

NOTA per la raccolta di indirizzi circa le azioni trasformative dei settori delle tecnologie marittime da proporre per il Piano Operativo Regionale della RFVG a valere sul FESR 2021-27

Sommario

Premessa	2
I trend mondiali e europei per il settore marittimo	3
Le filiere marittime del FVG	4
Traiettorie trasformative	5
Proposta di strumenti di intervento per il POR FESR FVG 2021-27	8

Premessa

La proposta della Commissione Europea, in fase di finalizzazione con Parlamento e Consiglio Europeo, prevede di strutturare la cosiddetta politica di coesione, cioè quella che sovrintende ai Fondi Strutturali (FESR, FSE, ecc.), lungo 5 Obiettivi Politici:

- *OP1 un'Europa più intelligente* mediante l'innovazione, la digitalizzazione, la trasformazione economica e il sostegno alle piccole e medie imprese;
- *OP2 un'Europa più verde* e priva di emissioni di carbonio grazie all'attuazione dell'accordo di Parigi e agli investimenti nella transizione energetica, nelle energie rinnovabili e nella lotta contro i cambiamenti climatici;
- *OP3 un'Europa più connessa*, dotata di reti di trasporto e digitali strategiche;
- *OP4 un'Europa più sociale*, che raggiunga risultati concreti riguardo al pilastro europeo dei diritti sociali e sostenga l'occupazione di qualità, l'istruzione, le competenze professionali, l'inclusione sociale e un equo accesso alla sanità;
- *OP5 un'Europa più vicina ai cittadini* mediante il sostegno alle strategie di sviluppo gestite a livello locale e allo sviluppo urbano sostenibile in tutta l'UE.

L'attuazione è affidata a una molteplicità di strumenti a gestione diretta (programma quadro di R&I [Horizon Europe], programmi di coesione territoriale [Connecting European Facilities, INTERREG, ecc.] e indiretta, ovvero nazionale/regionale. Relativamente a questi ultimi, l'OP4 è realizzato attraverso il Fondo Sociale Europeo (FSE), gli altri OP attraverso il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR).

Ciascuna Regione è chiamata a sottoporre alla Commissione Europea un set di documenti formato dai Piani Operativi per il FESR e l'FSE, e da una Strategia di specializzazione intelligente di ricerca e innovazione (RIS3 o S3).

Per effetto di un compromesso tra i diversi livelli decisionali, comunitari e nazionali, su cui non si ritiene di entrare nel merito, la S3 è lo strumento per esplicitare il percorso di identificazione delle aree strategiche di sviluppo della Regione relativamente al solo OP1, mentre il POR FESR è tenuto a sviluppare una pianificazione integrata degli interventi relativi a tutti e quattro i propri OP di riferimento, ed in connessione con il POR FSE.

La Commissione Europea ha inoltre previsto che i POR FESR siano costruiti intorno ad una ripartizione delle risorse che, per la classe di tasso di sviluppo della RFVG, assegna il massimo peso (>60% del budget) all'OP1 e (>25%) all'OP2, e riserva almeno il 6% per l'OP5.

Tutto quanto sopra, con l'obiettivo che le Regioni identifichino interventi tesi a rafforzare le filiere economiche trainanti e distintive del proprio territorio ed anche le interconnessioni utili con filiere di altri territori, al fine di massimizzare la ricaduta socio-economica degli interventi.

La Commissione Europea ha anche definito una metodologia di lavoro (consultazione partenariale) per la definizione dei POR, che prevede il coinvolgimento di tutto il sistema socio-economico territoriale. In questo quadro, la RFVG ha individuato una platea di enti rappresentativi tra cui sono inclusi i cluster tecnologici regionale e quindi *mareFVG*, in rappresentanza dei settori delle tecnologie marittime.

La RFVG ha svolto tra il 14 e il 24 luglio una presentazione del quadro programmatico complessivo (v. <http://www.regione.fvg.it/rafvfvg/cms/RAFVG/fondi-europei-fvg-internazionale/por-fesr/FOGLIA202/>), e delle indicazioni nazionali al partenariato, che sono sintetizzabili in poche parole chiave: continuità, risoluzione dei colli di bottiglia, focalizzazione su iniziative 'cantierabili' e ha chiesto di formulare **proposte entro il 4 settembre** per quanto relativo al POR FESR e prevede contestualmente l'attivazione di un percorso di aggiornamento della S3 che occuperà i mesi di settembre e ottobre.

Rammentando che la S3 è uno strumento di approfondimento relativo all'OP1 con l'obiettivo di dettagliare gli ambiti di intervento degli interventi a supporto della ricerca e innovazione, dello sviluppo del tessuto territoriale dal punto di vista digitale, organizzativo e strumentale, nel quadro delle "traiettorie trasformative" delle filiere strategiche per il territorio, questa nota ha l'obiettivo di essere un documento di discussione per la definizione di dette "traiettorie" per le filiere marittime del FVG, al fine di consentire un'adeguata rappresentazione di esse attraverso *mareFVG*.

I trend mondiali e europei per il settore marittimo

Nei prossimi anni il settore marittimo dovrà sviluppare delle soluzioni tecnologiche che permettano di conseguire l'obiettivo di riduzione delle emissioni nocive entro il 2050. L'IMO ha fissato una riduzione delle emissioni di Gas Serra del 70% entro il 2050, mentre l'obiettivo fissato dal Green Deal europeo è di un abbattimento totale delle emissioni entro il 2050.

Le soluzioni che permettono il raggiungimento di tali obiettivi dovranno essere applicate a tutte le navi, sia nuove costruzioni sia con adeguamento delle esistenti, di ogni tipologia e ambito di navigazione (mare aperto o acque interne).

La ricerca e l'innovazione rappresentano i fattori chiave per realizzare soluzioni commercialmente valide al fine di eliminare le emissioni di Gas Serra ed in generale le emissioni nocive in mare e nell'atmosfera.

Le attività di ricerca prediligono una visione della mobilità per le vie d'acqua a spettro ancor più ampio rispetto al passato, cioè come parte di un'unica catena multimodale, assieme alle altre tipologie di trasporto (su strada o rotaia ed aereo). Di conseguenza, la connessione intermodale è diventata un ulteriore oggetto di studio.

Gli attuali studi nel settore marittimo sono incentrati su un incremento dell'efficienza energetica, che permetta il raggiungimento dell'obiettivo ambientale. In parallelo, viene considerato il processo di digitalizzazione, che genera sia una riduzione dell'impatto ambientale, ma anche un incremento della sicurezza (sia delle persone sia dei sistemi) e una maggiore integrazione con le altre modalità di trasporto. Lo sviluppo dell'automazione e della digitalizzazione richiede inoltre una lettura multidisciplinare del tema "sicurezza", che genera trend di ricerca correlati non solo alle operazioni a bordo nave o alle operazioni portuali, ma anche quelle in caso di attacchi di natura chimica e batteriologica, tema che ha recentemente acquisito particolare rilevanza a causa della pandemia dovuta al COVID-19 e che viene condiviso anche con gli altri sistemi di trasporto.

A livello globale è stata scelta una strategia che parte dalla ricerca di combustibili alternativi, con impatto ambientale ridotto nel breve e medio termine (GNL, GPL ed altri) e con impatto ambientale nullo a lungo termine (idrogeno ed elettrico). Alcune di queste soluzioni si possono considerare già

tecnologicamente mature, tuttavia necessitano ancora di studi per assicurare la sicurezza nell'utilizzo e nello stoccaggio a bordo nave, oltre che nelle operazioni di bunkeraggio in porto. L'obiettivo a lungo termine consiste nel rendere fruibili per la navigazione a lungo raggio (deep-sea shipping) celle a combustibile di idrogeno ad elevata potenza e batterie di elevata capacità, considerata l'enorme potenza richieste nelle grandi navi per la propulsione e la gestione operativa.

Oltre allo studio sui combustibili alternativi, il trend di ricerca sull'impatto ambientale del trasporto marittimo prevede lo studio della riduzione dell'impatto ambientale dei porti (generazione in porto di energia sostenibile ed erogazione alle navi, elettrificazione del porto, etc.) fino alle misure di efficienza operativa delle navi (ottimizzazione delle velocità operative, just-in-time shipping, ottimizzazione idrodinamica di scafo e propulsori, etc.) ed altre misure mirate a ridurre l'impatto ambientale nell'intero ciclo di vita della nave (vernici avanzate, riciclaggio dei materiali, etc.).

Assieme alla decarbonizzazione e alla riduzione dell'impatto ambientale l'altro principale ambito di innovazione nel settore dei trasporti marittimi è la digitalizzazione, che traccia la strada verso una mobilità marittima sempre più integrata nel sistema dei trasporti, sempre più sicura e più green. Essa abbraccia tutte le fasi della vita della nave, dalla sua progettazione (progettazione dell'intero ciclo di vita) e costruzione, all'intera vita operativa e alla gestione del fine vita. Le sfide della digitalizzazione, che creano spazi di ricerca ed innovazione, riguardano principalmente la gestione dei big data, l'Internet of Things, la realtà aumentata e l'intelligenza artificiale. Ulteriori sforzi in ambito internazionale sono concentrati sulla protezione di dati e procedure (cybersecurity). Inoltre, la digitalizzazione viene identificata come strumento per la riduzione dell'impatto ambientale, potendo utilizzare la grande mole di dati raccolti durante la navigazione per incrementare l'efficienza energetica e ridurre le emissioni (digital green). Essa può produrre un'ulteriore spinta all'automazione tramite l'introduzione e sempre maggiore integrazione dei robot, sottraendo così l'uomo dall'esecuzione di operazioni pericolose, ed incrementando la sicurezza dell'intero settore. La visione in questo campo di ricerca porta ancora più lontano, prevedendo in futuro la costruzione di navi completamente autonome. È questo l'obiettivo a cui la digitalizzazione mira e che rappresenta il principale trend di ricerca nel prossimo decennio. Accanto ad un maggior utilizzo di sensori è prevista una progressiva integrazione tra i diversi sistemi di bordo, passando così, attraverso una serie di step, dai singoli sistemi al "sistema di sistemi". Piccole navi a guida autonoma sono già state testate in mare nell'ambito di alcuni progetti nati sulla base di partnership tra industrie ed istituzioni.

Le filiere marittime del FVG

Il sistema marittimo del FVG, come diffusamente descritto dalle molte analisi di contesto disponibili, concentra le proprie eccellenze in tre filiere principali:

- *cantieristica navale e nautica*: con eccellenza primaria nella costruzione di navi e imbarcazioni per il trasporto di passeggeri;
- *portualità commerciale e crocieristica*;
- *diportismo nautico*;

ed è un asse portante dell'economia del territorio, anche perché valorizza e sostiene ulteriori importanti filiere regionali: *meccanica, impiantistica termotecnica, elettrotecnica, elettronica, sistema casa, logistica*,

IT, turismo, ecc.

Le filiere comprendono oltre 1.000 imprese con un fatturato totalmente o primariamente marittimo e un numero almeno eguale di imprese coinvolte in modo meno significativo. Infine, si tratta delle filiere che meno hanno risentito della crisi strutturale iniziata nel 2008 e che hanno registrato più elevati indici di crescita negli ultimi anni.

Le citate filiere marittime, tuttavia, sono oggi messe sotto pressione sia dalla necessità di conseguire gli obiettivi dell'Agenda 2030 dell'ONU e del Green Deal dell'Unione Europea, sviluppando capacità tecnologiche adeguate, sia dall'accelerazione competitiva che si registra a livello globale, anche apertamente accresciuta dalla contingente crisi economica innescata dalla crisi sanitaria, senza considerare gli effetti immediati di quest'ultima sull'economia globale.

In questo quadro, al di là delle incertezze attuali, sembra possibile sintetizzare gli obiettivi specifici di competitività delle filiere marittime del FVG nei seguenti:

- ***Sviluppo dell'ecosostenibilità del trasporto marittimo commerciale e turistico:***
 - a) mezzi navali e nautici, e dei relativi sistemi e componenti***, per conseguire la riduzione dell'impronta carbonica, l'introduzione modelli di riciclo-riuso di sistemi e componenti, e l'applicazione di eco-bio-design;
 - b) porti commerciali e turistici***, per conseguire la riduzione di costi energetici e emissioni chimiche in aria e acqua, e acustiche dei processi e operativi;
- ***Sviluppo competitivo dei mezzi navali e nautici Made in FVG***, per raggiungere posizioni incrementali di mercato e livelli superiori di resilienza della filiera produttiva, sviluppando una maggiore integrazione del sistema territoriale;
- ***Sviluppo competitivo del sistema portuale FVG nella rete logistica internazionale***, per sviluppare il ruolo nodale come hub di connessioni intra-extra UE e essere la base per l'internazionalizzazione dell'economia locale e l'attrattività del territorio per l'insediamento di nuove imprese;
- ***Sviluppo della attrattività del FVG per il diporto nautico e il turismo crocieristico***, per sviluppare la centralità del territorio come base nautica del centro Europa sia turistica sia di servizi, e la vocazione al turismo crocieristico.

Traiettorie trasformative

Premesso che per "traiettorie trasformative dell'ecosistema industriale (territoriale)" si intendono i percorsi di evoluzione tecnologica (inclusa la digitalizzazione) e/o organizzativa (OP1 e 2) della filiera di riferimento e di quelle ad essa connesse, utili per il conseguimento degli obiettivi specifici di competitività identificati, è importante estendere la definizione delle stesse considerando lo sviluppo infrastrutturale (OP3) e l'evoluzione delle competenze (OP4) necessari per finalizzare la trasformazione attesa, al fine di fornire un quadro completo del percorso per raggiungere l'obiettivo.

È importante, inoltre, identificare la dimensione quantitativa (investimento/beneficio, durata, ecc.) di ciascuna azione traiettoria, nonché l'opportunità di una estensione partecipativa extra-regionale e la

disponibilità di fonti esterne di co-finanziamento. Infine, la proposta di una traiettoria trasformativa dovrebbe comprendere una indicazione circa gli interventi pubblici (modalità e dimensione) necessari o utili il suo supporto.

A supporto di questa azione di identificazione delle traiettorie trasformative è già stato organizzato da *mareFVG* il Next Maritime Technology Day l'8 luglio scorso; evento aperto, che ha coinvolto le principali imprese innovative dei settori marittimi del FVG con l'obiettivo di formulare un quadro condiviso di riferimento. Le traiettorie emerse sono sinteticamente esposte nello schema seguente.

Traiettorie trasformative dell'ecosistema industriale FVG	Obiettivi specifici di competitività				
	Ecosostenibilità del trasporto marittimo commerciale/turistico:		Sviluppo competitivo dei mezzi navali e nautici Made in FVG	Sviluppo competitivo del sistema portuale FVG nella rete logistica internazionale	Sviluppo della attrattività del FVG per il diporto nautico e il turismo crocieristico
	• mezzi navali e nautici, e relativi sistemi/component	• porti commerciali e turistici			
1. Sostenibilità ambientale ○ carburanti alternativi (biofuel, CNG, H) ○ efficienza energetica ○ emissioni in aria e acqua (incl. rumore) ○ antifouling innovativi ○ propulsori innovativi (pod per yacht, ...) ○ sistemi di sostentamento (foil, ...) ○ End of life boats ○ ...	X	X			
2. Smart waterborne mobility ○ Big data/digitization, AI, machine learning ○ industria 4.0 ○ IOT, cyber security ○ gemelli digitali ○ automazione ○ integrazione mezzo-infrastruttura (nave-porto-retroporto) ○ manutenzione predittiva, AR ○ wearable devices ○ additive manufacturing (per manutenzione) ○ ...			X	X	X
3. Luxury at sea (Sea-Made in FVG) ○ Materiali innovativi/bio/intelligenti e loro processi/tecnologie di lavorazione ○ Eco-design ○ assistenti virtuali ○ domotica ○ ergonomia, accessibilità ○ comfort	X	X	X		X

○ ...					
4. Elettrificazione di mezzi marittimi costieri, porti turistici e approdi ittici	X	X	X		X
○ ...					

La traiettoria 1. **“Sostenibilità ambientale”**, prevalentemente di ricerca e innovazione, interseca un ampio interesse del sistema scientifico locale e da parte di utilizzatori (end-users) di soluzioni innovative, per contro, nel corso delle precedenti programmazioni, si è registrata una limitata presenza di PMI innovative (technology provider) attive su questi temi; in altri termini, è quindi necessario attivare sinergie interregionali o internazionali, con attori interessati a chiudere la congiunzione tra ricerca e applicazione. Questo tema, per altro, è al centro del Programma Horizon Europe per la riconosciuta necessità di sviluppare soluzioni condivise e diffuse, ed è prevista una specifica Partnership “Toward zero-emission waterborne transport” con un budget prossimo ad 1 miliardo di euro. In questo quadro, il miglior intervento del POR FESR FVG 2021-27 potrebbe essere quello di attivare azioni specifiche di supporto al sistema territoriale per facilitare la sua piena partecipazione alla Partnership citata, piuttosto che sostenere direttamente progettualità di profilo inadeguato.

La traiettoria 2. **“Smart waterborne mobility”**, anch’essa prevalentemente di ricerca e innovazione, è caratterizzata da una forte componente di capacity building, ovvero dalla necessità di formare risorse specializzate sulle peculiarità della mobilità per le vie d’acqua e dell’integrazione mezzo-struttura di trasporto. Inoltre, esiste una forte connessione con lo sviluppo delle infrastrutture logistiche locali, nazionali e internazionali, che si realizza primariamente con interventi esterni al POR FESR, nazionali ed europei (p.e.: il Programma CEF), e necessita di soluzioni condivise da un ampio numero di attori. In altri termini, ferma restando la presenza in FVG di importanti attori e competenze – industriali e di ricerca – sul tema, si considera che l’effettivo raggiungimento di una trasformazione abbia la necessità di essere supportata dalla messa in campo di forti sinergie interregionali e internazionali. In questo scenario,

La traiettoria 3. **“Luxury at sea (Sea Made in FVG)”** ha la caratteristica di essere costruita intorno ad un importante obiettivo di integrazione tra filiere industriali di primaria vocazione per il territorio (marittimo, ambienti di vita, IT), con un cambio di paradigma che può diventare il più importante elemento di successo o insuccesso. In essa, pur essendo fondamentale la componente di ricerca e innovazione, è costitutiva la necessità di formare risorse capaci di un approccio multi-competenza, cioè trasversale alle filiere (p.e. per permettere l’integrazione fra arredo, domotica e entertainment) e sulla circolarità. In questo senso, si considera che il POR FESR 2021-27 dovrebbe permettere lo sviluppo di progettualità integrate di ricerca e innovazione, formazione e sviluppo organizzativo di raggruppamenti di imprese (in stretta relazione con il sistema scientifico), capaci di essere l’embrione di una filiera integrata di fornitura capace di competere a livello internazionale.

La traiettoria 4. **“Elettrificazione di mezzi marittimi costieri, porti turistici e approdi ittici”** è una azione trasformativa che abbraccia gli OP 1, 2, 3 e 4 del POR FESR 2021-27; infatti, l’upgrading alla tecnologia propulsiva elettrica dell’ampio parco di imbarcazioni presenti in FVG è un intervento di grande respiro che coniuga obiettivi di minor inquinamento, incremento della produzione di energie rinnovabili da parte dei porti turistici, sviluppo di una filiera produttiva dei sistemi elettrici e della

trasformazione dei mezzi, aggiornamento della filiera della manutenzione, e infine ricerca e innovazione per migliorare i sistemi. Questo senza considerare la 'vendibilità' turistica dell'iniziativa e la possibilità di utilizzo dell'importante parco di batterie che si viene a creare, come accumulatore dinamico per l'energia rinnovabile.

Proposta di strumenti di intervento per il POR FESR FVG 2021-27

Al fine di implementare la trasformazione dell'ecosistema territoriale, sembra necessario immaginare strumenti di intervento capaci di stimolare e supportare la congiunzione dei sistemi industriale e della ricerca regionali a sviluppare progettualità sfidanti, finalizzate al raggiungimento reale delle sfide (obiettivi e traiettorie) sopra delineate. Strumenti cioè che restituiscano abbiano un ruolo reale di gestione degli indirizzi di politica industriale generati dal confronto partenariale.

La proposta delinea due principali tipologie di strumenti di intervento, di utilizzo generale per tutte le possibili aree tematiche S3: il primo finalizzato a creare uno spazio adeguato per sostenere le trasformazioni basate primariamente su interventi dell'OP1, il secondo per realizzare interventi ampi trasversali agli OP1, 2 e 3. Un terzo strumento è proposto per incrementare l'accesso delle PMI agli strumenti di intervento diretto della Commissione Europea.

- Progetti modulari e integrati

Lo strumento ha l'obiettivo quello di rispondere in maniera integrata e organica agli obiettivi specifici dell'OP1 e di supportare nell'interezza le azioni trasformative, lo strumento prende come riferimento alcune delle principali tipologie di intervento utilizzate nella precedente programmazione POR FESR e propone di semplificarne l'accesso attraverso bandi per progetti modulari; in particolare, si propone che i moduli coprano le seguenti azioni:

- a. *innovazione* di prodotto, processo e servizio), supporto alle attività di ricerca e sviluppo (meglio se coinvolgenti anche il sistema scientifico);
- b. *innovazione organizzativa*: investimenti per la riorganizzazione e la ristrutturazione aziendale;
- c. *trasformazione digitale*;
- d. *investimenti tecnologici*;
- e. *interventi per l'Economia circolare*;
- f. *formazione* (in compartecipazione FSE+): alta formazione (apprendistato professionalizzante, assegni e dottorati di ricerca industriale, etc.), formazione professionale (life-long learning, apprendistato professionalizzante, tirocini, etc.).

I proponenti possono formulare il progetto modulare selezionando i moduli coerentemente funzionali al proprio progetto di investimento materiale-immateriale. Sarebbe inoltre utile prevedere che i progetti modulari possano avere, nell'insieme dei moduli, una durata fino a 4 anni e che ciascun modulo possa prevedere il coinvolgimento di partner specifici. I progetti modulari dovrebbero sempre prevedere il raggiungimento di un TRL 7 o 8, cioè risultati vicini alla messa sul mercato e quindi misurabili in termini di raggiungimento effettivo della trasformazione e di ricadute.

Per rendere possibile una valutazione paritetica di progettualità che attivano uno o più moduli, si propone che i moduli siano valutati singolarmente per tipologia e la progettualità integrata

mediando la valutazione dei singoli moduli, al fine di costituire un'unica graduatoria senza che risulti privilegiata una selezione di moduli rispetto ad altre.

Al fine di sostenere interventi multisettoriali¹, si propone inoltre di prevedere la possibilità di proporre progettualità integrate, formate da due o più progetti modulari, la cui sinergia e complementarità permetta le azioni trasformative delineate dalle traiettorie tecnologiche. Si ritiene che questa tipologia di integrazione multi-progetto tra beneficiari avrebbe un effetto molto positivo di strutturazione del sistema territoriale (con connessi effetti di aumento della capacità competitiva e della resilienza) e che questo approccio dovrebbe essere sollecitato con punteggi premiali. A tal fine, si propone di prevedere l'obbligo di costituzione di forme stabili di partenariato (p.e. rete di imprese) tra i principali soggetti coinvolti nella progettualità integrata, al fine di accertare il *commitment* di alto livello dei soggetti coinvolti.

La proposta di progetti modulari, inoltre, mira ad agevolare le imprese nella presentazione di progetti attraverso l'accesso ad un unico strumento di agevolazione capace di fornire una risposta organica e una programmazione di medio periodo, nel contempo di agevolare l'Amministrazione nelle procedure di valutazione e di gestione, riducendo la numerosità complessiva dei progetti.

Un aspetto che appare rilevante al fine di permettere la preparazione di una progettualità di adeguato livello è quello di pubblicare con adeguato anticipo il calendario di pubblicazione dei bandi², in modo da agevolare il sistema industriale nella pianificazione strategica dei propri investimenti di ricerca e innovazione.

- **Interventi negoziali**

Al fine di sostenere l'attuazione di traiettorie trasformative complesse, che richiedono interventi organici pubblici e privati regolatori e/o infrastrutturali³, si ritiene che sia da proporre uno strumento di intervento più adeguato, del tipo degli accordi di sviluppo o dei contratti di sviluppo ampiamente utilizzati a livello nazionale proprio per sostenere investimenti in cui risulta necessario un mix tra propositività privata e intervento dell'Amministrazione, sotto l'egida di una strategia condivisa di politica industriale.

Un tale strumento permetterebbe di introdurre una valutazione attraverso procedura negoziale in cui le amministrazioni regionali, sulla base del posizionamento strategico del progetto possono concordare con i proponenti un mix di agevolazioni da concedere e di interventi diretti.

¹ Come ad esempio quelli ipotizzati nella traiettoria "Luxury at sea (Sea Made in FVG)", che necessitano dell'integrazione tra i settori marittimo, sistema casa e informatico.

² Proposta di calendario di uscita dei bandi:

- *Bando n.1: primo trimestre 2021, inizio progetti 2022, conclusione 2026*
- *Bando n.2: quarto trimestre 2022, inizio progetti 2023, conclusione 2027*
- *Bando n.3: secondo trimestre 2023, inizio progetti 2024, conclusione 2028*

³ Per esempio quelli ipotizzati dalla traiettoria "Elettrificazione di mezzi marittimi costieri, porti turistici e approdi ittici", che abbracciano obiettivi degli OP 1, 2, 3 e 4, oltre a diverse aree tematiche della S3.

- ***Interventi supporto all'accesso alla progettualità Europea***

Con riferimento, da un lato, alla scarsa partecipazione e performance delle PMI italiane – a livello nazionale e regionale – ai programmi di intervento europei anche specificamente dedicati ad esse e, dall'altro, alla incrementale disponibilità prevista dalla nuova programmazione 2021-27 di interventi diretti della Commissione europea, si propone a livello di prevedere nel POR FESR uno strumento specifico per il supporto di gruppi o filiere di PMI per facilitarne l'accesso ad essi, attraverso l'attivazione di una specifica rappresentanza territoriale nelle 'partnership' del programma Horizon Europe, nelle Piattaforme tematiche, e più in generale in tutte le occasioni di networking. L'intervento dovrebbe mirare a selezionare e finanziare specifiche azioni di supporto proposte dai Cluster regionali, dai Consorzi di sviluppo economico, Parchi scientifici e tecnologici per segmenti di PMI.

Infine, l'introduzione di una valutazione tecnica al termine dei progetti permetterebbe altresì di elaborare report e documenti che mappino l'impatto dei progetti finanziati, che resi disponibili al sistema territoriale potrebbero costituire informazioni importanti per orientare le scelte strategiche future.