

Rilevamento e caratterizzazione di minacce o di merci illegali/di contrabbando nei cargo

Detection and characterisation of threats or illegal/ smuggled goods in cargo

TOPIC ID:

HORIZON-CL3-2027-01-BM-03

Ente finanziatore:

Commissione europea
Programma Horizon Europe

Obiettivi ed impatto attesi:

Risultati attesi

I risultati dei progetti dovrebbero contribuire ad alcuni o a tutti i seguenti risultati attesi:

- aumento della sicurezza del trasporto aereo, marittimo, terrestre o postale, delle merci e della catena di approvvigionamento;
- gestione di esplosioni accidentali o intenzionali, incendi, sostanze chimiche nocive, degrado dei materiali o minacce autonome presenti nei carichi;
- rafforzamento delle capacità di rilevare, caratterizzare, localizzare e tracciare, nonché sequestrare dispositivi, merci o materiali pericolosi, regolamentati o illeciti;
- maggiore mobilità delle risorse e delle attrezzature delle autorità doganali e miglioramento della capacità di intervento per consentire una risposta più rapida e coordinata;
- interoperabilità delle attrezzature per i controlli doganali e interconnessione con altri sistemi, compresa l'integrazione delle operazioni logistiche, e/o rafforzamento della collaborazione interistituzionale e transfrontaliera.

Ambito di intervento

L'attuale economia globale e gli elevati volumi dei flussi commerciali richiedono sistemi di trasporto estesi e rapidi per consentire la distribuzione dei prodotti in tutto il mondo. Gli operatori commerciali e i consumatori si attendono transazioni rapide e semplici, mentre le amministrazioni doganali devono affrontare la sfida di controllare le merci senza interromperne il flusso.

Tale situazione viene sfruttata dalla criminalità organizzata e dalle organizzazioni terroristiche, che approfittano dell'elevato volume di merci per occultare minacce o materiali illegali e/o pericolosi all'interno di carichi commerciali legali, con l'obiettivo di provocare danni o interruzioni oppure di consentirne l'attraversamento illegale delle frontiere senza essere individuati.

Le autorità doganali devono garantire un elevato livello di conformità sia rispetto agli obiettivi di sicurezza sia rispetto a quelli relativi alle entrate: i materiali oggetto di traffico illecito possono rappresentare una minaccia e i materiali leciti introdotti clandestinamente nell'UE senza essere individuati privano gli Stati membri delle entrate che sarebbero dovute qualora tali materiali fossero stati commercializzati legalmente. Inoltre, il traffico illegale può avere conseguenze sull'ambiente, quali la perdita di biodiversità o la deforestazione, nonché sulla sicurezza e sulla salute dei cittadini dell'UE.

I contesti del trasporto aereo e marittimo delle merci presentano sfide in materia di sicurezza e conseguenze potenzialmente elevate derivanti dalle minacce, principalmente, ma non esclusivamente, connesse a esplosivi e dispositivi incendiari.

Il trasporto aereo delle merci può garantire la continuità, almeno nel breve periodo e per le linee critiche, in caso di crisi della catena di approvvigionamento e/o della distribuzione, mentre il trasporto marittimo delle merci rimane la modalità di trasporto più comune nel commercio globale.

Il rischio che materiali ben occultati non vengano individuati durante i controlli o che vengano occultati nel corso della catena di approvvigionamento costituisce una questione urgente.

Anche gli hub logistici devono rafforzare la propria capacità di adattarsi a cambiamenti improvvisi e le autorità doganali devono essere in grado di mobilitare le risorse disponibili per garantire controlli efficienti e rapidi.

L'esigenza di una maggiore mobilità e di una migliore capacità operativa delle autorità doganali si accompagna alla necessità di implementare soluzioni scalabili e interoperabili con altri sistemi, al fine di facilitare la condivisione delle attrezzature tra i valichi di frontiera (BCP) e tra gli Stati membri.

Le azioni di innovazione finanziate nell'ambito del presente topic dovrebbero sviluppare e testare soluzioni per la sicurezza delle merci, pertinenti per una o più modalità di trasporto – marittimo, aereo, postale, stradale o ferroviario – e utilizzabili in uno o più punti cruciali della catena di approvvigionamento.

L'innovazione può inoltre sviluppare capacità avanzate che consentano alle autorità doganali di individuare merci e transazioni illecite, regolamentate e/o pericolose e di caratterizzarle efficacemente e tempestivamente. Il miglioramento delle capacità di localizzazione e tracciamento faciliterà il sequestro dei materiali, contribuendo al contempo alla raccolta di dati e prove a ulteriore supporto delle indagini e dei procedimenti giudiziari.

Opzioni progettuali

Le proposte devono riguardare una delle seguenti opzioni, che deve essere espressamente selezionata:

Opzione A – Sicurezza delle merci

Opzione B – Individuazione di merci/materiali oggetto di contrabbando o traffico illecito all'interno dei carichi

Le capacità di rilevamento dovrebbero riguardare una o più tipologie di merci o materiali pericolosi, illeciti e/o illegali, tra cui:

- dispositivi esplosivi o incendiari;
- sostanze stupefacenti illecite e relativi precursori;
- specie oggetto di commercio illegale, comprese quelle disciplinate dalla Convenzione sul commercio internazionale delle specie di fauna e flora selvatiche minacciate di estinzione (CITES), tenendo conto del Regolamento sui prodotti a deforestazione zero;
- beni culturali oggetto di commercio illegale;
- merci di contrabbando;
- armi oggetto di traffico illecito;

- materiali o precursori chimici, biologici, radiologici, nucleari ed esplosivi (CBRN-E);
- gas fluorurati (F-gas);
- diverse modalità operative connesse al traffico transfrontaliero, comprese quelle che coinvolgono il trasporto di merci.

Qualora l'identificazione delle merci illegali non possa essere effettuata senza l'apertura dei container, ad esempio nel caso di specie animali o vegetali o di loro parti, e siano necessari esami mediante immagini o test chimici o molecolari, dovrebbero essere previste misure adeguate per ridurre il tempo di risposta tra il campionamento e la valutazione da parte degli esperti, minimizzando così le interruzioni del flusso delle merci.

Tra gli esempi di tecnologie e approcci che possono essere esplorati dalle azioni di ricerca figurano, a titolo indicativo e non esaustivo, sistemi intelligenti di neutralizzazione attiva, sensori, Intelligenza Artificiale, sistemi di localizzazione e tracciamento, tecnologie a registro distribuito, ispezioni non intrusive, sistemi automatizzati di riconoscimento delle minacce e sistemi di controllo e scansione.

Le attrezzature e le tecnologie destinate ad aumentare la sicurezza delle merci dovrebbero contribuire all'efficienza in termini di costi ed energia, limitare il proprio impatto ambientale ed essere maggiormente sostenibili in vista della loro futura adozione.

Il rafforzamento della sicurezza del trasporto aereo delle merci non dovrebbe, inoltre, essere considerato come un incentivo all'utilizzo del trasporto aereo nei casi in cui questo comporti un maggiore impatto ambientale e maggiori emissioni, ma dovrebbe essere prioritariamente rivolto alle linee di approvvigionamento e/o alle situazioni critiche.

Integrazione, interoperabilità e futura adozione

Le proposte presentate nell'ambito del presente topic dovrebbero dimostrare in che modo il progetto integrerà la prospettiva dell'intera catena di approvvigionamento, dal carico alla consegna.

Le soluzioni proposte dovrebbero essere interoperabili con le diverse attrezzature e i sistemi pertinenti utilizzati dalle autorità doganali. Le proposte dovrebbero dimostrare in che modo le soluzioni siano conformi agli standard di interoperabilità esistenti, ove presenti, e considerare gli aspetti relativi alla cybersicurezza, alla sovranità tecnologica dell'UE e all'autonomia strategica.

Le proposte dovrebbero essere allineate alla riforma doganale, qualora adottata, e alle priorità della politica doganale. Una volta avviati, i progetti dovrebbero inoltre allinearsi alle priorità politiche della prevista Autorità doganale dell'UE e del relativo Data Hub, qualora istituiti.

Dovrebbe essere previsto il coordinamento tra le proposte selezionate nell'ambito del presente topic, al fine di evitare duplicazioni e sfruttare le complementarità e le opportunità per incrementare l'impatto. Per garantire il coinvolgimento attivo e un riscontro tempestivo da parte degli operatori della sicurezza interessati, le proposte dovrebbero prevedere un deliverable intermedio consistente nella valutazione dei risultati conseguiti dal progetto a metà del periodo di attuazione, effettuata dagli operatori coinvolti nel progetto.

I progetti di ricerca dovrebbero prendere in considerazione, utilizzare ove opportuno e non duplicare le ricerche precedenti, comprese, a titolo non esaustivo, quelle realizzate da altri progetti pertinenti dei Programmi quadro dell'UE nel settore della ricerca sulla sicurezza.

Le proposte dovrebbero definire i piani per il successivo sviluppo verso livelli TRL più elevati e per la futura adozione delle soluzioni – attraverso industrializzazione, commercializzazione, acquisizione e/o implementazione – a livello nazionale e dell'UE, qualora la ricerca consegua gli obiettivi previsti.

I risultati della ricerca dovrebbero essere adottati dalle autorità doganali dell'UE con il sostegno dello

Strumento relativo alle attrezzature per il controllo doganale (Customs Control Equipment Instrument – CCEI) e/o attraverso successive opportunità di finanziamento, oppure dalla prevista Autorità doganale dell'UE e dal relativo Data Hub, una volta istituiti.

Le sinergie nell'ambito della sicurezza civile possono costituire un valore aggiunto, ad esempio con le aree relative a una migliore protezione dell'UE e dei suoi cittadini dalla criminalità e dal terrorismo e alle infrastrutture resilienti.

Criteri di eleggibilità:

Condizioni di ammissibilità

Qualsiasi soggetto giuridico, indipendentemente dal suo luogo di stabilimento, compresi i soggetti giuridici di Paesi terzi non associati o di organizzazioni internazionali (comprese le organizzazioni internazionali di ricerca europee) può partecipare (indipendentemente dal fatto che sia idoneo o meno al finanziamento), a condizione che siano state soddisfatte le condizioni stabilite dal regolamento Horizon Europe e qualsiasi altra condizione stabilita nel tema specifico del bando. Per "soggetto giuridico" si intende qualsiasi persona fisica o giuridica costituita e riconosciuta come tale ai sensi del diritto nazionale, del diritto dell'UE o del diritto internazionale, dotata di personalità giuridica e che può, agendo in nome proprio, esercitare diritti ed essere soggetta a obblighi, oppure un soggetto privo di personalità giuridica.

I beneficiari e gli enti affiliati devono registrarsi nel Registro dei Partecipanti prima di presentare la domanda, per ottenere un codice di identificazione del partecipante (PIC) ed essere convalidati dal Servizio Centrale di Convalida prima di firmare la convenzione di sovvenzione. Per la convalida, durante la fase di preparazione della sovvenzione, verrà chiesto loro di caricare i documenti necessari che dimostrino il loro status giuridico e la loro origine. Un PIC convalidato non è un prerequisito per presentare una domanda.

Le condizioni sono descritte nell'Allegato generale B. Si applicano le seguenti eccezioni:

In linea con la «restrizione relativa al controllo nelle azioni di innovazione in settori tecnologici critici» prevista nell'Allegato generale B degli Allegati generali, i soggetti stabiliti in un Paese ammissibile ma controllati, direttamente o indirettamente, dalla Cina o da un soggetto giuridico stabilito in Cina non sono ammissibili a partecipare all'azione.

Si applicano restrizioni ai fini della protezione delle reti europee di comunicazione.

Si applicano inoltre i seguenti criteri aggiuntivi di ammissibilità:

Il presente topic richiede il coinvolgimento attivo, in qualità di beneficiari, di almeno 2 autorità di guardia di frontiera o guardia costiera, provenienti da almeno 2 diversi Stati membri dell'UE o Paesi associati.

Per tali partecipanti, i richiedenti devono compilare, nel formulario di candidatura, la tabella «Information about security practitioners», fornendo tutte le informazioni richieste e seguendo il modello disponibile nello strumento informatico per la presentazione delle proposte.

Qualora i progetti utilizzino dati e servizi satellitari di osservazione della Terra, posizionamento, navigazione e/o relativi dati e servizi di temporizzazione, i beneficiari devono utilizzare Copernicus e/o Galileo/EGNOS. Possono essere utilizzati, in aggiunta, anche altri dati e servizi.

Contributo finanziario:

Contributo UE previsto per progetto

La Commissione stima che un contributo dell'UE di circa 3,50 milioni di EUR per progetto consentirebbe di conseguire adeguatamente i risultati previsti. Tuttavia, ciò non preclude la presentazione e la selezione di proposte che richiedano importi differenti.

Budget indicativo

Il budget indicativo complessivo previsto per il topic è pari a 14,00 milioni di EUR.

Tipo di azione

Azioni di ricerca e innovazione (Research and Innovation Actions – RIA).

Assetto giuridico e finanziario della convenzione di sovvenzione

Le norme sono descritte nell'Allegato generale G. Si applicano le seguenti eccezioni:

L'autorità concedente può, fino a 4 anni dopo la conclusione dell'azione, opporsi al trasferimento della titolarità o alla concessione di licenze esclusive sui risultati, secondo quanto previsto dalla specifica disposizione dell'Allegato 5.

I costi ammissibili assumeranno la forma di somma forfettaria (lump sum), come definita nella Decisione del 7 luglio 2021 che autorizza l'utilizzo di contributi sotto forma di somme forfettarie nell'ambito del Programma Horizon Europe – Programma quadro di ricerca e innovazione (2021-2027) – e nelle azioni previste dal Programma di ricerca e formazione della Comunità europea dell'energia atomica (2021-2025). I beneficiari devono fornire sostegno finanziario a terzi. Tale sostegno può essere concesso esclusivamente sotto forma di sovvenzioni.

L'importo massimo concedibile a ciascun soggetto terzo è pari a 100.000 EUR, al fine di sostenere il conseguimento dei risultati attesi del topic e un'efficace collaborazione e/o coordinamento con ulteriori autorità doganali nazionali pertinenti, comprese le attività di sperimentazione e validazione nell'ambito dei progetti.

L'organizzazione delle attività di sperimentazione e validazione giustifica altresì l'importo massimo sopra indicato concedibile a ciascun soggetto terzo.

Topic sensibile sotto il profilo della sicurezza

Alcune attività derivanti dal presente topic possono comportare l'utilizzo di informazioni pregresse classificate e/o la produzione di risultati sensibili sotto il profilo della sicurezza, comprese informazioni classificate dell'Unione europea (EUCI) e informazioni sensibili (SEN).

Si rinvia alle relative disposizioni della sezione B «Security — EU classified and sensitive information» degli Allegati generali.

Scadenza:

05 Novembre 2026 17:00:00 Brussels time

Ulteriori informazioni:

[**6. Civil Security for Society**](#)