



CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

PNRR - Investimento M7-C1-I12.1

**SOVVENZIONAMENTO DELLO SVILUPPO DI UNA *LEADERSHIP*
INTERNAZIONALE, INDUSTRIALE E DI RICERCA E SVILUPPO NEL
CAMPO DEGLI AUTOBUS ELETTRICI**

ora ridenominato

**STRUMENTO FINANZIARIO PER LO SVILUPPO DI UNA *LEADERSHIP*
INTERNAZIONALE, INDUSTRIALE E DI RICERCA NEL CAMPO DEGLI
AUTOBUS A ZERO EMISSIONI**

Stato di attuazione al 31/12/2025

Deliberazione 4 marzo 2026, n. 33/2026/G





CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

**SOVVENZIONAMENTO DELLO SVILUPPO DI UNA
LEADERSHIP INTERNAZIONALE, INDUSTRIALE E DI RICERCA E
SVILUPPO NEL CAMPO DEGLI AUTOBUS ELETTRICI**

ora ridenominato

**STRUMENTO FINANZIARIO PER LO SVILUPPO DI UNA LEADERSHIP
INTERNAZIONALE, INDUSTRIALE E DI RICERCA NEL CAMPO DEGLI
AUTOBUS A ZERO EMISSIONI**

Relatore: Cons. Roberto D'Alessandro

Hanno collaborato per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati: Barbara Pucci e Rita Grazia

DELIBERAZIONE



CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

Collegi congiunti

Camera di consiglio del 25 febbraio 2026

Presieduta dal Presidente Lucilla Valente

Composta dai magistrati:

Presidente della Sezione: Lucilla VALENTE

Presidente aggiunto della Sezione: Massimiliano MINERVA

Consiglieri: Carlo PICUNO, Michele SCARPA, Gerardo de MARCO, Massimo BALESTIERI, Maria Rita MICCI, Francesco VITIELLO, Giuseppina VECCIA, Roberto D'ALESSANDRO, Alberto STANCANELLI (art. 9, l. n. 161/1953);

Primi Referendari: Paola LO GIUDICE, Salvatore GRASSO, David DI MEO, Stefania GAMBARDELLA, Andrea GIORDANO (art. 9, l. n. 161/1953).

* * *

Visto l'art. 100, comma 2, Cost.;

Vista la legge 14 gennaio 1994, n. 20 e, in particolare, l'art. 3, comma 4, ai sensi del quale la Corte dei conti svolge il controllo sulla gestione delle amministrazioni pubbliche verificando la corrispondenza dei risultati dell'attività amministrativa agli obiettivi stabiliti dalla legge e valutando comparativamente costi, modi e tempi dello svolgimento dell'azione amministrativa;

Visto l'art. 7, c. 7, d.l. 31 maggio 2021, n. 77, convertito dalla l. 29 luglio 2021, n. 108, in base al quale *“la Corte dei conti esercita il controllo sulla gestione di cui all'art. 3, c. 4, l. 14 gennaio 1994, n. 20, svolgendo in particolare valutazioni di economicità, efficienza ed efficacia circa l'acquisizione e l'impiego delle risorse finanziarie provenienti dai fondi di cui al PNRR”*;

Vista la deliberazione della Sezione del 04 marzo 2025, n. 40/2025/G, con la quale è stato approvato il documento concernente il *“Quadro programmatico dei controlli sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato per l'anno 2025 e nel contesto triennale 2025-2027”*;

Visto il rapporto, presentato dal Cons. Roberto D'Alessandro, che illustra gli esiti dell'intervento PNRR al 31 dicembre 2025 avente a oggetto *“Sovvenzionamento dello sviluppo di una leadership internazionale, industriale e di ricerca e sviluppo nel campo degli autobus elettrici”*, ora

ridenominato *“Strumento finanziario per lo sviluppo di una leadership internazionale, industriale e di ricerca nel campo degli autobus a zero emissioni”*;

Visti i decreti n. 2/2020, e successive integrazioni e modificazioni e, da ultimo, n. 1/2026, con cui i Magistrati assegnati alla Sezione medesima sono stati ripartiti tra i diversi collegi;

Vista l'ordinanza n. 1/2026 del 22 gennaio 2026, con la quale il Presidente della Sezione ha convocato i Collegi congiunti per la camera di consiglio per i giorni 11 e 12 febbraio 2026;

Vista l'ordinanza n. 2/2026 del 4 febbraio 2026, con la quale il Presidente della Sezione ha posticipato al 24 e 25 febbraio 2026 la camera di consiglio dell'11 e 12 febbraio 2026;

Vista la nota prot. n. 510 del 28 gennaio 2026 con la quale il Servizio di segreteria per le adunanze ha trasmesso la suddetta nota e il rapporto in oggetto ai seguenti uffici:

- *Ministero delle imprese e del made in Italy:*

Ufficio di Gabinetto del Ministro;

Dipartimento per le politiche per le imprese - Direzione generale per gli incentivi alle imprese;

- *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:*

Ufficio di Gabinetto del Ministro;

Unità di missione per il Piano nazionale di ripresa e resilienza;

- *Ministero dell'economia e delle finanze:*

Ufficio di Gabinetto del Ministro;

Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato;

Ufficio centrale di bilancio presso il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti;

- *Invitalia Spa;*

Vista la memoria prot. n. 453 del 03 febbraio 2026 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Unità di missione per il Pnrr, acquisita al prot. n. 644 in pari data;

Udito il relatore, Consigliere Roberto D'Alessandro;

DELIBERA

di approvare, con le indicazioni formulate in sede di camera di consiglio, il rapporto avente a oggetto: *“Sovvenzionamento dello sviluppo di una leadership internazionale, industriale e di ricerca e sviluppo nel campo degli autobus elettrici”*, ora ridenominato *“Strumento finanziario per lo sviluppo di una leadership internazionale, industriale e di ricerca nel campo degli autobus a zero emissioni”*.

La presente deliberazione e l'unito rapporto saranno inviati, a cura della Segreteria della Sezione, alla Presidenza del Senato della Repubblica e alla Presidenza della Camera dei deputati, alla Presidenza del Consiglio dei ministri, alla Presidenza della Commissione Bilancio del Senato della Repubblica, alla Presidenza della Commissione Bilancio della Camera dei deputati, al Ministro dell'economia e delle finanze, Ministro delle imprese e del made in Italy, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nonché alle seguenti amministrazioni:

- *Ministero delle imprese e del made in Italy:*

Ufficio di Gabinetto del Ministro;

Dipartimento per le politiche per le imprese - Direzione generale per gli incentivi alle imprese;

- *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:*

Ufficio di Gabinetto del Ministro;

Unità di missione per il Piano nazionale di ripresa e resilienza;

- *Ministero dell'economia e delle finanze:*

Ufficio di Gabinetto del Ministro;
Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato;
Ufficio centrale di bilancio presso il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti;
- *Invitalia Spa.*

Le amministrazioni interessate comunicheranno alla Corte e al Parlamento, entro quattro mesi dalla data di ricevimento del presente rapporto, le misure consequenziali adottate ai sensi dell'art. 3, c. 6, l. 14 gennaio 1994, n. 20, come modificato dall'art. 1, c. 172, l. 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006).

Le medesime, ove ritengano di non ottemperare ai rilievi formulati, adotteranno, entro trenta giorni dalla ricezione del presente rapporto, l'eventuale provvedimento motivato previsto dall'art. 3, c. 64, l. 24 dicembre 2007, n. 244.

La presente deliberazione è soggetta a obbligo di pubblicazione, ai sensi dell'art. 31 d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33 (concernente il "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni").

Il presente rapporto è inviato, altresì, alle Sezioni Riunite in sede di controllo.

RELATORE
Roberto D'Alessandro
f.to digitalmente

PRESIDENTE
Lucilla Valente
f.to digitalmente

Depositata in segreteria il 4 marzo 2026

DIRIGENTE
Anna Maria Guidi
f.to digitalmente

RAPPORTO

SOMMARIO

SINTESI	15
1 L'andamento della Misura M7-I.12 modificata in Strumento finanziario per lo sviluppo di una leadership internazionale, industriale e di ricerca e sviluppo nel campo degli autobus a zero emissioni	17
1.1 Oggetto ed obiettivi dell'intervento – fonti utilizzate per l'istruttoria	17
2 Stato di attuazione dell'intervento, attività di gestione poste in essere dall'Amministrazione titolare e dai soggetti attuatori	21
2.1 Stato di attuazione dell'intervento	21
2.2 Le attività di gestione poste in essere dall'Amministrazione titolare	26
2.3 Le decisioni assunte a seguito delle emerse criticità di attuazione della misura M7-12	28
2.4 Le proposte per l'utilizzo delle disponibilità in bilancio	29
3 Considerazioni conclusive e raccomandazioni	33

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1	M7C1- Investimento 12 <i>Milestone</i> CID 12.11.2024	22
Tabella 2	Elenco delle domande presentate	23
Tabella 3	Elenco delle domande con riscontro negativo e motivazioni	24
Tabella 4	Progetti ammissibili finanziati	26
Tabella 5	Dati del capitolo 7248 pg. 2 del Mit relativi al “programma di interventi per sostenere le imprese produttrici di beni e servizi nella filiera dei mezzi di trasporto pubblico su gomma e dei sistemi intelligenti per il trasporto con particolare riferimento alla ricerca e sviluppo di modalità di alimentazione alternative - Fondo finalizzato all'acquisto diretto, ovvero per il tramite di società specializzate o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale	31

SINTESI

(si riporta in parte il contenuto della sintesi del precedente rapporto con alcuni aggiornamenti)

La misura del PNRR all'esame, in un primo momento individuata come la M2C2-I5.3, era finalizzata allo "Sviluppo di una leadership internazionale, industriale e di ricerca e sviluppo nel campo degli autobus elettrici", finanziata con uno stanziamento di 300 mln di euro (di cui 250 mln per progetti da avviare e 50 mln per i progetti in essere) e disciplinata dal decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili del 29 novembre 2021 e dal Decreto Direttoriale MISE 8 aprile 2022.

Successivamente sono intervenute talune modifiche disciplinari fatte oggetto della revisione della Decisione di esecuzione del Consiglio (CID) dell'8 dicembre 2023, allo scopo di renderla maggiormente utilizzabile dalle aziende, in conseguenza della scarsa accorrenza progettuale delle imprese del settore. Infatti, la misura non è stata giudicata in grado di assorbire integralmente le risorse previste e, quindi, rimodulata, modificata e rinominata in M7C1I12.1 "Strumento finanziario per lo sviluppo di una leadership internazionale, industriale e di ricerca e sviluppo nel campo degli autobus a zero emissioni" cioè in un meccanismo operativo per incentivare investimenti privati e migliorare l'accesso ai finanziamenti, ritenendo che le ulteriori varianti introdotte potessero stimolare maggiori investimenti.

Va rammentato che se con lo sviluppo finanziario si intende realizzare un obiettivo strategico di lungo periodo, volto a favorire la crescita economica e industriale, lo strumento finanziario rappresenta il mezzo operativo attraverso cui tali obiettivi vengono perseguiti, tramite sovvenzioni, fondi e contratti di sviluppo.

Alla nuova progettualità è stata preposta Invitalia S.p.a. quale soggetto attuatore dell'investimento. Nel decreto MEF del 3 maggio 2024 è stato recepito e definito il nuovo quadro finanziario del PNRR per la specifica misura, cui sono state assegnati 100 mln di euro di cui 50 mln a legislazione vigente e 50 mln per nuovi progetti.

A valle di tale susseguirsi di modifiche, varianti e miglioramenti dello strumento, sebbene dei progetti proposti ne siano stati n. 12 approvati ai sensi della misura M7C1I12.1, all'esito delle intervenute modifiche continuano – allo stato - a rimanere attivi soltanto due progetti, per un importo complessivo di agevolazioni pari a poco più di 10 milioni di euro.

Rispetto alla descritta situazione, atteso il ridotto apprezzamento che la misura in questione pare aver riscosso da parte dei potenziali beneficiari, il competente dicastero ha comunicato di aver avanzato proposta di rimodulazione del Piano che contempli l'eliminazione dello Strumento M7-12 per liberare risorse che potrebbero essere diversamente utilizzate, tenuto conto della permanenza nel Bilancio dello Stato dei fondi previsti dall'art. 1, comma 613 della legge n. 232 dell'11 dicembre 2016 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019".

Quanto emerso lascia fondatamente emergere talune perplessità circa la scelta delle iniziative verso cui indirizzare le risorse disponibili anche alla luce della complessiva definizione del perimetro di intervento inizialmente determinato e del conseguente bacino di utenti che avrebbero dovuto manifestare interesse verso la Misura e le relative risorse.

1 - L'ANDAMENTO DELLA MISURA M7-I.12 MODIFICATA IN STRUMENTO FINANZIARIO PER LO SVILUPPO DI UNA LEADERSHIP INTERNAZIONALE, INDUSTRIALE E DI RICERCA E SVILUPPO NEL CAMPO DEGLI AUTOBUS A ZERO EMISSIONI

Sommario: 1.1 Oggetto ed obiettivi dell'intervento - fonti utilizzate per l'istruttoria.

1.1 Oggetto ed obiettivi dell'intervento - fonti utilizzate per l'istruttoria

La sensibilità in materia di tutela dell'ambiente, con azioni poste in essere finalizzate al miglioramento della qualità dell'aria è stata alla base delle iniziative assunte su diversi fronti. Con la legge 11 dicembre 2016, n. 232, "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e Bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019 erano state destinate risorse per 3.700 milioni di euro e autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2017 e di 50 milioni per i successivi 2018 e 2019, allo scopo di attuare un programma di interventi volti ad aumentare la competitività delle imprese produttrici di beni e servizi nella filiera dei mezzi di trasporto pubblico su gomma e dei sistemi intelligenti per il trasporto, attraverso il sostegno agli investimenti produttivi finalizzati alla transizione verso forme produttive più moderne e sostenibili.

Alla realizzazione di un programma di interventi e della predisposizione del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile mirava l'attività congiunta tra Ministero dello sviluppo economico che, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, poteva stipulare convenzioni con l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A. Invitalia S.p.A. e con dipartimenti universitari specializzati nella mobilità sostenibile per lo svolgimento di analisi e studi in ordine ai costi e ai benefici degli interventi previsti e ai fabbisogni territoriali.

Con decreto Mef del 6/8/2021 la misura, considerata in sostanziale continuità con la destinazione delle risorse già previste dalla legge n. 232/2016, art. 1, comma 613, venne attribuita in regime di co-titolarità tra gli attuali MIT e MIMIT.

In sostanziale continuità con tale programma, grazie alle risorse messe in campo dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza con la Decisione di esecuzione del Consiglio (CID) dell'8 luglio 2021, è stato varato il Piano Intervento XXI/25 che con la misura, in un primo momento individuata come M2C2-I5.3 - MISSIONE 2 COMPONENTE 2 - Transizione energetica e mobilità sostenibile, si occupa di investimenti e riforme a favore della transizione energetica. Questa componente del PNRR dell'Italia comprende sia riforme volte ad agevolare l'autorizzazione di progetti di mobilità sostenibile (Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica"¹, Componente: 2 - Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile - Investimento: 5.3 Industria delle batterie), che la promozione di n. 45 progetti in grado di sostenere la trasformazione verde e digitale dell'industria degli autobus, in vista della

¹ Uno degli obiettivi perseguiti su cui il PRR si concentra è quello della riduzione delle emissioni di gas a effetto serra derivanti dai trasporti e, allo scopo, prevede significativi investimenti nella mobilità urbana sostenibile, compresa la mobilità elettrica.

produzione di veicoli elettrici connessi ed investimenti a favore del rinnovo del parco autobus elettrici (ad esclusione degli autobus ibridi)².

Per la sua realizzazione le risorse messe in campo dal PNRR costituivano un incremento di quanto già assegnato con la l. n. 232/2016³, con la previsione di uno stanziamento di 300 milioni di euro (di cui 50 mln per progetti in essere) da erogare alle imprese che presentassero domanda di adesione alle agevolazioni, la cui attuazione doveva avvenire attraverso lo strumento dei contratti di sviluppo.

Il presente Rapporto, considerato l'ampio spettro delle finalità della misura e delle sue modalità di attuazione, già ampiamente descritte nel Rapporto redatto in occasione del primo semestre 2025, contiene ora solo un breve riepilogo degli aspetti salienti.

L'8 aprile 2022, il Mise, con proprio decreto direttoriale disponeva l'attivazione dello sportello per la presentazione delle domande di agevolazione affidandone la gestione all'Agenzia nazionale per l'attrazione e lo sviluppo di impresa (Invitalia S.p.A).

La formulazione individuata al tempo (*milestone* M2C2-41 che prevedeva l'emanazione di un d.m. di fissazione delle risorse da destinare ai progetti di trasformazione industriale della filiera dei bus elettrici, conseguito con l'emanazione del d.m. n. 478 del 29.11.2021) non aveva incontrato particolare gradimento da parte del tessuto imprenditoriale interessato, cosicché, con un successivo decreto ministeriale del 29 aprile 2022, il Ministero per lo sviluppo economico (Mise ora Mimit) procedeva all'istituzione di un nuovo regime agevolativo, ritenuto in grado meglio di rispondere alle esigenze manifestate dalle piccole e medie imprese. Ancora una volta l'aggiornamento sullo stato dell'arte relativo alle domande di adesione alle agevolazioni delle imprese interessate presentato dal Mimit (ex Mise) nel giugno 2023 aveva evidenziato serie criticità espresse dalla presentazione di un numero esiguo di istanze per il finanziamento che non avrebbero consentito l'integrale assorbimento delle risorse previste dal d.m. n. 478/21.

Ciò ha reso nuovamente necessario intervenire sulla misura 5.3: il CID dell'8 dicembre 2023 ha, quindi, individuato un nuovo strumento ritenuto più idoneo ad assorbire le risorse destinate riconvertendo la misura in M7C1-12 "*Sovvenzionamento per lo sviluppo di una leadership internazionale, industriale e di ricerca nel campo degli autobus a zero emissioni*", aderente alle finalità espresse nel *RepowerEU*⁴. Invitalia è stata individuata come soggetto attuatore dell'investimento.

Anche la dotazione assegnata subiva una rimodulazione attraverso il decreto MEF del 3 maggio 2024, che la rideterminava in 100 milioni di cui 50 milioni a legislazione vigente e 50 per nuovi progetti.

I *milestone* assegnavano al 2024 il termine per l'entrata in vigore dell'accordo attuativo, al 2025 il trasferimento ad Invitalia della somma di 100 milioni ed al 2026 il termine per la sottoscrizione di convenzioni giuridicamente vincolanti con i beneficiari finali che dovranno assorbire l'intera dotazione.

² A tal proposito si segnala che il Mit svolge funzioni di Amministrazione centrale titolare dell'intervento e si avvale dell'Unità di missione PNRR per la governance del PNRR del Mit, agendo di concerto con il Mise (ora Mimit) in regime di contitolarità.

³ Autorizzazione della spesa di 2mln di euro per l'anno 2017 e di 50 mln per i successivi 2018 e 2019.

⁴ Il Regolamento *REPowerEU* (Reg. UE 435/2023) adottato dal Consiglio in data 27 febbraio 2023, è stato adottato allo scopo di assicurare sicurezza ed indipendenza energetica all'Europa, affrancando i consumi europei dai combustibili fossili, in particolare quelli provenienti dalla Russia

A seguito dell'ulteriore revisione disposta con la Decisione di esecuzione del Consiglio datata 12.11.2024, la misura è stata allineata ad altri strumenti finanziari e la denominazione è stata modificata in "*Strumento finanziario per lo sviluppo di una leadership internazionale, industriale e di ricerca nel campo degli autobus a zero emissioni*" con l'emanazione di un nuovo decreto del Mimit in data 5 novembre 2024.

Il presente rapporto riporta, quindi, le risultanze dell'attività di monitoraggio svolta dalla Sezione nel secondo semestre 2025, avvalendosi dell'analisi dei documenti pubblicati riferiti alle Decisioni di Esecuzione del Consiglio (relative all'approvazione del Piano per la Ripresa e la Resilienza dell'Italia del 13 luglio 2021 e successive modifiche ed integrazioni) ed, in particolare, la sesta proposta di revisione valutata positivamente dalla Commissione europea il 4 novembre 2025 [COM(2025) 675] - definitivamente approvata il 27 novembre 2025 - con la quale è stato disposto il de-finanziamento dei 50 mln delle risorse PNRR assegnate allo scopo. E' stata poi svolta attività istruttoria cui hanno fatto riscontro le puntuali interlocuzioni, con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti⁵.

⁵ Nota Mit prot.Cdc n. 2199 del 20 giugno 2025 e nota prot.Cdc.n. 3606 del 13 novembre 2025 e nota Mit prot. Cdc. 4148 del 23 dicembre 2025

2 - STATO DI ATTUAZIONE DELL'INTERVENTO, ATTIVITÀ DI GESTIONE POSTE IN ESSERE DALL'AMMINISTRAZIONE TITOLARE E DAI SOGGETTI ATTUATORI E CRITICITÀ EMERSE

Sommario: 2.1 Stato di attuazione dell'intervento. – 2.2 Le attività di gestione poste in essere dall'Amministrazione titolare. – 2.3 Le decisioni assunte a seguito delle emerse criticità di attuazione della misura M7-12. – 2.4 Le proposte per l'utilizzo delle disponibilità in bilancio.

2.1 Stato di attuazione dell'intervento

Come già riferito nel precedente capitolo, l'originaria misura M2C2I5.3 per una serie di criticità manifestatesi nel corso degli anni in occasione della revisione del CID dell'8 dicembre 2023⁶ è stata rimodulata nella misura M7C112 "Sovvenzionamento per lo sviluppo di una leadership internazionale, industriale e di ricerca e sviluppo nel campo degli autobus a zero emissioni" ritenuta più in grado di assorbire l'intera dotazione assegnata.

Le *milestone* previste, come riferito dal Ministero dei trasporti nella sua nota di aggiornamento⁷, sono state parzialmente conseguite. Se risulta essere stata conseguita la prima *milestone* che prevedeva entro il 2024 l'entrata in vigore dell'accordo attuativo (M7-32 T1/2024), la successiva (M7-34 T2/2025), che prevedeva nel 2025 il trasferimento della dotazione di 100 milioni ad Invitalia, risulta essere stata solo parzialmente conseguita, a causa dell'andamento delle richieste di finanziamento, da parte dei privati, che hanno posto dubbi sulla possibilità di conseguimento della *milestone* finale. La valutazione dell'andamento negativo della domanda è stata alla base della richiesta di rimodulazione presentata dal Governo e, nella Decisione del Consiglio dell'UE del 27 novembre 2025, è stata formalizzata l'eliminazione di questo strumento finanziario; conseguentemente nel CID aggiornato l'investimento non è più presente nelle tabelle che sanciscono le *milestone* e i *target* del Piano italiano⁸.

L'Ufficio Centrale del bilancio, cui è stata rivolta nota istruttoria sullo stato dei trasferimenti effettuati a valere sulla misura, ha comunicato⁹ che dei 100 milioni previsti per la misura, 50 milioni erano originariamente previsti sul cap. 7248 p.g. 2 del Mit e successivamente trasferiti al Mise, competente per la stipula delle convenzioni con Invitalia¹⁰, e 50 milioni risultano gestiti con la contabilità speciale n. 6298 sulla quale non risultano movimenti.

Quanto al conseguimento della *milestone* prevista per il 2026 (M7-33 T1/2026) riguardante la sottoscrizione delle convenzioni giuridicamente vincolanti con i beneficiari finali per l'intero importo dell'investimento, la sua possibilità di attuazione è stata definita dal MIT come "fortemente critica". Malgrado, infatti, la riduzione della dotazione (dagli originari 300 milioni

⁶ L'8 dicembre 2023, il Consiglio dell'Unione Europea ha dato il suo consenso alla proposta di decisione avanzata dalla Commissione per modificare il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) italiano. Tale modifica comprende l'aggiunta di un nuovo capitolo dedicato a REPowerEU. (fonte: Italia domani – il quadro finanziario del PNRR).

⁷ Nota Mit prot. Cdc n. 3606 del 13 novembre 2025.

⁸ Allegato alla Decisione di esecuzione del 27 novembre 2025 "Allegato CID ST-9587- 2025-ADD-1

⁹ Nota prot. Cdc n. 3641 del 17 novembre 2025.

¹⁰ Memoria n. 1 Mit del 03 febbraio 2026, prot. Cdc n. 644, All. 1, ove si precisa che in base al dettato del d.m. 9 dicembre 2014 le previste risorse (100 mln euro) sono state trasferite dal cap. 7348 del bilancio Mit ad Invitalia.

sia stata ridimensionata in 100 milioni con le successive rimodulazioni) e malgrado il termine previsto per il completamento delle progettualità vada anche oltre il 2026, delle 12 domande presentate (tabella n. 2), soltanto due hanno avuto un riscontro positivo (tabella n. 4) e sono state giudicate ammissibili per un totale di agevolazioni concesse pari a 10.151.378,6 euro somma che assorbe solo poco più del 10 per cento della dotazione, insufficiente quindi al raggiungimento della *milestone* prevista per il 2026 (M7-33 T1/2026).

Tabella n. 1 - M7C1- Investimento 12 Milestone CID 12.11.2024

<i>Strumento finanziario per lo sviluppo di una leadership internazionale, industriale e di ricerca e sviluppo nel campo degli autobus a zero emissioni</i>			
<i>Milestone</i>	<i>Scadenza</i>	<i>Descrizione</i>	<i>Stato di attuazione</i>
<i>Milestone M7-32</i>	<i>T1/2024</i>	<i>Entrata in vigore dell'accordo attuativo</i>	<i>Conseguita</i>
<i>Milestone M7-34</i>	<i>T2/2025</i>	<i>L'Italia trasferisce 100.000.000€ a Invitalia S.p.A. per lo strumento</i>	<i>Parzialmente conseguita, nelle more della rimodulazione del 2025</i>
<i>Milestone M7-33</i>	<i>T1/2026</i>	<i>Sottoscrizione da parte di Invitalia S.p.A di convenzioni giuridicamente vincolati con i beneficiari finali per l'importo necessario a utilizzare il 100% dell'investimento del dispositivo per la ripresa e resilienza nello strumento (tenendo conto delle commissioni di gestione). Invitalia S.p.A. elabora una relazione che illustra in dettaglio la percentuale del finanziamento che contribuisce agli obiettivi climatici utilizzando la metodologia di cui all'allegato VI del regolamento RRF.</i>	<i>Fortemente critica</i>

Fonte: UdM PNRR MIT da CID 2024.

Tabella n. 2 – Elenco delle domande presentate

Sportello Bus elettrici PNRR																	
Protocollo	Data Presentazio ne CDS	Data Presentazio ne sportello	Proponente	Tipologia richiesta CdS	Settore	Stato Domanda	Dimensione	Investimento Presentato	Agevolazione Richiesta	N° Proget ti	Regione	Area Geografica	Data Delibera/Esi to negativo	Anno Deli bera	Esito delibera	Investimenti attivati	Agevolazioni Concesse
CDS001131	30/06/2022	30/06/2022	FPT Industrial S.p.A.	PNRR Bus elettrici - Sviluppo Industriale	Automotive	Domanda Ammessa	Grande Impresa	€ 34.833.308,00	€ 9.647.902,00	5	Puglia; Piemonte	Multi area	30/03/2023	2023	POSITIVO	€33.959.303,00	€9.427.204,50
CDS001186	05/08/2022	05/08/2022	TECNOBUS INDUSTRIES SRL	PNRR Bus elettrici - Sviluppo Industriale	Automotive	Esito negativo merito	Consorzi di PMI	€ 28.998.674,00	€ 21.169.032,02	2	Lazio	Centro-Nord	19/03/2024	2024	NEGATIVO		
CDS001325	29/06/2023	29/06/2023	Generatori Energie Rinnovabili s.r.l.	PNRR Bus elettrici - Sviluppo Industriale	Automotive	Esito negativo accesso	Consorzi di PMI	€ 32.800.000,00	€ 27.330.000,00	3	Lombardia	Centro-Nord	12/09/2023	2023	NEGATIVO		
CDS001488	24/04/2024	24/04/2024	Re Manfredi società cooperativa per azioni	PNRR Bus elettrici - Sviluppo Industriale	Elettronica/ Meccanica	Esito negativo accesso	Consorzi di PMI	€ 2.601.010,00	€ 1.941.992,00	2	Puglia	Sud	18/06/2024	2024	NEGATIVO		
CDS001543	26/09/2024	26/09/2024	Pizzinini Srl	PNRR Bus elettrici - Sviluppo Industriale	Automotive	Rinuncia/ Domanda Non Ammessa	Consorzi di PMI	€ 29.373.960,00	€ 21.855.470,00	4	Trentino Alto Adige	Centro-Nord	08/01/2025	2025	NEGATIVO		
Totali								€ 128.606.952,00	€ 81.944.396,02								€9.427.204,50
Sportello Mini Bus elettrici PNRR																	
Protocollo	Data Presentazio ne CDS	Data Presentazio ne sportello	Proponente	Tipologia richiesta CdS	Settore	Stato Domanda	Dimensione	Investimento Presentato	Agevolazione Richiesta	N° Progetti	Regione	Area Geografica	Data Delibera	Anno Delibera	Esito delibera	Investimenti attivati	Agevolazioni Concesse
MBE0000001	28/07/2022	28/07/2022	TERRAVISION ELECTRIC S.P.A.	Mobilità sostenibile – Filiera degli autobus elettrici	Automotive	Rinuncia/ Domanda Non Ammessa	Consorzi di PMI	€ 3.140.600,00	€ 1.632.450,00	1	Lombardia	Centro-Nord	31/03/2023	2023	NEGATIVO		
MBE0000002	04/08/2022	04/08/2022	Prova	Mobilità sostenibile – Filiera degli autobus elettrici	Automotive	Esito negativo accesso	Consorzi di PMI	€ 500.000,00	€ 10.000,00	1	Abruzzo	Sud	26/06/2023	2023	NEGATIVO		
MBE0000003	05/12/2022	05/12/2022	Bode Sud	Mobilità sostenibile – Filiera degli autobus elettrici	Automotive	Domanda Ammessa	Consorzi di PMI	€ 1.394.559,00	€ 751.052,60	2	Abruzzo	Sud	27/12/2023	2023	POSITIVO	€1.357.509,00	€724.174,05
MBE0000004	06/12/2022	06/12/2022	TERRAVISION ELECTRIC S.P.A.	Mobilità sostenibile – Filiera degli autobus elettrici	Automotive	Rinuncia/ Domanda Non Ammessa	Consorzi di PMI	€ 3.140.600,00	€ 1.632.450,00	3	Lombardia	Centro-Nord	06/11/2023	2023	NEGATIVO		
MBE0000005	19/05/2023	19/05/2023	CapTop srl	Mobilità sostenibile – Filiera degli autobus elettrici	Automotive	Esito negativo accesso	Consorzi di PMI	€ 6.699.000,00	€ 5.024.250,00	2	Campania	Sud	11/01/2024	2024	NEGATIVO		
MBE0000007	07/06/2024	07/06/2024	Re Manfredi – società cooperativa per azioni	Mobilità sostenibile – Filiera degli autobus elettrici	Automotive	Esito negativo accesso	Consorzi di PMI	€ 2.425.753,00	€ 1.819.314,00	1	Puglia	Sud	08/01/2025	2025	NEGATIVO		
MBE0000008	01/06/2025	01/06/2025	ITALO IDROBUS	Mobilità sostenibile – Filiera degli autobus elettrici	Automotive	Rinuncia/ Domanda Non Ammessa	Consorzi di PMI	€ 300.000,00	€ 600.000,00	1	Campania	Sud	21/07/2025	2025	NEGATIVO		
totali								17.000.512	11.469.516,60								€724.174,05

Fonte: UdM PNRR MIT

Tabella n. 3 – elenco delle domande con riscontro negativo e motivazioni

Sportello Bus elettrici PNRR							
Protocollo	Proponente	Tipologia richiesta CdS	Investimento Presentato	Agevolazione Richiesta	Area Geografica	Data Esito negativo	Motivazione esito negativo
CDS001186	TECNOBUS INDUSTRIES SRL	PNRR Bus elettrici - Sviluppo Industriale	€ 28.998.674,00	€ 21.169.032,02	Centro-Nord	19/03/2024	Sostenibilità economico-finanziaria non dimostrata
CDS001325	Generatori Energie Rinnovabili s.r.l.	PNRR Bus elettrici - Sviluppo Industriale	€ 32.800.000,00	€ 27.330.000,00	Centro-Nord	12/09/2023	Sostenibilità economico-finanziaria non dimostrata, domanda non rispondente ai requisiti previsti dalla normativa, documentazione tecnica insufficiente
CDS001488	Re Manfredi società cooperativa per azioni	PNRR Bus elettrici - Sviluppo Industriale	€ 2.601.010,00	€ 1.941.992,00	Sud	18/06/2024	Sostenibilità economico-finanziaria non dimostrata, domanda non rispondente ai requisiti previsti dalla normativa, documentazione tecnica insufficiente
CDS001543	Pizzinini Srl	PNRR Bus elettrici - Sviluppo Industriale	€ 29.373.960,00	€ 21.855.470,00	Centro-Nord	08/01/2025	Sostenibilità economico-finanziaria non dimostrata, domanda non rispondente ai requisiti previsti dalla normativa, documentazione tecnica insufficiente
			€ 93.773.644,00	€ 72.296.494,02			

segue

Sportello Mini Bus elettrici PNRR							
Protocollo	Proponente	Tipologia richiesta CdS	Investimento Presentato	Agevolazione Richiesta	Area Geografica	Data Esito negativo	Motivazione esito negativo
MBE0000001	TERRAVISION ELECTRIC S.P.A.	Mobilità sostenibile – Filiera degli autobus elettrici	€ 3.140.600,00	€ 1.632.450,00	Centro-Nord	31/03/2023	Rinuncia
MBE0000002	Prova	Mobilità sostenibile – Filiera degli autobus elettrici	€ 500.000,00	€ 10.000,00	Sud	26/06/2023	Carenza documentale grave
MBE0000004	TERRAVISION ELECTRIC S.P.A.	Mobilità sostenibile – Filiera degli autobus elettrici	€ 3.140.600,00	€ 1.632.450,00	Centro-Nord	06/11/2023	Rinuncia
MBE0000005	CapTop srl	Mobilità sostenibile – Filiera degli autobus elettrici	€ 6.699.000,00	€ 5.024.250,00	Sud	11/01/2024	Sostenibilità economico-finanziaria non dimostrata, domanda non rispondente ai requisiti previsti dalla normativa, documentazione tecnica insufficiente
MBE0000007	Re Manfredi – società cooperativa per azioni	Mobilità sostenibile – Filiera degli autobus elettrici	€ 2.425.753,00	€ 1.819.314,00	Sud	08/01/2025	Sostenibilità economico-finanziaria non dimostrata, domanda non rispondente ai requisiti previsti dalla normativa, documentazione tecnica insufficiente
MBE0000008	ITALO IDROBUS	Mobilità sostenibile – Filiera degli autobus elettrici	€ 300.000,00	€ 600.000,00	Sud	21/07/2025	Carenza documentale grave
			€ 16.205.953,00	€ 10.718.464,00			

Fonte: UDM PNRR Mit da dati Mimit

Tabella n. 4 - Progetti ammissibili finanziati

Data Presentazione sportello	Proponente	Tipologia richiesta CdS	Dimensione	Investimento attivato (€)	Agevolazione concessa (€)	Data Delibera CdA Invitalia
30/06/2022	FPT Industrial S.p.A.	PNRR Bus elettrici - Sviluppo Industriale	Grande Impresa	€33.959.303,00	€9.427.204,50	30/03/2023
05/12/2022	Bode Sud	Mobilità sostenibile - Filiera degli autobus elettrici	Consorzi di PMI	€1.357.509,00	€724.174,05	27/12/2023
Totale				€ 35.316.812,00	€ 10.151.378,55	

Fonte: UDM PNRR MIT

Le società coinvolte si identificano nelle seguenti:

La società FPT industrial - FIAT POWERTRAIN TECHNOLOGIES INDUSTRIAL S.P.A. è appartenente all'IVECO GROUP con un fatturato di 3,7 mld di euro ed oltre 5 mila dipendenti. Si occupa della progettazione, produzione e vendita di motopropulsori per applicazioni veicolari industriali, *On-Road, Off-Road, Marine e Power Generation*.

Attraverso la sua divisione *ePowertrain* dedicata ai sistemi di propulsione elettrici, l'azienda sta accelerando verso una mobilità a zero emissioni nette di carbonio, con trasmissioni elettriche, pacchi batteria e sistemi di gestione delle batterie. Questa offerta, unita alla grande attenzione a Ricerca & Sviluppo, fa sì che FPT Industrial sia considerato uno dei principali protagonisti a livello mondiale nel settore dei sistemi di propulsione e delle soluzioni per uso industriale.

La BODE SUD è stata costituita nel dicembre del 1991 dalla Gebr. Bode GmbH & Co. KG di Kassel (Germania) e da soci italiani. Nel periodo 1999-2004, a seguito del recesso da parte del socio tedesco, le quote furono acquisite per intero dagli azionisti italiani. Da allora realizza la progettazione, tutta interna, e conseguente produzione per il settore degli autobus, di porte automatiche e di rampe manuali ed elettriche per l'accesso disabili. Ha un fatturato di 7,6 mln di euro e 30 dipendenti.

2.2 Le attività di gestione poste in essere dall'Amministrazione titolare

Il Dicastero ha riferito che le risultanze del monitoraggio svolto nel corso del 2023 avevano avuto come risultato la trasformazione dell'investimento in strumento finanziario - dove gli investimenti fanno riferimento a progetti concreti (scuole, infrastrutture, digitalizzazione, transizione ecologica), mentre gli strumenti finanziari costituiscono i mezzi economici e giuridici (sovvenzioni, prestiti, fondi europei) che rendono possibile il finanziamento di tali progetti, di fatto quindi nel PNRR, gli investimenti sono l'anima del piano (i progetti concreti che trasformano il Paese), mentre gli strumenti finanziari sono il motore che fornisce le risorse necessarie. - anticipando così l'esortazione formale con cui la Commissione Europea aveva

sollecitato¹¹ gli Stati membri a verificare, per le misure che presentavano delle difficoltà nell'avanzamento degli obiettivi, la possibilità di proporre strumenti finanziari diversi e coerenti con la natura delle misure e con gli schemi di strumenti ammissibili nell'ambito del Next Generation EU.

Inoltre, poiché il meccanismo sanzionatorio prevede¹² la sospensione e/o la riduzione della rata di riferimento nel caso di mancato raggiungimento di milestone e target del PNRR, il Dicastero ha segnalato che, nel caso in esame, il mancato raggiungimento della *milestone* M7-33 associata alla misura PNRR avrebbe potuto causare una decurtazione della decima e ultima rata del PNRR italiano di circa 230 milioni di euro (ammontare finanziario superiore alla dotazione della misura stessa), pari al c.d. "valore unitario" degli obiettivi in regime di sovvenzioni e al netto degli ulteriori coefficienti di aggiustamento definiti dalla medesima Comunicazione.

Tenuto conto di quanto fin qui espresso, il dicastero, proseguendo nel percorso anticipato in occasione del precedente monitoraggio, aveva (già nel mese di giugno) avviato interlocuzioni con la Commissione Europea, finalizzate ad una ulteriore riduzione della dotazione della misura giustificata proprio dalla scarsità delle domande pervenute.

Conseguentemente, in sede di rimodulazione del Piano, è stata avanzata la proposta di eliminazione dello strumento M7-12.

Con riferimento alla proposta di rimodulazione il dicastero ha dunque segnalato che il 10 ottobre 2025 l'Italia ha presentato alla Commissione, in conformità dell'articolo 21, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/241, una richiesta motivata nella quale ha richiesto di proporre una modifica della decisione di esecuzione del Consiglio del 13 luglio 2021, ritenendo che parte del PRR non possa più essere realizzata a causa di circostanze oggettive riguardanti 173 misure¹³, ed ha presentato quindi un PNRR modificato. L'Italia ha dunque presentato la proposta di DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO di modifica della decisione di esecuzione (UE) (ST 10160/21 INIT; ST 10160/21 ADD 1REV 2), del 13 luglio 2021, relativa all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza dell'Italia, che è stata approvata il 27 novembre 2025. Al suo interno vi sono diverse proposte di modifica tra le quali quelle relative a nove misure non più realizzabili per assenza o mutamento della domanda. Su questi presupposti, l'Italia ha chiesto che alcune misure siano modificate tra cui M7-33 (riguardante la sottoscrizione delle convenzioni giuridicamente vincolanti con i beneficiari finali per l'intero importo dell'investimento), e M7-34 (che prevedeva nel 2025 il trasferimento della dotazione di 100 milioni ad Invitalia) dell'Investimento 12 (Strumento finanziario per lo sviluppo di una leadership internazionale, industriale e di ricerca e sviluppo nel campo degli autobus a zero emissioni). Di queste ultime ha chiesto l'eliminazione; e conseguentemente, di modificare la decisione di esecuzione del Consiglio del 13 luglio 2021 mentre, come già riferito in occasione del rapporto redatto nel mese di giugno 2025, il dicastero ha comunicato¹⁴ che la

¹¹ Documento *The Road to 2026* COM(2025) 310 emanato il 4 giugno 2025

¹² art. 24 del Regolamento (UE) 2021/241

¹³ Bruxelles, 4.11.2025, COM(2025) 675 final 2025/0342 (NLE) Proposta di DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO che modifica la decisione di esecuzione (UE) (ST 10160/21 INIT; ST 10160/21 ADD 1 REV 2), del 13 luglio 2021, relativa all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza dell'Italia

¹⁴ Nota Mit prot Cdc n. 2199 del 20/06/2025 nella quale il dicastero ha precisato che "a differenza delle risorse a legislazione vigente, le nuove risorse PNRR seguono il circuito finanziario stabilito dal Dispositivo per la ripresa e

quota relativa ai progetti in essere, pari a 50 milioni di euro, è stata trasferita a Invitalia S.p.A con decreto direttoriale n. 353 del 3.12.2021 a valere sulle risorse del capitolo di bilancio 7248 pg. 2.

Con la memoria ¹⁵ il Mit, ha precisato che, in attuazione del d.int.le MISE-MIT-MEF del gennaio 2020 le risorse di cui alla l. n. 232/2016, art. 1, c. 613 (100 mln di cui 50 mln per l'anno 2018 e 50 mln per l'anno 2019 presenti sul capitolo 7248 del MIT) sono state trasferite ad Invitalia al fine della stipula delle convenzioni tra il MISE (attuale MIMIT) ed Invitalia, attraverso lo strumento dei contratti di sviluppo¹⁶.

Con riguardo alle risorse liberate dalla soppressione delle misure nel loro complesso, l'Italia ha chiesto di poterle utilizzare, a norma del disposto dell'articolo 21 del regolamento (UE) 2021/241, per aggiungere dieci nuove misure.

2.3 Le decisioni assunte a seguito delle emerse criticità di attuazione della misura M7-12.

In considerazione della evidenziata criticità emergente dalle mancate approvazioni delle domande presentate, è stata inviata all'Unità di missione per il PNRR del Mit ¹⁷una istruttoria nella quale sono stati chiesti chiarimenti volti ad illustrarne le motivazioni.

Al riguardo il Mit ha trasmesso¹⁸ quanto pervenuto dal Ministero delle imprese e del made in Italy, amministrazione deputata ad operare in sinergia con il Mit nella predisposizione ed attuazione del Piano strategico ed ha curato le interlocuzioni con le imprese del settore.

In buona sostanza è lo stato di crisi e le caratteristiche della filiera italiana di produzione di autobus e mezzi per il trasporto pubblico (ovvero PMI specializzate nella componentistica) la causa cui deve ricondursi il fallimento della misura legata al PNRR. Il Mimit, nel documento trasmesso all'Unità di missione del PNRR che lo aveva interpellato al riguardo, ha riferito che si tratta di un settore che ha subito, nel tempo, una consistente riduzione della capacità produttiva e l'uscita dal mercato di quasi tutti i *player* di grandi dimensioni. Inoltre, le realtà attualmente operanti sul territorio nazionale sono costituite da piccole e medie imprese (specializzate nella produzione di componenti per autobus destinati ad aziende estere - che provvedono all'assemblaggio del prodotto finale) che non sono in grado di presentare programmi di investimento nella forma dei contratti di sviluppo - unico strumento attuativo della misura M7-I12 del PNRR - la cui soglia minima deve essere pari o superiore a 20 milioni di euro. Tale soglia di accesso, infatti, impedisce spesso alle piccole e medie imprese di usufruire dei benefici offerti dallo strumento, in quanto prive della capacità finanziaria necessaria a sostenere investimenti di tale entità.

Pertanto, anche l'introduzione di un ulteriore strumento agevolativo, destinato al sostegno di progetti di minore dimensione, e che prevede, rispetto ai Contratti di sviluppo, ulteriori elementi di maggior favore per i beneficiari non ha, tuttavia, generato i risultati attesi in

resilienza e, pertanto, costituiscono gestioni fuori bilancio; conseguentemente è stata aperta dal Mit presso la Tesoreria dello Stato, la Contabilità speciale Mit n. 6298".

¹⁵ Memoria n. 1 trasmessa dal Mit in data 3 febbraio 2026 ed assunta al protocollo della Corte con il n. 644. All. n. 1

¹⁶ L'interrogazione dell'applicativo Conosco ha evidenziato che il trasferimento dei fondi ha avuto luogo negli anni 2021 e 2022: di conseguenza tali risorse non risultano più presenti sul capitolo 7248.

¹⁷ Nota prot.Cdc n. 3781 del 28 novembre 2025.

¹⁸ Nota prot. Cdc n.4148 del 23 dicembre 2025.

termini di adesione, misurata dal numero di domande di agevolazione presentate ed investimenti attivati.

In questo contesto va, quindi, letta la decisione assunta, in accoglimento alle esigenze rappresentate dalle aziende del settore - raccolte nel corso delle interlocuzioni e dei molteplici incontri organizzati dalla Direzione generale per gli incentivi alle imprese del MIMIT con gli operatori della filiera e le associazioni di categoria - di utilizzare il programma di supporto già previsto dall'art. 1 comma 613 della legge n. 232/2016 recante *“Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019. In esso si prevedeva, che *“nell'ambito del Piano strategico nazionale un programma di interventi finalizzati ad aumentare la competitività delle imprese produttrici di beni e di servizi nella filiera dei mezzi di trasporto pubblico su gomma e dei sistemi intelligenti per il trasporto, attraverso il sostegno agli investimenti produttivi finalizzati alla transizione verso forme produttive più moderne e sostenibili, con particolare riferimento alla ricerca e allo sviluppo di modalità di alimentazione alternativa, è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2017 e di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2018 e 2019.* Di tale programma le risorse rese disponibili con la specifica misura del PNRR costituivano un incremento della dotazione del programma già esistente (per circa 250 mln, come da Decreto MEF 6 agosto 2021, ridotte a 50 mln di euro, ai sensi del Decreto MEF 3 maggio 2024) e la valorizzazione come *“progetti in essere PNRR”* di una parte di tali risorse nazionali (50 mln di euro) che sono quelle sulle quali il disposto definanziamento della Misura PNRR M7-12 incide. Le progettualità individuate nell'ambito della misura PNRR, potranno quindi essere finanziate dalle risorse nazionali di cui al programma istituito con la legge n. 232/2016.*

2.4 Le proposte per l'utilizzo delle disponibilità in bilancio

Il Dicastero ha poi reso noto che l'eliminazione dal PNRR dello strumento e della relativa dotazione finanziaria non comporta il totale de-finanziamento delle progettualità, per effetto della quale l'intervento non rientra più nell'ambito di competenza dell'Unità di missione per il PNRR presso il Mit¹⁹ in quanto sono ancora presenti nel bilancio dello Stato le risorse già previste con l'articolo 1, comma 613, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, recante *“Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019”*²⁰.

¹⁹ Memoria 1 trasmessa dall'Unità di missione del Mit in data 3 febbraio 2026 prot. Cdc. n 644.

²⁰ Il testo del comma 613, tuttora vigente infatti, prevede che 613 *“al fine di realizzare un Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile destinato al rinnovo del parco degli autobus dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, alla promozione e al miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative, in attuazione degli accordi internazionali nonché degli orientamenti e della normativa dell'Unione europea, il Fondo di cui all'articolo 1, comma 866, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, è incrementato di 200 milioni di euro per l'anno 2019 e di 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2020 al 2033. Per la promozione dello sviluppo e della diffusione di autobus ad alimentazione alternativa, il Fondo può essere destinato anche al finanziamento delle relative infrastrutture tecnologiche di supporto. Nell'ambito del Piano strategico nazionale è previsto un programma di interventi finalizzati ad aumentare la competitività delle imprese produttrici di beni e di servizi nella filiera dei mezzi di trasporto pubblico su gomma e dei sistemi intelligenti per il trasporto, attraverso il sostegno agli investimenti produttivi finalizzati alla transizione verso forme produttive più moderne e sostenibili, con particolare riferimento alla ricerca e allo sviluppo di modalità di alimentazione alternativa, per il quale è autorizzata la spesa di 2 milioni di euro per l'anno 2017 e di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2018 e 2019.*

614. A valere sulle risorse di cui al comma 613, ultimo periodo, il Ministero dello sviluppo economico, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, può immediatamente stipulare convenzioni con l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa-Invitavia e con dipartimenti universitari specializzati

Le successive leggi di bilancio hanno rifinanziato il fondo, ampliando la durata fino al 2033. Il capitolo del MIT ad essi dedicato è il cap. 7248 dove tuttavia al momento non risultano fondi appostati come evidenziato nella sottostante tabella n. 4, di seguito riprodotta, i cui dati sono stati estratti dall'applicativo Conosco.

nella mobilità sostenibile per analisi e studi in ordine ai costi e ai benefici degli interventi previsti e ai fabbisogni territoriali, al fine di predisporre il Piano strategico nazionale e il programma di interventi di cui al comma 613, ultimo periodo.

Tabella n. 5 - Dati del capitolo 7248 pg. 2 del Mit relativi al “programma di interventi per sostenere le imprese produttrici di beni e servizi nella filiera dei mezzi di trasporto pubblico su gomma e dei sistemi intelligenti per il trasporto con particolare riferimento alla ricerca e sviluppo di modalita' di alimentazione alternative - Fondo finalizzato all'acquisto diretto, ovvero per il tramite di societa' specializzate o al noleggio dei mezzi adibiti al trasporto pubblico locale e regionale

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Stanziamiento iniziale di competenza (Cdc)	50.000.000,00	50.000.000,00	0,00	0,00	50.000.000,00	0,00	0,00
Variazioni stanz competenza (Cdc)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Stanziamiento definitivo di competenza (Cdc)	50.000.000,00	50.000.000,00	0,00	0,00	50.000.000,00	0,00	0,00
Residui definitivi iniziali (RGS)	1.943.253,00	51.942.862,52	101.942.862,52	51.722.122,93	1.229.334,42	886.048,16	62.992,50
Impegni di competenza (RGS)	0,00	0,00	0,00	0,00	50.000.000,00	0,00	0,00
Impegni in conto residui (RGS)	1.942.862,52	0,00	0,00	50.000.000,00	0,00	0,00	0,00
Impegni Totali (RGS)	1.942.862,52	0,00	0,00	50.000.000,00	50.000.000,00	0,00	0,00
Pagato competenza (RGS)	0,00	0,00	0,00	0,00	50.000.000,00	0,00	0,00
Pagato conto residui (RGS)	0,00	0,00	220.739,59	50.492.788,51	343.286,26	823.055,66	0,00
Pagato totale (RGS)	0,00	0,00	220.739,59	50.492.788,51	50.343.286,26	823.055,66	0,00
Economie/Maggiori spese comp (RGS)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Economie/Maggiori spese res (RGS)	390,48	0,00	50.000.000,00	0,00	0,00	0,00	62.992,50
Residui finali comp C (RGS)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Residui finali res C (RGS)	1.942.862,52	1.942.862,52	1.722.122,93	1.229.334,42	886.048,16	62.992,50	0,00
Residui Finali Totali C (RGS)	1.942.862,52	1.942.862,52	1.722.122,93	1.229.334,42	886.048,16	62.992,50	0,00
Res N Form Stanz (RGS)	50.000.000,00	50.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Res N Form Totali (RGS)	50.000.000,00	50.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

segue

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Res V Form Fin Totali (RGS)	1.942.862,52	51.942.862,52	51.722.122,93	1.229.334,42	886.048,16	62.992,50	0,00
Residui finali (RGS)	51.942.862,52	101.942.862,52	51.722.122,93	1.229.334,42	886.048,16	62.992,50	0,00
Residui Finali Stanz (RGS)	50.000.000,00	100.000.000,00	50.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00

3 - CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE E RACCOMANDAZIONI

Il *target* delle sovvenzioni per il rinnovo del parco degli autobus dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale ai fini del miglioramento della qualità dell'aria, dello svecchiamento del parco mezzi circolante con la sostituzione dei mezzi più obsoleti con mezzi più innovativi e meno inquinanti, sulla spinta degli orientamenti e della normativa europea, era stato affrontato a partire dal Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017, che aveva messo in campo risorse non trascurabili, specie per sostenere le fasi ideative e progettuali nel settore.

Scarsamente fruttuosa sembra essere stata l'attività avviata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di predisporre strutture e strumenti atti a sostenere le iniziative tecnico imprenditoriali: rispetto all'andamento già rilevato in occasione del monitoraggio effettuato nel I semestre 2025, non sembra, infatti, sia riuscito a movimentare in maniera significativa lo stallo progettuale dei destinatari delle misure di aiuto e sostegno.

Quanto comunicato dal MIT circa la messa in campo di ingenti risorse (pari a 300 milioni), che non hanno trovato modalità di utilizzo, la successiva riduzione e assegnazione di risorse per 100 milioni di euro disposte con il PNRR a sostegno dell'investimento M2C25.3, poi sostituita per effetto dell'avvenuta revisione del CID del dicembre 2023, nonché l'ulteriore rimodulazione in corso determinata dalle pochissime domande presentate (anche per la connotazione propria delle PMI operanti nel settore rivelatesi non in grado di affrontare i significativi investimenti richiesti) induce fondate perplessità.

Se, da un lato, i tempi assegnati per la conclusione degli interventi sono stati stringenti rispetto alla complessità degli adempimenti da eseguire, è pur vero che le continue ma non efficaci rimodulazioni della misura rivelano – allo stato – un insufficiente livello di programmazione e di maturata conoscenza della realtà territoriale ed economica del settore ai fini della destinazione delle risorse disponibili.

Pur dando conto degli obiettivi da realizzare entro il 2024 ed effettivamente raggiunti – quelli della redazione ed approvazione dell'accordo attuativo con Invitalia Spa, necessari a definire le modalità di attuazione ed utilizzo dei fondi disponibili per la realizzazione degli interventi in tema di bus elettrici – lo scarso interesse dei potenziali beneficiari, verso l'insieme delle misure proposte e poi ampliate, trova conferma nell'esiguità dell'adesione, rappresentata dai soli due progetti in corso (a fronte dei 45 progetti che erano stati inizialmente prospettati).

La conoscenza delle motivazioni legate alla scarsità delle domande presentate o alla loro mancata approvazione per carenza dei requisiti, richiede, quindi, un momento di riflessione sulla necessità di porre in essere ogni utile strumento affinché il previsto Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile possa produrre, con le risorse già previste con l'art. 1 comma 613 della legge n. 232/2016, "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2027", i risultati auspicati, anche mediante il ricorso a procedure semplificate e di maggiore appetibilità per gli operatori del settore.

CORTE DEI CONTI - CENTRO UNICO PER LA FOTORIPRODUZIONE E LA STAMPA - ROMA

