2014-2020 - Asse III azione 3.A.1.1., della Misura per l'avvio e il consolidamento delle imprese, con una dotazione finanziaria pari ad € 16.000.000,00, ed i relativi criteri attuativi, con la quale è stata demandata alla Direzione Generale Sviluppo Economico l'emanazione dei provvedimenti attuativi necessari e la definizione del Bando ai sensi del citato regolamento n. 1407/2013;
- il d.d.s.n. 11109 del 26 luglio 2019 che, in attuazione della d.g.r.n. 1595/2019, ha approvato il «Bando ARCHE' - nuove MPMI - sostegno alle Start Up in fase di avviamento e consolidamento», individuando il Dirigente pro tempore della Struttura Interventi per le Start Up, l'Artigianato e le Microimprese della Direzione Generale Sviluppo Economico, responsabile del procedimento di selezione e concessione delle agevolazioni nell'ambito del bando stesso;
- il d.d.s.n. 18095 del 10 dicembre 2019 con il quale si è disposto di consentire l'accesso alla procedura informatica Bandi on-line per n. 7 S.P.A./Consorti che avevano riscontrato problematiche in fase di compilazione della domanda, con particolare riferimento all'impossibilità di accedere alla compilazione on-line in quanto il pulsante «nuova pratica» non risultava attivo;

Richiamato il bando di cui al citato d.d.s.n. 11109/2019, finalizzato a sostenere le nuove realtà imprenditoriali lombarde, siano MPMI o Liberi Professionisti, attraverso il finanziamento di Piani di Avvio - Misura A (per le attività di nuova o recente costituzione, fino ad un massimo di 2 anni) o di Piani di Consolidamento - Misura B (per le attività avviate da più di 2 anni ed massimo di 4 anni);

Visto il decreto n. 3954 del 31 marzo 2020 avente ad oggetto l'emergenza epidemiologica COVID 19 che modifica i seguenti articoli del Bando:

- B.2 Caratteristiche e durata dei progetti, dove la durata massima di progetti è di 18 mesi invece di 15 mesi
- C.5 Modalità e tempi di erogazione del contributo, dove il termine per la presentazione della rendicontazione è di 120 giorni invece di 60 giorni;
- C.5.2 Variazioni, dove il termine di 15 mesi per richiedere eventuali variazioni al progetto è di 18 mesi invece di 15;

Visto il d.d.u.o.n. 11203 del 31 luglio 2018, con il quale l'Autorità di Gestione nomina il dirigente pro-tempore della Unità Organizzativa Incentivi, Accesso al Credito e sostegno all'Innovazione delle Imprese quale Responsabile dell'Asse III per l'Azione III.3.a.1.1. «Interventi di supporto alla nascita di nuove imprese sia attraverso incentivi diretti, sia attraverso l'offerta di servizi, sia attraverso interventi di microfinanza» del POR FESR 2014-2020;

Richiamato quanto previsto dall'articolo 72 del Reg. (UE) 1303/2013 in tema di separazione delle funzioni di gestione e di controllo;

Rilevato che il Responsabile di Asse deve assicurare che - con riferimento alla medesima operazione - per la gestione delle fasi di selezione e concessione, da un lato, e delle attività di verifica documentale e di liquidazione della spesa, dall'altro, venga garantita l'applicazione del principio di separazione delle funzioni;

Considerato che nel rispetto del suddetto principio di separazione delle funzioni, le attività di selezione e concessione delle agevolazioni sono state svolte dal Dirigente pro tempore della Struttura Interventi per le start up e che pertanto le attività di liquidazione del contributo concesso sono attribuite al Dirigente della U.O. Incentivi, Accesso al Credito e Sostegno all'innovazione delle imprese;

Visto l'articolo C.5. del Bando ai sensi del quale Regione Lombardia effettua l'erogazione del contributo spettante entro 90 giorni dalla richiesta, previa verifica di:

- conformità dei risultati e degli obiettivi raggiunti dal progetto sulla base della relazione finale;
- correttezza delle spese rendicontate a supporto della relazione finale di progetto;
- esito negativo delle verifiche antimafia;

Serie Ordinaria n. 50 - Venerdì 11 dicembre 2020

Visto il decreto n. 16690 del 20 novembre 2019 con il quale è affidato a Finlombarda s.p.a. l'assistenza tecnica del Bando relativa alla Misura per l'avvio e il consolidamento delle imprese - BANDO ARCHE', per lo svolgimento, tra l'altro, delle attività di verifica delle rendicontazioni finali presentate dai beneficiari, come indicate al già citato articolo C.5. del Bando;

Viste le «Linee guida per l'attuazione e la rendicontazione delle spese ammissibili per il Bando «Archè - Nuove MPMI - Sostegno alle Start up lombarde in fase di avviamento e consolidamento», approvate con d.d.u.o.n. 4796 del 22 aprile 2020;

Dato atto che i termini previsti dal bando per la presentazione della rendicontazione non sono stati rispettati dall'impresa per cause non imputabili alla stessa ma conseguenti all'emergenza epidemiologica COVID 19 che ha comportato, da parte di ARIA s.p.a., ritardi nella progettazione e nel rilascio del gestionale su Bandi on line, necessario per consentire alle imprese la presentazione della rendicontazione delle spese;

Richiamato il decreto n. 5842 del 15-5-2020 con il quale è stata concessa all'impresa SELVARREDA DI SELVA FRANCO & C. s.a.s. l'agevolazione di seguito indicata:

Misura	Spese ammissibili	Contributo concesso
Misura A	€ 55.000,00	€ 22.000,00

Visti gli impegni di spesa di complessivi € 22.000,00 ripartiti come di seguito indicato:

Capitolo	Anno Impegno	N. Impegno	Importo
14.01.203.10839	2021	5284	€ 11.000,00
14.01.203.10855	2021	5287	€ 7.700,00
14.01.203.10873	2021	5299	€ 3.300,00

Dato atto che ai fini dell'erogazione del Contributo è necessario che il soggetto destinatario renda disponibili su Bandi on Line la documentazione di cui all'art. C.5 del bando;

Visto il decreto n. 13978 del 17 novembre 2020 di modifica degli impegni assunti con d.d.s. 5842 del 15 maggio 2020, con il quale, si prende atto della richiesta di erogazione saldo del contributo avvenuta prima del tempo programmato nella domanda di contributo e di assumere l'impegno a favore dell'impresa SELVARREDA DI SELVA FRANCO & C. s.a.s. indicati nella tabella seguente, con imputazione ai capitoli e agli esercizi 2020 anziché 2021, attestando la relativa esigibilità della obbligazione nei relativi esercizi di imputazione:

Capitolo	Anno Impegno	N. Impegno	Importo
14.01.203.10839	2020	11765	€ 11.000,00
14.01.203.10855	2020	11768	€ 7.700,00
14.01.203.10873	2020	11770	€ 3.300,00

Preso atto dell'esito positivo dell'istruttoria della rendicontazione svolta da Finlombarda e presente nel sistema informativo regionale Bandi on Line, da cui si evince che il progetto realizzato è coerente con il progetto ammesso, sono stati raggiunti gli obiettivi previsti e, rispetto alla spesa rendicontata di € 55.000,00, sono state ritenute non ammissibili € 1.000,00 di cui alla fattura n. 504 di data 5 agosto 2019 emessa dallo Studio Redaelli e Locatelli Commercialisti e relativa a consulenza per la procedura ereditaria in quanto attività non collegata con il progetto ammesso a contributo, e che pertanto la spesa rendicontata ritenuta ammissibile ammonta ad € 54.000,00;

Ritenuto pertanto di rideterminare l'agevolazione concessa all'impresa SELVARREDA DI SELVA FRANCO & C. s.a.s. per la realizzazione del progetto ID 1500479 per le motivazioni su esposte e che pertanto, il contributo concesso pari ad € 22.000,00 è rideterminato in € 21.600,00;

Rilevato che, ai fini di quanto disposto dal decreto del MISE n. 115 del 31 maggio 2017 «Regolamento recante la disciplina per il funzionamento del Registro nazionale degli aiuti di Stato, ai sensi dell'art. 52 comma 6 della legge 24 dicembre 2012 n. 234

e successive modifiche e integrazioni» al progetto sono stati assegnati i seguenti codici:

- Codice identificativo della misura CAR: 9395;
- Codice identificativo dell'aiuto COR: 1791270;
- Codice variazione concessione COVAR: 387107;

Dato atto che nel rispetto dell'art. 15 del decreto ministeriale n. 115 del 31 maggio 2017 di approvazione del «Regolamento recante la disciplina per il funzionamento del Registro nazionale degli aiuti di Stato, ai sensi dell'articolo 52, comma 6, della legge 24 dicembre 2012, n. 234 e successive modifiche e integrazioni» è stata acquisita la Visura «Deggendorf», caricata sulla piattaforma Bandi on Line, da cui risulta che il beneficiario non rientra tra coloro che hanno beneficiato di aiuti illegali oggetto di decisioni di recupero;

Verificato che il DURC dell'impresa, presente nella procedura Bandi on Line, attesta che il versamento dei contributi è regolare;

Ritenuto, pertanto:

- di procedere alla liquidazione del contributo spettante all'impresa SELVARREDA DI SELVA FRANCO & C. s.a.s. (codice fiscale 03748900135 e codice beneficiario 994734) per un importo pari ad € 21.600,00 come di seguito riportato:

Capitolo	Anno Impegno	N. Impegno	Importo
14.01.203.10839	2020	11765	€ 10.800,00
14.01.203.10855	2020	11768	€ 7.560,00
14.01.203.10873	2020	11770	€ 3.240,00

- di modificare gli impegni di spesa assunti con decreto n. 5842 del 15 maggio 2020 come modificati con decreto n. 13978 del 17 novembre 2020 con conseguente economia per un importo totale pari ad € 400,00 come di seguito riportato:

Capitolo	Anno Impegno	N. Impegno	Modifica impegno
10839	2020	11765	- € 200,00
10855	2020	11768	- € 140,00
10873	2020	11770	- € 60,00

Dato atto che il presente provvedimento conclude il relativo procedimento oltre i termini di cui all'art. 2, comma 2 della legge 241/90, in ragione della messa in opera del sistema informativo su Bandi on line e delle difficoltà tecniche riscontrate nel suo funzionamento;

Vista la l.r. 34/1978 e successive modifiche e integrazioni, nonché il regolamento di contabilità e la legge di approvazione del bilancio di previsione dell'anno in corso;

Vista la l.r. 7 luglio 2008, n. 20 e i provvedimenti organizzativi della XI Legislatura;

Verificato che la spesa oggetto del presente atto non rientra nell'ambito di applicazione dell'art. 3 della L. 136/2010 (tracciabilità dei flussi finanziari);

DECRETA

Per i motivi esposti in premessa:

1. di liquidare il contributo spettante all'impresa SELVARREDA DI SELVA FRANCO & C. s.a.s. (codice fiscale 03748900135) per un importo pari ad € 21.600,00 come di seguito riportato:

Beneficiario/Ruolo	Codice	Capitolo	Impegno	Imp. Perente	Da liquidare
SELVARREDA DI SELVA FRANCO & C. SAS	994734	14.01.203.10839	2020/11765/0		10.800,00
SELVARREDA DI SELVA FRANCO & C. SAS	994734	14.01.203.10855	2020/11768/0		7.560,00
SELVARREDA DI SELVA FRANCO & C. SAS	994734	14.01.203.10873	2020/11770/0		3.240,00

2. di modificare gli impegni di spesa con conseguente economia per un importo totale pari ad € 400,00 ripartiti come di seguito riportato:

Capitolo	Anno Impegno	N. Impegno	Sub	Economia ANNO 2020	Economia ANNO 2021	Economia ANNO 2022
14.01.203.10839	2020	11765	0	-200,00	0,00	0,00
14.01.203.10855	2020	11768	0	-140,00	0,00	0,00
14.01.203.10873	2020	11770	0	-60,00	0,00	0,00

3. di attestare che la pubblicazione ai sensi degli artt. 26 e 27 del d.lgs. 33/2013 è avvenuta in sede di adozione del decreto n. 15 maggio 2020 come modificato con decreto n. 13978 del 17 novembre 2020 e che si provvede a rettificare mediante la pubblicazione del presente atto;

4. di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia e sul sito della Programmazione Comunitaria (www.ue.regione.lombardia.it);

5. di trasmettere il presente provvedimento all'impresa e a Finlombarda.

Il dirigente
Cesare Giovanni Meletti

Serie Ordinaria n. 50 - Venerdì 11 dicembre 2020

D.G. Turismo, marketing territoriale e moda

D.d.u.o. 3 dicembre 2020 - n. 15213
Bando «New design – Innovazione Tecnologica» – Contributi per l'innovazione nel settore del design» (decreto n. 10615 del 11 settembre 2020). Concessione contributo e impegno di spesa

IL DIRIGENTE DELLA U.O.

MARKETING TERRITORIALE MODA E DESIGN

Vista la legge regionale n. 11 del 19 febbraio 2014 «Impresa Lombardia: per la libertà d'impresa, il lavoro e la competitività»;

Vista la legge regionale n. 26 del 24 settembre 2015 «Manifattura diffusa creativa e tecnologica»;

Visto il Programma Regionale di Sviluppo della XI legislatura, approvato con d.c.r. 10 luglio 2018 n. 64 che individua, tra le linee strategiche per l'azione del governo regionale, il consolidamento del posizionamento della Lombardia nel settore del design, anche nella logica di rafforzarne il ruolo di driver di attrattività per il territorio, nonché lo sviluppo del percorso di definizione della strategia regionale per lo sviluppo sostenibile, al quale la presente misura concorre per gli aspetti connessi all'evoluzione verso paradigmi produttivi legati ai modelli di economia circolare e di efficiente utilizzo delle risorse nei processi produttivi ed economici;

Vista la legge regionale n. 1 del 1° febbraio 2012 «Riordino normativo in materia di procedimento amministrativo, diritto di accesso ai documenti amministrativi, semplificazione amministrativa, potere sostitutivo e potestà sanzionatoria» e le successive d.g.r. n. 5500/2016, n. 6000/2016 e n. 6642/2017 in materia di semplificazione dei bandi regionali;

Richiamata la d.g.r. 5 agosto 2020, n. 3498 «New Design – innovazione tecnologica» – contributi per l'innovazione nel settore del design – Approvazione dei criteri della misura» che:

- approva i criteri per la misura succitata che intende sostenere le imprese del settore design che hanno effettuato investimenti in innovazione tecnologica finalizzata alla sostenibilità attraverso l'acquisizione di impianti, macchinari e attrezzature per consolidare la propria attività o attraverso l'attività di prototipazione di nuove soluzioni di design, nonché spese per l'acquisizione di servizi finalizzati alla promozione e alla digitalizzazione;
- individua il dirigente pro tempore della Unità Organizzativa Marketing territoriale, design e moda come Responsabile del procedimento;

Visto il d.d.u.o. n. 10615 dell'11 settembre 2020 che, in attuazione della suddetta D.G.R. n. 3498/2020, approva il bando «New Design – Innovazione tecnologica – contributi per l'innovazione nel settore del design»;

Dato atto che la disponibilità delle risorse finanziarie previste dal bando e dalla citata d.g.r. 3498/2020, è pari complessivamente a € 385.750,00 sull'esercizio finanziario 2020, di cui:

- € 256.000,00 sul capitolo 10156 «Contributi per la realizzazione di interventi a sostegno della produzione e dei servizi alle imprese», per gli interventi riferiti alla Linea A «Investimenti in innovazione tecnologica per la sostenibilità»;
- € 129.750,00 sul capitolo 8644 «Trasferimenti alle imprese per interventi di sostegno alla produzione di servizi alle imprese» per gli interventi riferiti alla Linea B «Servizi e promozione»;

Considerato che l'allegato A al citato bando prevede:

- al punto B.2 che ciascuna impresa possa presentare una sola domanda eventualmente riferita a entrambe le linee di intervento;
- al punto C.2 che, «l'istruttoria finalizzata all'assegnazione delle risorse si avvarrà di una procedura di tipo automatico con eventuale fase di sorteggio finale. Le domande saranno pertanto oggetto di una prima fase di pre-qualifica che verrà effettuata avvalendosi delle funzionalità della piattaforma Bandi Online in ordine alla verifica requisiti di ammissibilità previsti dal bando, secondo modalità prescritte nella d.g.r. n. 5500 del 2 agosto 2016 (Allegato B);
- al punto C.2 che, «a seguito della procedura di pre-qualifica in ordine ai requisiti di ammissibilità del bando, nel caso in cui l'ammontare delle domande ammissibili superi la disponibilità del bando sarà adottata la procedura di sorteggio, così come disposto dalla l.r. 1 febbraio 2012, n.1, art. 32 comma 2bis lettera d)»;

Considerato che, sulla base della nota prot. n. P3.2020.00004296 del 21 ottobre 2020, trasmessa da ARIA S.P.A., in qualità di soggetto incaricato dello sviluppo e gestione della piattaforma «Bandi Online», con d.d.u.o. n. 12534 del 22 ottobre 2020:

- sono stati approvati gli esiti della pre-qualifica ai sensi del punto C.3 del bando;
- è stata disposta, ai sensi art. 32 comma 2bis lettera d) della l.r. n. 1/2012, la procedura di sorteggio, secondo modalità e criteri stabiliti dalla d.g.r. n. 5500 del 2 agosto 2016, dato che l'ammontare delle domande ammissibili ha superato la disponibilità del bando, per ciascuna Linea di intervento;

Dato atto che in data 23 ottobre 2020, è stato pubblicato sulla piattaforma «Bandi OnLine», l'avviso di convocazione di seduta pubblica a cura del Responsabile del procedimento, per lo svolgimento della procedura di sorteggio il giorno 29 ottobre 2020;

Dato atto che in data 29 ottobre 2020, si è svolta, in diretta streaming sul portale regionale, nel rispetto delle misure per l'emergenza epidemiologica da COVID-19, la procedura di sorteggio tramite strumento informatico dedicato, che ha generato automaticamente per ciascuna linea d'intervento le tre liste sotto indicate:

- Linea di intervento A «Investimenti in innovazione tecnologica per la sostenibilità» (prot. n.P3.2020.0004508 del 29 ottobre 2020):
 - «Lista dei Partecipanti» – Linea A: con l'elenco delle n. 49 domande pervenute riferite alla Linea A, che hanno superato la fase di pre-qualifica;
 - «Lista dei Vincitori» – Linea A: con l'elenco delle n. 18 domande estratte riferite alla Linea A, da ammettere al finanziamento ordinate dalla prima all'ultima sorteggiata;
 - «Lista dei Restanti» – Linea A: con le n. 32 domande idonee riferite alla Linea A, non ammesse al finanziamento ordinate dalla prima all'ultima sorteggiata;
- Linea di intervento B «Servizi e promozione» (prot. n. P3.2020.0004507 del 29 ottobre 2020):
 - «Lista dei Partecipanti» – Linea B: con l'elenco delle n. 41 domande pervenute riferite alla Linea B, che hanno superato la fase di pre-qualifica;
 - «Lista dei Vincitori» – Linea B: con l'elenco delle n. 15 domande estratte riferite alla Linea B, da ammettere al finanziamento ordinate dalla prima all'ultima sorteggiata;
 - «Lista dei Restanti» – Linea B: con le n. 27 domande idonee riferite alla Linea B, non ammesse al finanziamento ordinate dalla prima all'ultima sorteggiata;

Preso atto che:

- per la Linea A, la domanda ID n. 2341344 è stata ammessa parzialmente a finanziamento e quindi risulta inserita sia nella «Lista dei Vincitori», con importo finanziato uguale alla quota di budget residuo, sia come prima nella «Lista dei Restanti», con un importo pari alla differenza tra l'importo richiesto e quello finanziato;
- per la Linea B, la domanda ID n. 2385401 è stata ammessa parzialmente a finanziamento e quindi risulta inserita sia nella «Lista dei Vincitori», con importo finanziato uguale alla quota di budget residuo, sia come prima nella «Lista dei Restanti», con un importo pari alla differenza tra l'importo richiesto e quello finanziato;

Dato atto che con d.d.u.o. 2 novembre 2020, n. 13122 sono state approvate entro i termini e secondo le modalità previste al punto C.2 del Bando, la «Lista dei Vincitori» e la «Lista dei Restanti» e che sono state pubblicate sul sito istituzionale di Regione Lombardia e sul BURL del 5 novembre 2020;

Considerato che, ai sensi della d.g.r. n. 5500 del 2 agosto 2016, il controllo in merito alla veridicità delle dichiarazioni e informazioni prodotte dal richiedente può essere effettuato in un momento successivo, anche dopo l'eventuale sorteggio, per mezzo di controlli a campione;

Dato atto che dalle verifiche istruttorie effettuate sulle domande presenti nelle cosiddette «Liste dei Vincitori», per l'impresa con ID domanda n. 2382913 sulla Linea B è stata rilevata la mancanza di un requisito per l'ammissibilità al contributo previsto al punto A.3 del bando (regolarità contributiva);

Dato atto che Regione Lombardia, con PEC n. P3.2020.0005140 del 25 novembre 2020, ha comunicato all'impresa con ID do-

manda n. 2382913 che, risultando il Documento Unico di regolarità Contributiva (DURC) irregolare, non sussistono le condizioni di ammissibilità alla concessione del contributo, invitando l'impresa a presentare eventuali controdeduzioni;

Dato atto che con PEC n. P3.2020.0005187 del 27 novembre 2020, l'impresa con ID domanda n. 2382913 ha trasmesso le proprie osservazioni, confermando di fatto, la condizione di irregolarità contributiva alla data di presentazione della domanda;

Ritenuto pertanto di non accogliere le controdeduzioni dell'impresa con ID domanda n. 2382913 in quanto il bando prevede espressamente al punto A.3 che possono presentare domanda le imprese che «si trovino in una situazione di regolarità contributiva per quanto riguarda la correttezza nei pagamenti e negli adempimenti previdenziali, assistenziali ed assicurativi nei confronti di INPS e INAIL»;

Stabilito quindi:

- di non procedere con la concessione del contributo Linea B pari a € 5.880,00 all'impresa ID domanda n. 2382913;
- di rendere di conseguenza disponibile il corrispondente importo non concedibile, alle successive domande, in ordine di posizione, presenti nella cosiddetta «Lista dei Restanti» a seguito di verifica della sussistenza dei requisiti per la partecipazione al Bando, come di seguito elencato:

Linea b

Posizione in «Lista dei Restanti»	ID domanda	Contributo residuo / Contributo richiesto
1	2385401	281,59 €
2	2364518	10.000,00 €

Dato atto che:

- l'impresa con ID domanda n. 2385401 è l'ultima impresa inserita nella «Lista dei Vincitori» con l'importo di 9.718,41 euro a fronte del contributo richiesto pari a 10.000,00 ed è quindi possibile concedere, a completamento del contributo richiesto in domanda, l'importo residuo di 281,59 euro;
- all'impresa con ID domanda n. 2364518, a fronte di un contributo richiesto di 10.000,00 euro, è possibile concedere un contributo parziale pari a 5.598,41 euro fino alla concorrenza dell'importo resosi disponibile a seguito della mancata concessione del contributo alla succitata impresa con ID domanda n. 2382913;
- la «Lista dei Vincitori» viene conseguentemente aggiornata come segue:

ID domanda	Contributo concedibile
2385401	10.000,00€
2364518	5.598,41 €

Dato atto inoltre che:

- all'impresa con ID domanda n. 2385002, risultando il DURC irregolare, il RUP ha comunicato con PEC n. P3.2020.0005144 del 25 novembre 2020 che non sussistono le condizioni di ammissibilità alla concessione del contributo, invitando l'impresa a presentare eventuali osservazioni;
- con PEC n. P3.2020.0005191 del 27 novembre 2017 e n. P3.2020.0005250 del 2 dicembre 2020, l'impresa ID 2385002 ha trasmesso le proprie controdeduzioni dichiarando ai sensi del d.p.r. n. 445 del 28 dicembre 2000 di non avere inadempimenti contributivi nei confronti degli Enti previdenziali sin dalla data di presentazione della domanda e che tale situazione non risulta evidente per un disallineamento della banca dati INPS;
- per l'impresa con ID domanda n. 2370925, il DURC risulta dal 4 novembre 2020 ancora nello stato «in Verifica» nella banca dati di riferimento;
- la concessione del contributo alle due imprese succitate è pertanto condizionata per la impresa ID domanda n. 2385002 alla risoluzione delle problematiche rappresentate dal beneficiario circa la banca dati INPS che verrà verificata con una ulteriore interrogazione della stessa entro il 30 dicembre 2020 e per la impresa ID domanda n. 2370925 alla effettiva regolarità contributiva risultante dalla banca dati INPS entro il 30 dicembre 2020 pena la decadenza dal diritto al contributo concesso;

Ritenuto, quindi, di approvare l'elenco delle domande ammesse alla concessione del contributo, di cui all'allegato A

«Elenco domande ammesse alla concessione del contributo» parte integrante e sostanziale al presente atto;

Dato atto che il bando all'art. C.4 «Modalità e tempi di erogazione dell'agevolazione» prevede che:

- il soggetto beneficiario dovrà accettare il contributo entro e non oltre 7 giorni solari consecutivi dalla data di comunicazione dello stesso a cura del Responsabile del procedimento, pena la decadenza dal diritto al contributo;
- l'erogazione del contributo, distinto per ciascuna Linea di intervento, avviene in unica tranche entro 90 giorni dalla pubblicazione sul BURL della Lista/Elenco dei Vincitori/Beneficiari;
- in sede di liquidazione del contributo, si potrà procedere - sulla base della documentazione trasmessa:
 - alla richiesta di chiarimenti ed approfondimenti;
 - alla rideterminazione dell'agevolazione concessa in relazione alla verifica delle spese ammissibili.
- Ogni eventuale rideterminazione del contributo verrà approvata con un provvedimento del Responsabile Unico del Procedimento. In caso di rideterminazione della spesa ammissibile l'investimento minimo deve essere rispettato, pena la decadenza dal contributo.

Dato atto che l'accettazione del contributo dovrà avvenire da parte del soggetto beneficiario tramite PEC, a parziale modifica di quanto previsto dal punto C.4 del bando;

Richiamato, in particolare, il decreto del Ministero dello Sviluppo Economico n. 115 del 31 maggio 2017 «Regolamento recante la disciplina per il funzionamento del Registro nazionale degli aiuti di Stato, ai sensi dell'art. 52, comma 6 della legge 24 dicembre 2012, n. 234 e successive modifiche e integrazioni» che ha dato attuazione alla legge 234 del 2012 e in particolare all'art. 9 che prevede che:

- «Al fine di identificare ciascun aiuto individuale nell'ambito del Registro nazionale aiuti, fatto salvo quanto previsto all'articolo 10, il Soggetto concedente è tenuto alla registrazione dell'aiuto individuale prima della concessione dello stesso» (comma 1);
- «Ciascun aiuto individuale è identificato nel Registro nazionale aiuti attraverso l'attribuzione di uno specifico codice identificativo «Codice Concessione RNA - COR» che viene rilasciato, tramite la procedura informatica di cui al comma 1, su richiesta del Soggetto concedente, a conclusione delle verifiche propedeutiche alla concessione, secondo quanto previsto dall'articolo 13, per gli aiuti di Stato e gli aiuti SIEG, e dall'articolo 14, per gli aiuti de minimis» (comma 2);

Ricordato, che:

- con riferimento agli aiuti individuali registrati, il Soggetto concedente è tenuto a trasmettere, entro venti giorni dalla data della registrazione, la data di adozione dell'atto di concessione dell'aiuto pena la decadenza della posizione dell'aiuto individuale e del COR;
- il Soggetto concedente è, altresì, tenuto a trasmettere tempestivamente, attraverso apposita procedura informatica, le informazioni su eventuali variazioni relative all'aiuto concesso o variazioni soggettive dei beneficiari;
- all'aggiornamento, a conclusione del progetto, delle informazioni relative all'aiuto individuale definitivamente concesso;

Atteso che, in base a quanto disposto dal citato d.m. 115/2017, che disciplina il funzionamento del Registro nazionale degli aiuti di Stato si è provveduto a:

- registrare il bando New Design - Innovazione tecnologica (d.d.u.o. 10615/2020) con il seguente codice identificativo: CAR 15923;
- generare il Codice identificativo dell'aiuto COR, così come indicato, per ciascun soggetto beneficiario, nell'Allegato A al presente provvedimento, dei progetti ammissibili a cui concedere l'agevolazione;
- ad acquisire, in ottemperanza a quanto previsto dal suddetto decreto ministeriale n. 115/2017, le visure per gli aiuti di stato, la Visura Deggendorf da cui è risultato che i beneficiari non rientrano tra coloro che hanno beneficiato di aiuti illegali oggetto di decisioni di recupero;

Visto l'art. 1, comma 125 quinquies, della «Legge annuale per il mercato e la concorrenza» (n. 124/2017) che prevede:

Serie Ordinaria n. 50 - Venerdì 11 dicembre 2020

1. Per le concessioni di sovvenzioni, sussidi, contributi o aiuti comunque denominati l'assolvimento degli obblighi di pubblicazione di cui agli articoli 26 e 27 del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33 (Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni), nonché, ove prevista, l'alimentazione del registro nazionale degli aiuti di Stato di cui all'articolo 52 della legge 24 dicembre 2012, n. 234 (Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea) da parte della Regione, degli enti del sistema regionale, degli enti locali, singoli o associati e degli altri enti pubblici presenti in Lombardia sostituiscono gli obblighi di pubblicazione posti a carico dei soggetti di cui all'articolo 1, commi 125, 125-bis e 126 della legge 4 agosto 2017, n. 124 (legge annuale per il mercato e la concorrenza).
2. Il mancato adempimento degli obblighi di pubblicazione da parte dei soggetti di cui al comma 1 non comporta l'applicazione delle sanzioni previste dall'articolo 1, comma 125-ter, della legge n. 124/2017 né oneri di verifica da parte dei soggetti concedenti sovvenzioni, sussidi, contributi o aiuti comunque denominati;

Ritenuto di impegnare la somma complessiva di € 385.750,00 sull'esercizio finanziario 2020, di cui:

- € 256.000,00 sul capitolo 10156 «Contributi per la realizzazione di interventi a sostegno della produzione e dei servizi alle imprese», per gli interventi riferiti alla Linea A «Investimenti in innovazione tecnologica per la sostenibilità»;
- € 129.750,00 sul capitolo 8644 «Trasferimenti alle imprese per interventi di sostegno alla produzione di servizi alle imprese» per gli interventi riferiti alla Linea B «Servizi e promozione»;

a favore dei Beneficiari di cui all'allegato A «Elenco domande ammesse alla concessione del contributo» parte integrante e sostanziale del presente atto;

Dato atto che il bando prevede di allegare le fatture con i documenti di pagamento già in fase di presentazione della domanda, al fine di poter procedere alle verifiche necessarie per la liquidazione del contributo ai beneficiari subito dopo la concessione;

Preso atto delle disposizioni contenute nel Decreto legislativo n. 126 del 10 agosto 2014, correttivo del decreto legislativo n. 118 del 23 giugno 2011, ed in particolare del principio contabile applicato concernente la contabilità finanziaria che prescrive:

- a) il criterio di registrazione delle operazioni di accertamento e di impegno con le quali vengono imputate agli esercizi finanziari le entrate e le spese derivanti da obbligazioni giuridicamente perfezionate (attive e passive);
- b) il criterio di registrazione degli incassi e dei pagamenti, che devono essere imputati agli esercizi in cui il tesoriere ha effettuato l'operazione;

Riscontrato che tali disposizioni si esauriscono nella definizione del principio della competenza finanziaria potenziato secondo il quale, le obbligazioni giuridiche perfezionate sono registrate nelle scritture contabili al momento della nascita dell'obbligazione, imputandole all'esercizio in cui l'obbligazione viene a scadenza. La scadenza dell'obbligazione è il momento in cui l'obbligazione diventa esigibile. La consolidata giurisprudenza della Corte di Cassazione definisce come esigibile un credito per il quale non vi siano ostacoli alla sua riscossione ed è consentito, quindi, pretendere l'adempimento.

Non si dubita, quindi, della coincidenza tra esigibilità e possibilità di esercitare il diritto di credito;

Attestata, da parte del dirigente che sottoscrive il presente atto, la perfetta rispondenza alle indicazioni contenute nel richiamato principio della competenza finanziaria potenziato, delle obbligazioni giuridiche assunte con il presente atto, la cui esigibilità è accertata nell'esercizio finanziario 2020;

Verificato che la spesa oggetto del presente atto rientra nell'ambito di applicazione dell'art. 3 della l. 136/2010 (tracciabilità dei flussi finanziari) e che sono stati assolti tutti gli obblighi previsti dalla presente disposizione.

Dato atto che sono stati rispettati i tempi previsti al punto C.2 del Bando approvato con d.d.u.o. 10615/2020;

Vista la l.r. 7 luglio 2008, n. 20 «Testo unico delle leggi regionali in materia organizzazione e personale», nonché i provvedimenti organizzativi della XI legislatura;

DECRETA

per quanto espresso in premessa che qui si intende integralmente riportato:

1. di non concedere il contributo all'impresa con ID domanda n. 2382913 e, conseguentemente, di rendere disponibile il corrispondente importo non concesso, alle successive domande, in ordine di posizione, presenti nella cosiddetta «Lista dei restanti», ossia all'impresa con ID domanda n. 2385401 e all'impresa con ID domanda n. 2364518;

2. di approvare l'elenco delle domande ammesse alla concessione del contributo di cui all'allegato A «Elenco domande ammesse alla concessione del contributo» parte integrante e sostanziale al presente atto precisando che per l'impresa ID domanda n. 2385002 la concessione è condizionata alla risoluzione delle problematiche rappresentate dal beneficiario circa la banca dati INPS che verrà verificata con una ulteriore interrogazione della stessa entro il 30 dicembre 2020 e per l'impresa ID domanda n. 2370925 alla effettiva regolarità contributiva risultante dalla banca dati INPS entro il 30 dicembre 2020, pena la decadenza dal diritto al contributo concesso;

3. di modificare parzialmente quanto previsto dal punto C.4 del bando, stabilendo che l'accettazione del contributo debba avvenire tramite PEC;

4. di stabilire che i beneficiari dovranno accettare il contributo entro e non oltre 7 giorni solari consecutivi dalla data di comunicazione dello stesso a cura del Responsabile del procedimento, pena la decadenza dal diritto al contributo;

5. di stabilire che in sede di liquidazione del contributo, si potrà procedere, sulla base della documentazione trasmessa:

- o alla richiesta di chiarimenti ed approfondimenti;
- o alla rideterminazione dell'agevolazione concessa in relazione alla verifica delle spese ammissibili.

Ogni eventuale rideterminazione del contributo verrà approvata con un provvedimento del Responsabile Unico del Procedimento.

In caso di rideterminazione della spesa ammissibile, l'investimento minimo deve essere rispettato, pena la decadenza dal contributo;

6. di assumere gli impegni a favore dei Beneficiari indicati allegato A «Elenco domande ammesse alla concessione del contributo», parte integrante e sostanziale del presente atto, con imputazione ai capitoli ivi indicati sull'esercizio 2020, attestando la relativa esigibilità della obbligazione nel relativo esercizio di imputazione:

Beneficiario/ Ruolo	Codice	Capitolo	Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022
BANDO NEW DESIGN 2020 - INNOVAZIONE TECNOLOGICA - LINEA A	62548	14.01.203.10156	256.000,00	0,00	0,00
BANDO NEW DESIGN 2020 - INNOVAZIONE TECNOLOGICA - LINEA B	62553	14.01.104.8644	129.750,00	0,00	0,00

7. di dare atto che si sono svolti gli adempimenti connessi al Registro Nazionale Aiuti;

8. di attestare che contestualmente alla data di adozione del presente atto si provvede alla pubblicazione di cui agli articoli 26 e 27 del d.lgs. 33/2013;

9. di disporre la pubblicazione del presente provvedimento sul BURL e sul sito «Bandi OnLine» di Regione Lombardia;

10. di attestare che avverso il presente provvedimento è esperibile ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale della Lombardia - Milano nel termine di 60 gg. decorrenti dalla data di notifica o comunicazione dell'atto o dalla piena conoscenza di esso.

Il dirigente
Paola Negroni

ELENCO DELLE DOMANDE AMMESSE ALLA CONCESSIONE DEL CONTRIBUTO

Allegato A

Linea di intervento A - investimenti in innovazione tecnologica per la sostenibilità

n.	ID domanda	DENOMINAZIONE Soggetto Beneficiario	Cod.Fiscale	COR	CUP	Codice Beneficiario RL	Capitolo	Anno	Ruolo	Importo INVESTIMENTO in Domanda	Importo CONTRIBUTO CONCESSO
1	2385002*	L.G. GRAPHITE SRL	11069820964	3651419	E48E20000100009	997202	10156	2020	62548	21.600,00 €	12.960,00 €
2	2352169	ARREDAMENTI PASINI S.R.L.	00948630140	3664377	E58E20000150009	997193	10156	2020	62548	36.500,00 €	20.000,00 €
3	2379016	ARKA BONACINA S.R.L.	10031930968	3666854	E28E20000100009	997200	10156	2020	62548	13.500,00 €	8.100,00 €
4	2385685	S.M.P. S.R.L.	02284580137	3650041	E68E20000110009	421219	10156	2020	62548	45.100,00 €	20.000,00 €
5	2385861	OMEBA S.R.L.	03620720130	3649585	E48E20000110009	996661	10156	2020	62548	46.089,40 €	20.000,00 €
6	2363804	IOF S.R.L.	11091470960	3777479	E48E20000140009	997195	10156	2020	62548	21.778,80 €	13.067,28 €
7	2363463	BORGHI MOBILI S.R.L.	03050990138	3664467	E18E20000070009	997194	10156	2020	62548	26.000,00 €	15.600,00 €
8	2382196	PLASTECNIC S.P.A.	00233440130	3777898	E68E20000120009	137042	10156	2020	62548	61.500,00 €	20.000,00 €
9	2341276	NORDGAS S.R.L.	03554240287	3640369	E38E20000100009	953964	10156	2020	62548	24.663,37 €	14.798,02 €
10	2374751	CORNELIO CAPPELLINI S.R.L.	02343160137	3666596	E68E20000100009	997199	10156	2020	62548	43.966,00 €	20.000,00 €
11	2384396	PAOLO GOBBI FRATTINI S.R.L.	09131170962	3652661	E58E20000160009	982128	10156	2020	62548	35.717,99 €	20.000,00 €
12	2351278	SPM - S.P.A.	00201320124	3664303	E98E20000110009	102351	10156	2020	62548	24.000,00 €	14.400,00 €
13	2367480	FALEGNAMERIA CATTANEO DI CATTANEO ALBERTO	CTTLRT85L31H264 E	3665254	E28E20000090009	997197	10156	2020	62548	46.000,00 €	20.000,00 €
14	2342073	HI-INTERIORS S.R.L.	02951630785	3640038	E48E20000090009	997190	10156	2020	62548	11.689,50 €	7.013,70 €
15	2387019	INNTEA S.R.L.	03453020160	3648661	E98E20000120009	845630	10156	2020	62548	10.031,50 €	6.018,90 €
16	2365205	BMC ELETTRICA SRL	03333820177	3664836	E78E20000060009	997196	10156	2020	62548	15.931,72 €	9.559,03 €
17	2382823	GIORGIO COLLECTION S.R.L.	07574740150	3653178	E28E20000110009	216772	10156	2020	62548	23.463,50 €	14.078,10 €
18	2341344	SCAB GIARDINO S.P.A.	01574830178	3781112	E88E20000200009	974783	10156	2020	62548	42.235,00 €	404,97 €

* concessione condizionata a quanto previsto dal punto 2 del decreto

Totale Contributi Linea A

256.000,00 €

Serie Ordinaria n. 50 - Venerdì 11 dicembre 2020

Linea di intervento B - servizi e promozione

n.	ID domanda	DENOMINAZIONE Soggetto Beneficiario	Cod.Fiscale	COR	CUP	Codice Beneficiario RL	Capitolo	Anno	Ruolo	Importo INVESTIMENTO in Domanda	Importo CONTRIBUTO CONCESSO
1	2341720	INVERNIZZI S.R.L.	02597100169	3777199	E53D20001610009	997189	8644	2020	62553	19.436,33 €	10.000,00 €
2	2346500	CASTELLANI.IT S.R.L.	00140540501	3646973	E43D20004890009	997192	8644	2020	62553	17.725,00 €	10.000,00 €
3	2345210	CASA ZETA S.R.L.	01538510981	3640199	E83D20001550009	997191	8644	2020	62553	17.112,00 €	10.000,00 €
4	2342073	HI-INTERIORS S.R.L.	02951630785	3640038	E48E20000090009	997190	8644	2020	62553	9.425,00 €	5.655,00 €
5	2341294	BUZZI & BUZZI S.R.L.	03341430969	3639067	E83D20001560009	997188	8644	2020	62553	15.610,40 €	9.366,24 €
6	2385142	C.P.B. COMPONENTI PLASTICI BIODEGRADABILI S.R.L.	01985740222	3650638	E83D20001570009	997203	8644	2020	62553	14.875,00 €	8.925,00 €
7	2351278	SPM - S.P.A.	00201320124	3664303	E98E20000110009	102351	8644	2020	62553	17.906,18 €	10.000,00 €
8	2345985	RIMSA P. LONGONI S.R.L.	07873450154	3640369	E93D20001740009	981159	8644	2020	62553	12.378,25 €	7.426,95 €
9	2384492	LEGNOTECH S.P.A.	00780590147	3651832	E33D20004390009	769603	8644	2020	62553	21.844,00 €	10.000,00 €
10	2370925*	POLIEDRO IMBALLAGGI SRL	02694160967	3777729	E53D20001620009	997198	8644	2020	62553	10.000,00 €	6.000,00 €
11	2363804	IOF S.R.L.	11091470960	3777479	E48E20000140009	997195	8644	2020	62553	16.664,00 €	9.998,40 €
12	2367379	TEN-FLUID SRL	1023440165	3665107	E33D20004400009	154361	8644	2020	62553	11.300,00 €	6.780,00 €
13	2369048	EUROSINTEX S.R.L.	02448130167	3666527	E73D20001620009	955635	8644	2020	62553	30.000,00 €	10.000,00 €
14	2385401	LA TERMOPLASTIC F.B.M. - S.R.L.	00302610126	3781980	E13D20002300009	811559	8644	2020	62553	22.895,00 €	10.000,00 €
15	2364518	EGOLUCE S.R.L.	04033310154	3777618	E13D20002290009	249686	8644	2020	62553	40.707,84 €	5.598,41 €

* concessione condizionata a quanto previsto dal punto 2 del decretato

Totale Contributi Linea B

129.750,00 €

D.G. Ambiente e clima

D.d.u.o. 1 dicembre 2020 - n. 14983

Costituzione gruppo di lavoro per la valutazione delle rendicontazioni presentate dalle PMI, a seguito della loro ammissione al contributo previsto con il bando approvato con decreto dirigente di U.O. n. 809 del 24 gennaio 2020, integrato con decreto n. 4108 del 2 aprile 2020, per incentivare le PMI a realizzare la diagnosi energetica o ad adottare un sistema di gestione dell'energia conforme alla norma ISO 50001

IL DIRIGENTE DELL'U.O.

CLIMA E QUALITÀ DELL'ARIA

Premesso che:

- con d.g.r. 2479 del 18 novembre 2019 è stato approvato lo schema di convenzione con il Ministero dello Sviluppo Economico (MISE) per cofinanziare la concessione di contributi finalizzati ad incentivare la realizzazione di diagnosi energetiche o l'adozione di un sistema di gestione dell'energia conforme alla norma ISO 50001 nelle Piccole e Medie Imprese (PMI);
- con decreto del Dirigente di U.O. n. 809 del 24 gennaio 2020, integrato con decreto n. 4108 del 2 aprile 2020, è stato approvato il bando per incentivare le PMI a realizzare la diagnosi energetica o ad adottare un sistema di gestione dell'energia conforme alla norma ISO 50001, dando atto che la liquidazione del contributo sarà disposta previo esito favorevole dell'istruttoria dell'U.O. competente sulla rendicontazione finale presentata dalle imprese;
- il termine ultimo per presentare la domanda di partecipazione al bando è il 31 marzo 2022, fatta salva la necessità, per le PMI che presenteranno la domanda in prossimità di tale scadenza, di rendicontare gli interventi e le spese sostenute in tempo utile per consentire a Regione Lombardia di rendicontare al Ministero dello Sviluppo economico l'attività svolta in attuazione della convenzione di cui sopra entro il 30 novembre 2022, termine di validità della stessa convenzione, salvo proroga;

Considerato che:

- il bando di cui sopra prevede che l'istruttoria sia svolta da un Gruppo di lavoro costituito da almeno 3 dipendenti della Direzione Generale Ambiente e Clima, in possesso delle necessarie competenze tecniche ed amministrative;
- l'istruttoria di cui sopra deve consentire di determinare la regolarità della rendicontazione presentata dalle PMI, al fine di riconoscere, in tutto o in parte, il diritto alla liquidazione del contributo previsto;
- per lo svolgimento dell'istruttoria il Gruppo di lavoro ha la facoltà di chiedere alle PMI le integrazioni e i chiarimenti che si rendono necessari, fissando in 15 giorni solari, decorrenti dalla data della richiesta, il termine per la loro presentazione mediante bandi online.

Considerato che l'istruttoria di cui trattasi non è finalizzata ad attribuire un punteggio di merito e, pertanto, non implica un'ampia discrezionalità da parte del Gruppo di lavoro, che deve limitarsi a verificare il rispetto dei requisiti previsti dal bando;

Ritenuto di nominare, quali componenti del Gruppo di lavoro di cui trattasi i dipendenti:

- Raniero Bellarosa, con funzioni di Segreteria organizzativa;
- Alice Tura;
- Luisa Pineri;
- Massimo Volpi;

Visto il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza 2020-2022, approvato con d.g.r. 2796 del 30 gennaio 2020 e, in particolare il punto 6, relativo alle «Misure sull'imparzialità soggettiva dei funzionari pubblici»;

Dato atto che:

- per tutti i dipendenti sopra indicati è stata verificata, tramite l'acquisizione delle dichiarazioni sostitutive di certificazione ai sensi del dpr 445/2000, l'assenza del conflitto di interessi e di condanne penali per i reati contro la pubblica amministrazione di cui al Capo I - Titolo II - Libro Secondo del Codice Penale;
- ai suddetti componenti non è dovuto alcun compenso;
- l'approvazione del presente provvedimento è compatibile con i termini previsti dal bando per l'approvazione delle singole rendicontazioni e la liquidazione dei relativi contributi;

Considerato che il bando in questione concorre al risultato affeso del PRS individuato con codice TER. 1701.226 «Incremento delle diagnosi energetiche e dell'adesione alla norma ISO 50001 da parte delle piccole e medie imprese»;

Vista:

- la 31 marzo 1978, n. 34 e successive modifiche ed integrazioni, nonché il regolamento di contabilità e la legge regionale di approvazione del bilancio in corso;
- la l.r. 7 luglio 2008, n. 20, «Testo unico delle leggi regionali in materia di organizzazione e personale»;

Dato atto che il presente provvedimento rientra tra le competenze della U.O. Clima e qualità dell'aria, individuate dalla d.g.r. n. 294 del 28 giugno 2018;

DECRETA

1) di istituire il Gruppo di lavoro per la valutazione della rendicontazione finale presentata ai sensi del bando per l'efficiamento energetico delle PMI, approvato con decreto n. 809 del 24 gennaio 2020, integrato con decreto n. 4108 del 2 aprile 2020, per incentivare le PMI a realizzare la diagnosi energetica o ad adottare un sistema di gestione dell'energia conforme alla norma ISO 50001, designando quali componenti i dipendenti:

- Raniero Bellarosa, con funzioni di Segreteria organizzativa;
- Alice Tura;
- Luisa Pineri;
- Massimo Volpi;

2) di dare atto che al suddetto Gruppo di lavoro non è dovuto alcun compenso e che svolgerà tale attività fino al 30 novembre 2022, termine di validità della convenzione stipulata con il Ministero dello Sviluppo Economico, salvo eventuale proroga della stessa;

3) di trasmettere agli interessati copia del presente provvedimento e di pubblicarlo nelle pagine dedicate al Bando sul sito istituzionale di Regione Lombardia nonché sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia;

4) di attestare che il presente atto non è soggetto agli obblighi di pubblicazione di cui agli artt. 26 e 27 del d.lgs. 33/2013.

Il dirigente
Gian Luca Gurrieri

Serie Ordinaria n. 50 - Venerdì 11 dicembre 2020

D.d.s. 30 novembre 2020 - n. 14895

Impegno di spesa a favore del comune di Verdellino (BG), ai sensi del comma 3 dell'art. 9 del r.r. 2/2012, e per gli effetti dell'art. 250 del d.lgs. 152/2006, di euro 120.000 per gli interventi di messa in sicurezza della falda contaminata da cromo esavalente nel sito della società CDS di Zoboli Renzo, ubicato in via Lisbona, 20, nel comune di Verdellino (BG). riferimento d.g.r. del 17 novembre 2020, n. 3855

IL DIRIGENTE DELLA STRUTTURA BONIFICHE

Vista la l. 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii. ed in particolare il Capo III «Partecipazione al procedimento amministrativo» e il Capo V «Accesso ai documenti amministrativi»;

Vista la Direttiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004 sulla responsabilità ambientale in materia di prevenzione e riparazione del danno ambientale, ed in particolare il principio «chi inquina paga»;

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152: «Norme in materia ambientale», in particolare il Titolo V «Bonifica di siti contaminati» e s.m.i.;

Vista la l. 22 maggio 2015, n. 68 (Disposizioni in materia di delitti contro l'ambiente), Titolo V bis «Dei delitti contro l'ambiente», inserito dopo il Titolo VI del Libro secondo del Codice Penale;

Vista la l. 6 agosto 2015, n. 125 di conversione del d.l. 19 giugno 2015, n. 78, che deroga al principio di competenza finanziaria rinforzata per le spese di investimento finanziate da debito;

Visto il decreto 1 marzo 2019, n. 46 «Regolamento relativo agli interventi di bonifica, di ripristino ambientale e di messa in sicurezza, d'emergenza, operativa e permanente, delle aree destinate alla produzione agricola e all'allevamento, ai sensi dell'articolo 241 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152», ed in particolare l'art. 7 «Norme finali e transitorie»;

Vista la l.r. n. 34 del 31 marzo 1978 e successive modifiche e integrazioni nonché il regolamento di contabilità;

Vista la l.r. 12 dicembre 2003, n. 26: «Disciplina dei servizi locali di interesse economico generale. Norme in materia di gestione dei rifiuti, di energia, di utilizzo del sottosuolo e di risorse idriche» e s.m.i.;

Vista l.r. 30 dicembre 2019, n. 26 «Bilancio di previsione 2020-2022»;

Visto il r.r. 15 giugno 2012, n. 2: «Attuazione dell'articolo 21 della legge regionale 12 dicembre 2003, n. 26 «Disciplina dei servizi locali di interesse economico generale. Norme in materia di gestione dei rifiuti, di energia, di utilizzo del sottosuolo e di risorse idriche», relativamente alle procedure di bonifica e ripristino ambientale dei siti inquinati», ed in particolare l'art. 15, «Modalità di erogazione dei finanziamenti»;

Richiamato il Programma Regionale di Sviluppo della XI legislatura approvato dal Consiglio Regionale il 10 luglio 2018 con d.c.r. XI/64;

Dato atto che il documento programmatico di cui sopra prevede alla Missione 9: «Sviluppo Sostenibile e Tutela del Territorio e dell'Ambiente» il raggiungimento del Risultato atteso «Ter. 9.1 Promozione e gestione degli interventi in materia di bonifica dei siti inquinati e istituzione di un fondo permanente» (R.A. 187);

Richiamate le deliberazioni di Giunta regionale:

- 27 giugno 2006, n. 2838 avente ad oggetto: «Modalità applicative del Titolo V «Bonifica di siti contaminati» della parte quarta del d.lgs. 152/2006 - Norme in materia ambientale.»;
- 24 gennaio 2007, n. 4033, avente ad oggetto: «Trasferimento ai comuni delle funzioni amministrative inerenti gli interventi di bonifica di siti contaminati in attuazione della l.r. n. 30/2006. Modifica alla d.g.r. n. 2838/2006», nella ratifica dell'inapplicabilità dell'art. 5 della l.r. n. 30/2006, nei casi di interventi di bonifica ricompresi nel territorio di più Comuni, rimandando così, alle procedure operative ed amministrative di cui al Titolo V - Parte IV del d.lgs. n. 152/2006;
- 23 maggio 2012, n. 3509, «Linee guida per la disciplina del procedimento per il rilascio della certificazione di avvenuta bonifica, messa in sicurezza operativa e messa in sicurezza permanente dei siti»;
- 20 giugno 2014, n. 1990, di approvazione del Programma regionale di gestione dei rifiuti (P.R.G.R.) comprensivo del Piano regionale delle Bonifiche (P.R.B.) e dei relativi documenti previsti dalla valutazione ambientale strategica (V.A.S.);

Dato atto che per gli effetti della d.g.r. 24 gennaio 2007, n. 4033, l'Amministrazione titolare della competenza sul procedi-

mento è Regione Lombardia, il Responsabile del procedimento è l'ing. Massimo Leoni, dirigente della Struttura Bonifiche;

Premesso che nel territorio comunale di Verdellino (BG) è ubicato il sito di interesse regionale che comprende l'area dell'ex capannone artigianale di proprietà della società CDS di Zoboli Renzo, che ha svolto nel passato attività di cromatura, ubicato in Via Lisbona, 20, censito al Foglio 6 particella catastale n. 3312 del censuario di Verdellino (BG);

Rammentato che sull'area sono stati attivati dal 2013 interventi di messa in sicurezza d'emergenza della falda contaminata da Cromo esavalente con tecnologie innovative, mediante l'iniezione di miscela detossificante in falda, ad opera dell'amministrazione comunale, in sostituzione e in danno del soggetto obbligato;

Ricordato che Regione Lombardia dal 2013 assiste finanziariamente il comune di Verdellino per gli interventi di messa in sicurezza della falda contaminata da Cromo esavalente, ai sensi di quanto previsto dal r.r. 2/2012;

Richiamati i propri decreti:

- n. 328 del 22 gennaio 2015, avente per oggetto l'approvazione ai sensi dell'art. 242 del d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, del documento «Piano della caratterizzazione dei terreni» per l'area artigianale della società CDS di Zoboli, presentato dal Comune di Verdellino;
- n. 10514 del 4 settembre 2017, impegno di spesa a favore del comune di Verdellino (BG), per la prosecuzione degli interventi di messa in sicurezza della falda contaminata da cromo esavalente nel sito della società CDS di Zoboli Renzo, ubicato in via Lisbona, 20, nel comune medesimo;
- n. 2565 del 27 febbraio 2018, di approvazione dei documenti progettuali «Piano di caratterizzazione delle acque della prima falda» e «Analisi di rischio sanitario ambientale ai sensi del d.lgs. 152/06», quali documenti integrativi propedeutici alla progettazione degli interventi di bonifica con tecnologie innovative, presentato da Infrastrutture Lombarde s.p.a., ora ARIA s.p.a. Agenzia Regionale per l'Innovazione e gli Acquisti;
- n. 12977 del 29 ottobre 2020, avente per oggetto l'approvazione ai sensi del comma 7 dell'art. 242 del d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, del documento «Progetto operativo di bonifica ai sensi del d.lgs. 152/06 - settembre 2020», relativo all'area CDS di Zoboli Renzo, Via Lisbona n. 20, Verdellino (Bg), presentato dalla società ARIA s.p.a. Agenzia Regionale per l'innovazione e gli Acquisti, con sede legale in Milano, Via Torquato Taramelli, 26;

Richiamato altresì il decreto n. 4135 del 3 aprile 2020, di diffida alla società CDS s.r.l. di Zoboli Renzo, a dare esecuzione alla progettazione e alla realizzazione degli interventi di bonifica dell'area ex artigianale di proprietà, e delle aree limitrofe, nonché la tempestiva ripresa dell'intervento di m.i.s.e. e a consentire immediatamente l'accesso all'area da parte degli Enti, delle autorità competenti e delle imprese incaricate dell'esecuzione degli interventi di m.i.s.e. e alla riattivazione delle utenze di fornitura di energia elettrica e acqua relative al capannone artigianale di cui trattasi;

Acquisita la domanda di finanziamento ai sensi del r.r. n. 2/2012, presentata dal comune di Verdellino (BG), del 2 novembre 2020, agli atti regionali del 3 novembre 2020, prot. n. 50055, ai fini della ripresa degli interventi di messa in sicurezza della falda tramite iniezioni di miscela detossificante, da attuarsi nell'anno 2021 con l'affidamento degli incarichi comprendenti altresì le operazioni di spurgo e successivo campionamento delle acque sotterranee, oltre ai costi necessari per il pagamento delle bollette relative alle utenze acqua ed energia elettrica da realizzare nel sito CDS, con un quadro economico complessivo di € 120.000,00;

Vista la d.g.r. n. XI/3855 del 7 novembre 2020, n. 3855, avente a oggetto «REALIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI DI BONIFICA AI SENSI DELL'ART. 250 DEL D. LGS 3 APRILE 2006, N. 152 - SECONDA PROGRAMMAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA 2020», ed in particolare l'allegata Tabella 1, con la quale la Giunta regionale ha assegnato al Comune di Verdellino il contributo complessivo di € 120.000,00;

Ritenuto, al fine di ottimizzare le risorse finanziarie assegnate, di impegnare a favore del comune di Verdellino il contributo di € 120.000,00, a valere sul capitolo n. 9.03.203.10755 «Fondo regionale per interventi di bonifica ambientale»; del bilancio 2020, ferma restando la sua successiva re-imputazione all'esercizio 2021, al fine di consentire, con successiva variazione di bilancio, l'istituzione nel bilancio 2021, del relativo fondo pluriennale vincolato per il finanziamento delle obbligazioni passive esigibili nell'esercizio sopra indicato;

Preso atto delle disposizioni contenute nel decreto legislativo 126 del 10 agosto 2014, correttivo del decreto legislativo 118 del 23 giugno 2011, ed in particolare del principio contabile applicato concernente la contabilità finanziaria che prescrive:

- a) il criterio di registrazione delle operazioni di accertamento e di impegno con le quali vengono imputate agli esercizi finanziari le entrate e le spese derivanti da obbligazioni giuridicamente perfezionate (attive e passive);
- b) il criterio di registrazione degli incassi e dei pagamenti, che devono essere imputati agli esercizi in cui il tesoriere ha effettuato l'operazione.

Riscontrato che tali disposizioni si esauriscono nella definizione del principio della competenza finanziaria potenziato secondo il quale, le obbligazioni giuridiche perfezionate sono registrate nelle scritture contabili al momento della nascita dell'obbligazione, imputandole all'esercizio in cui l'obbligazione viene a scadenza. La scadenza dell'obbligazione è il momento in cui l'obbligazione diventa esigibile. La consolidata giurisprudenza della Corte di Cassazione definisce come esigibile un credito per il quale non vi siano ostacoli alla sua riscossione ed è consentito, quindi, pretendere l'adempimento. Non si dubita, quindi, della coincidenza tra esigibilità e possibilità di esercitare il diritto di credito.

Attestata, da parte del dirigente che sottoscrive il presente atto, la perfetta rispondenza alle indicazioni contenute nel richiamato principio della competenza finanziaria potenziato, delle obbligazioni giuridiche assunte con il presente atto, la cui esigibilità è accertata nell'esercizio finanziario 2021;

Verificato che la spesa oggetto del presente atto non rientra nell'ambito di applicazione dell'art. 3 della l. 136/2010 (tracciabilità dei flussi finanziari);

Verificato che la disciplina di settore riferita alla spesa oggetto del presente provvedimento non prevede la verifica della regolarità contributiva del beneficiario;

Dato atto che il presente provvedimento concorre al raggiungimento dei risultati attesi alla Missione 9: «Sviluppo Sostenibile e Tutela del Territorio e dell'Ambiente» il raggiungimento del Risultato atteso «Ter. 9.1 Promozione e gestione degli interventi in materia di bonifica dei siti inquinati e istituzione di un fondo permanente» (R.A. 187), del vigente Programma Regionale di Sviluppo della XI Legislatura di cui alla d.c.r. n. 64 del 10 luglio 2018;

Dato atto che il presente provvedimento rientra tra le competenze dell'U.O. Economia Circolare, Usi della Materia e Bonifiche/Struttura Bonifiche, individuata dalla d.g.r. del 11 marzo 2019, n. 1375 - Il Provvedimento Organizzativo 2019;

Vista la l.r. n. 20 del 7 luglio 2008 nonché i provvedimenti organizzativi della XI legislatura;

DECRETA

1. di impegnare l'importo complessivo di euro 120.000,00 a favore di comune di Verdellino (cod. 10236), imputato al capitolo di spesa 9.01.203.10755 dell'esercizio finanziario 2020;

2. di prevedere la re-imputazione all'esercizio 2021, come da seguente tabella:

Beneficiario/Ruolo	Capitolo	Anno 2020	Anno 2021
Comune di Verdellino	9.03.203.10755	€ 0,00	€ 120.000,00

3. di dare mandato alla U.O. Programmazione e gestione finanziaria ad effettuare le opportune variazioni di bilancio finalizzate all'istituzione del relativo fondo pluriennale vincolato per il finanziamento delle obbligazioni passive esigibili negli esercizi individuati nella tabella di cui al punto 1 del presente atto e alla re-imputazione delle obbligazioni passive scadenti nell'esercizio 2021;

4. di procedere con successivi atti di liquidazione al soddisfacimento delle spese sostenute dal beneficiario, secondo le procedure di cui alla l.r. n. 34/1978, sulla scorta delle domande redatte dal Responsabile del Procedimento, debitamente corredate della documentazione probatoria dei crediti vantati, fermo restando il loro riferimento ad impegni giuridicamente vincolanti (contratti, incarichi, prestazioni personale interno, ecc./CUP, CIG). L'Ente erogatore ha comunque la facoltà di discriminare i costi ammissibili caso per caso, fatti salvi gli artt. 9 «Oggetto e Misura del finanziamento» e 14 «Spese non ammesse a finanziamento», ai sensi del r.r. 15 giugno 2012, n. 2, come modificato dal r.r. 20 luglio 2016, n. 6;

5. di stabilire che il Comune di Verdellino trasmetta alla Struttura proponente il cronoprogramma, su tabella trimestrale, con i flussi di cassa previsti per il contributo di cui al presente atto;

6. di fare salve le procedure in capo al Comune di Verdellino per quanto concerne le spese sostenute per la messa insicurezza, la bonifica ed il ripristino ambientale delle aree inquinate, per quanto assistite da privilegio speciale immobiliare sulle aree medesime, ai sensi e per gli effetti dell'art. 2748, secondo comma, del Codice civile;

7. di attestare che la pubblicazione ai sensi degli artt. 26 e 27 del d. lgs. 33/2013 è avvenuta in sede di adozione del presente decreto;

8. di dare atto che la documentazione tecnico-amministrativa trasmessa dal Comune di Verdellino, relativa alle domande di ammissione a contributo ai sensi del r.r. n. 2/2012, è depositata agli atti della Struttura Bonifiche proponente il presente provvedimento;

9. di trasmettere il presente atto al Comune di Verdellino, che dovrà garantire l'informazione e un adeguato livello di pubblicità degli interventi, nel rispetto del principio di trasparenza ed economicità, nei confronti dei soggetti obbligati o di chiunque altro soggetto sia tenuto, ovvero obbligato agli adempimenti nell'ambito del procedimento ambientale;

10. di trasmettere il presente atto, per quanto di rispettiva competenza e conoscenza, alla Provincia di Bergamo, all'A.R.P.A. Dipartimento Provinciale di Bergamo, all'ATS Bergamo Dipartimento di Prevenzione, al Prefetto di Bergamo e al Sig. Zoboli Renzo;

11. di attestare che la pubblicazione ai sensi degli artt. 26 e 27 del d.lgs. 33/2013 è avvenuta in sede di adozione del presente decreto;

12. di pubblicare il presente decreto sul Bollettino ufficiale della Regione Lombardia;

13. di comunicare che, ai sensi dell'articolo 3, comma 4 della legge n. 241/1990, avverso il presente atto potrà essere esperito ricorso in sede giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale della Lombardia, entro 60 (sessanta) giorni dalla data di ricevimento del provvedimento stesso, ovvero potrà essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, entro 120 (centoventi) giorni dalla data di ricevimento del provvedimento stesso.

Il dirigente
Massimo Leoni