CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

RINNOVO FLOTTE, BUS, TRENI E NAVI VERDI - NAVI

Deliberazione 14 febbraio 2025, n. 32/2025/G



CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

RINNOVO FLOTTE, BUS, TRENI E NAVI VERDI - NAVI

Relatore
Michele Scarpa

Hanno collaborato
per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati: Monica Porcelli, Sonia Caterini

SOMMARIO

Pag.

Deliberazione 7

* * *

Legenda delle abbreviazioni e degli acronimi..... 5

Rapporto 11

Premessa metodologica e obiettivi del rapporto..... 13

Metodologia del rapporto 13

Obiettivi del rapporto 14

Sintesi 15

CAPITOLO I - Profili di sintesi tratti dall'analisi ricognitiva 17
1. Il PNC (I.C2): il progetto "Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi-navi..... 17
2. Lo stato di attuazione degli investimenti sub.I-III della misura del PNC.2. "Rinnovo delle flotte bus, treni e navi verdi-Navi" (prot. n. 31812 in data 04.12.2024 – prot. 31687 in data 16.12.2024 18
   2.1. L'aggiornamento sullo stato di attuazione degli investimenti sub.I-III del PNC.2 "Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – Navi" (prot. n. 0842 in data 14.01.2025 23
3. Lo stato di attuazione Sub-investimento II – IC2 – Intervento PNRR "Rinnovo flotte, bus, treni e navi verdi – navi" – (M2 – C2) (prot. n. 7636 in data 13.12.2024) 24
   3.1. L'aggiornamento sullo stato di attuazione Sub-investimento II – IC2 – Intervento PNRR "Rinnovo flotte, bus, treni e navi verdi – navi" – (M2 – C2) (prot. n. 0302 in data 14.01.2025)..... 29

CAPITOLO II - Profili di sintesi valutativa tratti dall'analisi ricognitiva 31
1. La *governance* esercitata sull'attuazione degli investimenti sub.I-III della misura del PNC.2. "Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – Navi" 31
2. La *governance* esercitata sull'attuazione degli investimenti sub.II della misura del PNC.2. "Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – Navi" 32

CAPITOLO III - Conclusioni e raccomandazioni 35
1. Alcuni profili di analisi dell'investimento sub.I 35
2. Alcuni profili di analisi dell'investimeno sub.III..... 36
3. Alcuni profili di analisi dell'investimento sub.II 36

4. Le conclusioni 36

* * *

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 – *Upgrading* nuove navi – Provvedimenti di liquidazione rate di contributo (SAL) 19
Tabella 2 – *Retrofit* Navi esistenti – Provvedimenti di liquidazione saldo 20
Tabella 3 – Sub investimento III – Stato avanzamento contributi liquidi 24
Tabella 4 – Sub investimento II – Tabella finanziaria riepilogativa 29

* * *

ALLEGATI

Allegato 1 – Piano nazionale per gli investimenti complementari 41
Allegato 2 – Tabella riepilogativa Sub Investimento I (aggiornata al 31.12.24) 47

LEGENDA DELLE ABBREVIAZIONI E DEGLI ACRONIMI

Abbreviazioni

art.	articolo
c.	comma
d.dir.	decreto direttoriale
d.interm.	decreto interministeriale
d.l.	decreto legge
d.lgs.	decreto legislativo
d.m.	decreto ministeriale
d.p.c.m.	decreto del Presidente del Consiglio dei ministri
d.p.r.	decreto del Presidente della Repubblica
l.	legge
lett.	Lettera

Acronimi

BIOGNL	Biometano liquefatto
CEEAG	Aiuti di Stato a favore del clima, dell'ambiente e dell'energia
CO2	Biossido di carbonio
CUP	Codice unico di progetto
DPEASP	Documenti di Pianificazione Energetica Ambientale dei Sistemi Portuali
EEDI	Indice di efficienza energetica
FOIA	*Freedom of Information Act* – Accesso civico generalizzato
GBER	Regolamento generale di esenzione per categoria
GNL	Gas naturale liquefatto
GT	Stazza lorda
IMO	Organizzazione marittima internazionale
MEF	Ministero dell'economia e delle finanze
MIMS	Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
MIT	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
NOx	Ossido di azoto
PM	Particolato
PNC	Piano nazionale complementare
PNRR	Piano nazionale di ripresa e resilienza
RFI	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
RO-PAX	Traghetto che effettua anche servizio passeggeri
RO-RO	Navi trasporto merci (carichi rotanti su ruote come automobili, autocarri oppure vagoni ferroviari)
SAL	Stato avanzamento lavori
SEE	Spazio economico europeo
SOx	Ossido di zolfo
TFUE	Trattato sul funzionamento dell'Unione europea

DELIBERAZIONE

CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

II Collegio

Camera di consiglio del 3 febbraio 2025

Presieduta dal Presidente Mauro Orefice

Composta dai magistrati:

Presidente della Sezione: Mauro OREFICE
Consiglieri: Paola COSA, Carlo PICUNO, Natale Maria Alfonso D'AMICO, Michele SCARPA, Gerardo de MARCO, Paolo ROMANO, Maria Rita MICCI, Giuseppina VECCIA, Daniela ALBERGHINI
Primi Referendari: Paola LO GIUDICE, Salvatore GRASSO, Simonetta INGROSSO
Referendari: David DI MEO

* * *

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 7 marzo 2024, n. 60/2024/G, con la quale è stato approvato il documento concernente il "Quadro programmatico dei controlli sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato per l'anno 2024 e nel contesto triennale 2024-2026";

visto il rapporto, presentato dal Consigliere Michele Scarpa, che illustra gli esiti dell'intervento PNRR al 31 dicembre 2024 avente a oggetto "*Rinnovo flotte, bus, treni e navi verdi - navi*";

visto il decreto n. 2/2020 e successive integrazioni e modificazioni del Presidente della Sezione con cui i Magistrati assegnati alla Sezione medesima sono stati ripartiti tra i diversi collegi;

visto il decreto n. 1/2025 con cui i Magistrati sono assegnati a tutti i collegi;

vista l'ordinanza n. 2/2025 prot. n. 223 del 20 gennaio 2025, con la quale il Presidente della Sezione ha convocato il II Collegio per la Camera di consiglio del 3 febbraio 2025, al fine della pronuncia sulla gestione in argomento;

udito il relatore, Consigliere Michele Scarpa;

DELIBERA

di approvare, con le indicazioni formulate in sede di Camera di consiglio, il rapporto avente a oggetto "*Rinnovo flotte, bus, treni e navi verdi - navi*".

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, al Ministro dellle infrastrutture e dei trasporti, nonché alle seguenti amministrazioni:

- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

Dipartimento per i trasporti e la navigazione;
Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne;
Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto;
Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie.

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.

Il Relatore
Michele Scarpa
f.to digitalmente

Il Presidente
Mauro Orefice
f.to digitalmente

Depositata in segreteria il 14 febbraio 2025

Il Dirigente
Dott.ssa Anna Maria Guidi
f.to digitalmente

RAPPORTO

Premessa metodologica e obiettivi del rapporto

Metodologia del rapporto

Il presente rapporto si limita ad aggiornare al secondo semestre 2024 il precedente rapporto (delibera n. 82/G/2024), alla cui previa lettura si richiama e rimanda.

Il rapporto, deliberato nel programma 2024 della Sezione (Deliberazione 7 marzo 2024, n. 60/2024/G, assegnato con decreto Presidenziale n. 20/2024 prot. n. 1545 in data 14 marzo 2024), è svolto in base all'art. 7, comma 7, d.l. 31 maggio 2021, n. 77, nel quadro dei controlli che la Corte dei conti esercita mediante valutazioni di economicità, efficienza ed efficacia circa l'acquisizione e l'impiego delle risorse finanziarie provenienti dai fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (di seguito anche PNRR).

Tale controllo si informa a criteri di cooperazione e di coordinamento con la Corte dei conti europea, secondo quanto previsto dall'articolo 287, paragrafo 3 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (Tfue). La Corte dei conti, ai sensi dell'articolo 3, comma 6 della legge n. 20 del 1994, riferisce, almeno annualmente, al Parlamento sullo stato di attuazione del PNRR.

L'istruttoria è stata semplificata in ragione dell'approfondito quadro delineato e rappresentato nel precedente referto.

L'istruttoria è stata effettuata nei confronti della competente Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, quale titolare e soggetto attuatore dei sub-investimenti I e III, e nei confronti della competente DIV.2 – Infrastrutture ferroviarie Contratto di programma della Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasposto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, responsabile sullo stato di attuazione del sub.investimento II il cui soggetto attuatore è RFI.

Le competenti Direzioni hanno collaborato fornendo documentazione e chiarimenti.

Nella prima parte è esposta una analisi di sintesi ricognitiva tratta dalla documentazione esaminata, senza alcuna valutazione, ma solo riportando il contenuto

della documentazione acquisita come ivi richiamata.

Nella seconda parte sono esposti sintetici profili di analisi valutativa desunti dall'analisi della documentazione esaminata nella parte prima.

Obiettivi del rapporto

Il presente rapporto XIX/24 Rinnovo flotte, bus, treni e navi verdi - navi – Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - euro 800.000.000 (PNC.I.C2) ha ad oggetto la valutazione della *governance* esercitata dal MIT sull'attuazione della misura (I.C.2) inclusa nel Piano nazionale (PNC) complementare alla misura M2 – C2 del PNRR.

La misura, divisa in tre azioni distinte, si pone l'obiettivo di effettuare, entro il 2026, il rinnovo e l'efficientamento della flotta navale per limitare le emissioni atmosferiche ed aumentare la disponibilità di combustibili marini a basso impatto ambientale (Gas naturale liquefatto - GNL).

Sintesi

L'investimento "Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – navi", di cui è proponente e attuatore il MIT, è inserito nel PNC come complementare alla misura del PNRR M2C2. ed è suddiviso in tre sub-investimenti; ha l'obiettivo di effettuare, entro il 2026, il rinnovo e l'efficientamento della flotta navale (sub I, euro 500 mln.), con un investimento specifico al rinnovo della flotta destinata a servire lo stretto di Messina (sub II, euro 80 mln.).

La misura del PNC.(2.1.) ha l'obiettivo di rinnovare la flotta navale con unità altamente performanti, dotate di sistemi di propulsione di ultima generazione, soluzioni ibride e innovative e sistemi di controllo digitale, in adesione agli obblighi di riduzione progressiva di emissioni assunti dall'Italia, da ultimo nel 2011, in sede IMO (Organizzazione marittima internazionale); per cui l'indice di efficenza energetica (EEDI) deve registrare una progressiva riduzione di emissione di CO2 (grammi di CO2 per tonnellata-miglio) del 10 per cento entro il 2020, del 20 per cento entro il 2025 e del 30 per cento entro il 2030; la percentuale di riduzione è calcolata, per ogni tipo di nave, sulla base di un valore di riferimento, calcolato sulle navi costruite tra il 2000 e il 2010, tenendo presente che tutte le navi costruite prima del 2010 non sono conformi a queste norme.

Sul versante dei carburanti, le Linee Guida per la redazione dei Documenti di Pianificazione Energetica Ambientale dei Sistemi Portuali (DPEASP) incentivano l'utilizzo del GNL nel trasporto marittimo, nonostante le criticità sia in termini di offerta che di domanda, poiché il GNL ed il Biometano liquefatto (BioGNL) sono combustibili di transizione verso un futuro a zero emissioni di carbonio nel settore del trasporto marittimo per i comprovati benefici ambientali, rispetto ai carburanti convenzionali, perchè producono minori emissioni di anidride carbonica (CO2) ed eliminano virtualmente le emissioni di ossido di azoto (NOx), ossido di zolfo (SOx) e particolato (PM).

Nel settembre 2022 (decreto ministeriale 21 settembre 2022 n. 290) il MIT ha disciplinato la tipologia e i parametri tecnici degli interventi ammessi a finanziamento, l'entità del contributo riconoscibile, per ciascuna delle tipologie di intervento, le modalità e le condizioni di erogazione dei contributi, le modalità ed i requisiti

necessari per la presentazione delle domande di ammissione ai contributi (in attuazione del decreto 12 ottobre 2021 n. 389).

Nel dicembre 2022 (Decreto direttoriale 29 dicembre 2022 n. 318) sono state approvate le graduatorie mediante una procedura a sportello che ha liquidato il contributo, nel limite del 50 per cento dei costi per il rinnovo ovvero l'ammodernamento delle navi, anche in fase di costruzione, alle domande giudicate ammissibili in ordine cronologico, fino alla concorrenza delle risorse disponibili. Su 90 domande pervenute, sono risultate ammesse a beneficio n. 88 domande per un importo complessivo pari a euro 163.395.152,75 come da decreto n. 318 del 29 dicembre 2022, poi modificato dal decreto n. 6 del 18 gennaio 2023 che ha ammesso a beneficio n. 89 domande per un importo complessivo pari a euro 185.895.152,75; tale importo, notevolmente inferiore rispetto alle risorse stanziate (euro 500 mln.), ha consentito di ammettere al contributo anche domande, per le quali, in ragione del lieve scostamento, l'indice di abbattimento di Biossido di carbonio (CO2) risultava superiore a 0,90, ma non superiore a 1,000.

CAPITOLO I
PROFILI DI SINTESI TRATTI DALL'ANALISI RICOGNITIVA

Sommario: 1. Il PNC (I.C2): il progetto "Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – navi". –2. Lo stato di attuazione degli investimenti sub.I-III del PNC.2. "Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – Navi" (prot. n. 31812 in data 04.12.2024 - prot. n. 31687 in data 16.12.2024). - 2.1. L'aggiornamento sullo stato di attuazione degli investimenti sub.I-III del PNC.2. "Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – Navi" (prot. n. 0842 in data 14.01.2025). - 3.Lo stato di attuazione Sub-investimento II – IC2 - Intervento PNRR "Rinnovo flotte, bus, treni e navi verdi – navi" – (M2 – C2) (prot. n. 7636 in data 13.12.2024). - 3.1. L'aggiornamento sullo stato di attuazione Sub-investimento II – IC2 - Intervento PNRR "Rinnovo flotte, bus, treni e navi verdi – navi" – (M2 – C2) (prot. n. 0302 in data 14.01.2025)

1. Il PNC (I.C2): il progetto "Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – navi"

Il Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC), approvato con d.l. 6 maggio 2021, n. 59 e convertito con modificazioni dalla legge n. 101/2021, è finalizzato a integrare con risorse nazionali gli interventi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021 sono stati individuati, per ciascuno degli investimenti del PNC, gli obiettivi iniziali, finali e intermedi.

L'allegato n. 1 al d.m. 15 luglio 2021 del PNC, descrive il progetto "Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – navi" come composto da tre sub-investimenti, complementare alla misura del PNRR M2C2.

La misura, divisa in tre azioni distinte, ha l'obiettivo di effettuare entro il 2026 il rinnovo e l'efficientamento della flotta navale (sub. I), con un investimento specifico destinato a servire lo stretto di Messina (sub. II):

- Sub-investimento I – (costo complessivo di 500 mln. di euro) Rinnovo della flotta navale mediterranea con unità a combustibile in grado di ridurre l'impatto ambientale.

- Sub-investimento II - (costo complessivo di 80 mln. di euro) Rinnovo della flotta navale per l'attraversamento dello stretto di Messina. Tale rinnovo consiste nell'attuazione di due progetti:

a) Rinnovo della Flotta mezzi veloci Blu Jet. L'attuale modello di esercizio di Blu Jet prevede 15 coppie di corse al giorno nella relazione Messina – Villa San Giovanni ed è attuato con un mezzo in linea, uno di riserva calda (utilizzato frequentemente ogni

giorno a causa dei ritardi dei treni in arrivo/partenza) e un mezzo noleggiato; verrebbero quindi acquistati tre nuovi mezzi navali per un costo complessivo di 60 mln. di euro;

b) Ibridizzazione flotta esistente per le navi RFI (Rete ferroviaria italiana) adibite a traghettamento ferroviario. Il progetto prevede per una prima nave (di nuova fornitura denominata Iginia) la predisposizione entro l'anno 2021, ed il completamento entro giugno 2022 dei pacchi batterie, la cui fornitura è prevista dopo un anno dall'acquisto. L'ibridizzazione della nave Messina (già in esercizio dal 2013) avverrà entro il 2024. Entro il 2021 è prevista la costruzione di una nuova Unità navale Ibrida;

- Sub-investimento III – (costo complessivo di 220 mln. di euro) Aumento della disponibilità di combustibili marini alternativi (GNL).

Il progetto vede come amministrazione proponente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT).

Per i sub-investimenti I-III il soggetto attuatore è il MIT - Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne; per il sub-investimento n. 2 il soggetto attuatore è Rete Ferroviaria Italiana (RFI) su delega del MIT.

2. Lo stato di attuazione degli investimenti sub.I-III della misura del PNC.2. "Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – Navi" (prot. n. 31812 in data 04.12.2024 - prot. n. 31687 in data 16.12.2024)

La competente Direzione Generale ha fornito una breve relazione di aggiornamento sull'attuazione degli interventi PNRR al secondo semestre 2024 descrittiva dei due sub.investimenti di spesa finanziati e dei progetti contenuti suddivisi per programma di spesa e soggetto attuatore, corredata da una tabella finanziaria riepilogativa.

- Sub-investimento I – (costo complessivo di 500 mln. di euro): rinnovo della flotta navale mediterranea con unità navali a combustibile pulito (*upgrading* nuove navi e *retrofit* navi);
- Sub-investimento III – (costo complessivo di 220 mln. di euro): incremento della disponibilità di combustibili marini alternativi in Italia (GNL).

Sub-investimento I

Il Sub-investimento I, per il quale la Direzione Generale per il mare è il soggetto attuatore, ha due obiettivi: il primo, l'*upgrading* di nuove navi (CEEAG 1 e GBER 1); il secondo, interventi di *refitting* di navi esistenti (CEEAG 2 e GBER 2).

La Direzione Generale ha proceduto all'istruttoria di verifica della documentazione pervenuta da parte dei beneficiari, ai sensi dell'art. 15 del d.m. 21 settembre 2022, n. 290, al fine di poter proseguire nelle attività finalizzate all'adozione dei provvedimenti di erogazione dei contributi agli aventi diritto: sia dei SAL relativi alle fasi realizzative esplicitate nei cronoprogrammi comunicati, che dei saldi per gli interventi conclusi.

In relazione all'obiettivo *Upgrading* nuove navi, (identificati dalle graduatorie CEEAG 1 e GBER 1), risultano un totale di n. 13 nuove costruzioni.

Per quel che riguarda i pagamenti dei SAL, sulla base di apposita rendicontazione, all'uopo verificata, dopo aver acquisito il parere favorevole della Commissione di valutazione, di cui all'art. 11 del d.m. n. 290/2022, sono stati conseguentemente emessi sei provvedimenti di liquidazione delle rate di contributo (SAL), per le seguenti iniziative:

Tabella n. 1 - *Upgrading* nuove navi - Provvedimenti di liquidazione rate di contributo (SAL)

Società	Iniziativa	Graduatoria
BLUFERRIES S.r.l.	Acquisto nuova nave Ro-Ro passeggeri a propulsione ibrida denominata sikania II hybrid	GBER1
LIBERTY LINES SPA	LIBERTY C.842	CEEAG1
LIBERTY LINES SPA	LIBERTY C.843	CEEAG1
SNAV SPA	TMV58- 750 (1)	GBER1
SNAV SPA	TMV58-750 (2)	GBER1

Fonte: Elaborazione dati MIT - DGTM

Per quel che riguarda, invece, le istruttorie propedeutiche ai pagamenti dei SAL e dei saldi, a seguito di completamento dei lavori, esse sono proseguite di pari passo con l'invio della documentazione prevista dal d.m. n. 290/2022 da parte dei beneficiari per l'erogazione dei contributi.

Attualmente sono in corso le istruttorie relative al pagamento dei SAL di due interventi e alla liquidazione del saldo di cinque interventi già conclusi, che una volta completate, dovranno essere approvate, come previsto, dalla apposita Commissione

di valutazione.

Durante il semestre di riferimento, a seguito di presentazione da parte dei beneficiari di apposita istanza, ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del d.m. n. 290/2022, sono state valutate sette richieste di proroga del termine di realizzazione dell'intervento e su conforme proposta della Commissione di valutazione, la Direzione ha proceduto al loro accoglimento.

Relativamente ad un solo intervento, è pervenuta, ai sensi del d.m. n. 290/2022 articolo 16, comma 2, la richiesta di variante tecnico realizzativa per la quale attualmente è in corso l'istruttoria per la verifica dell'ottemperanza di tutti i requisiti previsti dal d.m. n. 290/2022 al fine della approvazione, previa acquisizione del parere della Commissione di valutazione, di cui all'art. 11 del già citato d.m. n. 290/2022.

In relazione all'obiettivo *Retrofit* Navi esistenti (identificati dalle graduatorie CEEAG 2 e GBER 2), risultano un totale di 25 interventi.

Per quel che riguarda i pagamenti dei saldi, a seguito di completamento dei lavori, sulla base di apposita rendicontazione, all'uopo verificata, dopo aver acquisito il parere favorevole della Commissione di valutazione, di cui all'art. 11 del d.m. n. 290/2022, sono stati conseguentemente emessi quattro provvedimenti di liquidazione del saldo del contributo, secondo il seguente prospetto:

Tabella n. 2 - *Retrofit* Navi esistenti – Provvedimenti di liquidazione saldo

Società	Iniziativa	Graduatoria
CARONTE & TOURIST ISOLE MINORI S.p.A.	Sostituzione motori principali esistenti con nuove unità che consentono l'utilizzo e l'incremento della percentuale di utilizzo di biocarburanti della nave Sansovino	CEEAG2
NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO SRL	HSC JUMBO JET	GBER2
MOBY SPA	MOBY KISS	GBER2
FORSHIP SPA	MEGA EXPRESS THREEE	GBER2

Fonte: Elaborazione dati MIT - DGTM

Si riferisce che nel corso del semestre di riferimento, si sono conclusi i lavori relativamente a dieci interventi. Tra questi, nello specifico, sono in corso le istruttorie relative alla verifica della documentazione per sei interventi per i quali la società ha presentato la rendicontazione con un'unica istanza ad intervento concluso, mentre per

i restanti quattro è pervenuta alla Direzione la comunicazione dell'avvenuta conclusione delle attività lavorative e si è in attesa di ricevere la documentazione tecnico contabile prevista dalla normativa di riferimento.

Si rappresenta che le istruttorie per i pagamenti dei SAL, sono proseguite di pari passo con l'invio della documentazione prevista dal d.m. n. 290/2022 da parte dei beneficiari per l'erogazione dei contributi.

Attualmente risultano in corso le istruttorie relative al pagamento dei SAL di quattro interventi. Non è ancora pervenuta un'apposita richiesta per la liquidazione del contributo per due interventi.

Con riferimento agli interventi di ammodernamento in corso, la Direzione Generale ha provveduto ad effettuare nel corso del mese di ottobre un'apposita attività di monitoraggio, richiedendo ai beneficiari di trasmettere una relazione sullo stato di avanzamento delle lavorazioni nel rispetto del cronoprogramma presentato in considerazione dell'approssimarsi del termine ultimo per la realizzazione degli interventi stabilito dall'art. 5 del d.m. n. 389 del 12 ottobre 2021.

Nel corso del secondo semestre, a seguito di presentazione da parte dei beneficiari di apposita istanza, ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del d.m. n. 290/2022, sono state valutate tre richieste di proroga del termine di realizzazione dell'intervento e, su conforme proposta della Commissione di valutazione, la Direzione ha proceduto al loro accoglimento.

Sono pervenute, inoltre, ai sensi del d.m. n. 290/2022 articolo 16, comma 2, due richieste di variante tecnico realizzativa per le quali è stata effettuata la verifica dell'ottemperanza di tutti i requisiti previsti dal d.m. n. 290/2022 e, sentito il parere della Commissione di valutazione, di cui all'art. 11 del d.m. n. 290/2022 la Direzione ha proceduto alla approvazione.

Nel periodo di riferimento sono, infine, pervenute alla Direzione istanze di rinuncia ai contributi per cinque interventi, a seguito delle quali il beneficiario ha restituito l'importo percepito a titolo di anticipazione maggiorato degli interessi di legge ai sensi dell'art. 17 del decreto 21 settembre 2022, n. 290. Alla stregua di ciò, si è proceduto alla emissione dei relativi decreti di revoca.

La Direzione Generale sta provvedendo anche alla emissione dei nuovi decreti di

impegno di variazione dell'IPE anno 2023, utilizzando i residui di stanziamento di lettera F anno 2023, che così passerà dall'attuale importo di 0 euro all'importo necessario a coprire i contributi già concessi per far fronte a saldare la totalità degli interventi in corso.

Si allega la tabella finanziaria riepilogativa dell'attuazione degli interventi aggiornata alla data del 12 dicembre 2024.

Sub-investimento III

Il Decreto-Legge n. 113 del 9 agosto 2024 recante "Misure urgenti di carattere fiscale, proroghe di termini normativi ed interventi di carattere economico", all'articolo 8 ha previsto che "*Le risorse di cui all'*articolo 1, comma 2, del decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19*, convertito, con modificazioni, dalla* legge 29 aprile 2024, n. 56*, oggetto della informativa presentata al Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) in data 9 luglio 2024, per gli importi di cui all'allegato 3 al presente decreto, sono accantonate e rese indisponibili, nei rispettivi stati di previsione della spesa sino alla data del 30 settembre 2024. Qualora le Amministrazioni dimostrino la sussistenza di obbligazioni giuridicamente vincolanti alla data di entrata in vigore del presente decreto, anche sulla base dei sistemi di monitoraggio del Ministero dell'economia e delle finanze e in quelli ad essi collegati, le somme di cui al primo periodo, in misura pari all'importo necessario ad assicurare la conclusione dei relativi interventi, sono disaccantonate e rese nuovamente disponibili*".

Ciò premesso, la Direzione Generale ha rappresentato che i beneficiari, individuati con il citato decreto direttoriale n. 319 del 30 dicembre 2022, risultano essere in possesso di obbligazioni giuridicamente vincolanti come previsto dalla norma, in quanto hanno stipulato i contratti per gli interventi ammessi al contributo. Nell'ultimo semestre è stato chiesto all'Ufficio Centrale di Bilancio il disaccantonamento delle somme pari ad euro 912.651 sul capitolo di bilancio del ministero dei trasporti n. 7603, pg. 1; tale richiesta è stata accolta.

La DG ha proceduto, inoltre, all'autorizzazione del pagamento del SAL 1 e SAL 2 con il decreto direttoriale n. 236 del 17 ottobre 2024 pari ad un importo di 396.126 euro e del saldo con il decreto direttoriale n. 319 del 12 dicembre 2024 pari ad un importo di 121.191,74 euro a favore della HAM Italia S.r.l.; analogamente per la IVI Petrolifera

S.p.a., con il decreto direttoriale n. 258 del 4 novembre 2024, è stato autorizzato il pagamento del SAL 1 e SAL 2 pari ad un importo di 432.106,29 euro.

2.1. L'aggiornamento sullo stato di attuazione degli investimenti sub.I-III del PNC.2. "Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – Navi" (prot. n. 0842 in data 14.01.2025)

La competente Direzione Generale per il mare, il trasporto marittimo e vie d'acqua interne, corrispondendo a una specifica richiesta istruttoria, ha fornito una breve relazione di aggiornamento al 31 dicembre 2024 sull'attuazione dei sub investimenti I-III di propria competenza.

Sub-investimento n. I

La Direzione Generale ha proseguito nell' attività di emissione dei nuovi decreti di impegno di variazione dell'IPE anno 2023, utilizzando i residui di stanziamento di lettera F anno 2023, per saldare la totalità degli interventi attualmente in corso.

Ad integrazione ed aggiornamento della precedente risposta istruttoria (nota protocollo 32687 del 16 dicembre 2024), che riferiva della situazione al 12 dicembre 2024, nella seconda metà del mese di dicembre si è conclusa la menzionata attività attraverso l'emissione di n. 15 decreti di variazione dell'impegno pluriennale con imputazione sul capitolo 7605 residui di lettera F anno 2023 - pg 1 - dello stato di previsione della spesa del Ministero, operazione necessaria al fine di poter assicurare l'erogazione dei contributi già concessi. Tali provvedimenti hanno, già in parte, superato il controllo preventivo di regolarità amministrativo contabile previsto dalla normativa vigente con esito positivo e risultano essere stati registrati dal competente Ufficio Centrale del Bilancio.

Sub-investimento n. III

Si riporta nella seguente tabella lo stato di avanzamento aggiornato dei contributi liquidati ai beneficiari:

Tabella n. 3 – Sub investimento III – Stato avanzamento contributi liquidi

CUP	Beneficiario	Descrizione Intervento	*Importo contributo impegnato*	*Importo liquidato*
D13F22000530003	IVI PETROLIFERA SPA	PUNTO RIFORNIMENTO GNL/BIO-GNL*PORTO INDUSTRIALE DI SANTA GIUSTA	720.177,16 €	576.141,72 €
D23F21000250003	GNL ITALIA SPA	*PUNTO RIFORNIMENTO GNL/BIO-GNL*PANIGAGLIA	5.512.200,00 €	1.102.440 €
D41I21000720003	GREENTURE S.P.A.	*IMPIANTO DI LIQUEFAZIONE GNL/BIOGNL*A ZONA INDUSTRIALE VOLTURNO NORD (ASI CASERTA)	16.872.000,00 €	3.374.400,00 €
D43F22000360003	HAM ITALIA SRL	*UNITÀ DI RIFORNIMENTO GNL PER IMBARCAZIONI E AUTOCARRI SUL PORTO DI LA SPEZIA*PORTO DI LA SPEZIA	660.210,00 €	649.359 €
D53F21000190003	GNL MED SRL	*DEPOSITO " SMALL SCALE" DI GAS NATURALE LIQUEFATTO (GNL) E/O DI BIO-GNL*PORTO DI SAVONA/VADO LIGURE	21.597.000,00 €	4.319.400 €
D63F21000560003	ATI -G&H SHIPPING SRL	*COSTRUZIONE BETTOLINA/BUNKERINA PER IL RIFORNIMENTO NAVI CON GNL/BIO-GNL*PORTO DI NAPOLI	18.000.000,00 €	3.600.000 €

Fonte: Elaborazione dati MIT - DGTM

Inoltre, la Direzione Generale ha trasmesso alla società RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.A. la documentazione per le verifiche amministrativo contabili delle rendicontazioni presentate dalla G&H Shipping S.r.l., al fine di poter procedere alla prosecuzione dell'*iter* di pagamento del primo SAL di contributo previsto dal decreto n. 388 del 12 ottobre 2021.

Altresì, la Direzione Generale ha trasmesso alla società RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.A. la documentazione inviata dalle società Greenture S.p.A. e GNL Italia S.p.A., per il pagamento del contributo concesso relativo al primo SAL.

3. Lo stato di attuazione Sub-investimento II – IC2 - Intervento PNRR "Rinnovo flotte, bus, treni e navi verdi – navi" – (M2 – C2) (prot. n. 7636 in data 13.12.2024)

La competente Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie-DIV.2 – Infrastrutture ferroviarie Contratto di programma del Ministero dei trasporti ha relazionato sullo stato di attuazione al secondo semestre 2024 del sub. Investimento II. L'intervento in oggetto è ricompreso nel Piano Nazionale degli Interventi Complementari al PNRR (PNC) di cui al di cui d.m. MEF 15 luglio 2021, di attuazione

del d.l. 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 10, all'interno del programma "Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – Navi" con codice univoco PNC-C.2.

Gli interventi di cui trattasi sono stati influenzati da mutamenti del contesto di riferimento derivanti principalmente dalla decisione di annullare, con decreto n. 253 del 14 dicembre 2022 dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, la prevista realizzazione del deposito di gas naturale liquefatto nelle aree dello Stretto di Messina.

Tale mutamento di contesto ha causato le seguenti conseguenze sugli interventi afferenti alla misura M2 – C2 – IC2 – Sub-investimento II:

a. Rinnovo flotta mezzi veloci Blue Jet

A seguito dell'esito negativo della gara per la fornitura dei mezzi navali veloci passeggeri, a propulsione GNL/Elettrica, ad uso della Società Blujet, nonché della decisione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto (ADSP), con decreto n. 253 del 14 dicembre 2022, di annullare il progetto di realizzazione del deposito di gas naturale liquefatto (GNL) che avrebbe dovuto garantire l'approvvigionamento dei carburanti alle unità navali in oggetto, il soggetto attuatore Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) ha comunicato con nota prot. 1537 del 28 novembre 2023, l'intenzione di indire una nuova gara per l'approvvigionamento di tre unità navali, con modifica della propulsione alla tipologia *diesel*/elettrica in luogo della precedente GNL/elettrica. Tale soluzione tecnica avrebbe consentito:

- la riduzione dei costi di realizzazione e dei correlati tempi di progettazione fornitura;
- il conseguimento di economie, rispetto alla soluzione GNL/elettrica, tali da consentire l'acquisto di tre mezzi;
- una maggiore apertura al mercato, trattandosi di mezzi "*standard*", l'abbattimento delle emissioni inquinanti durante le manovre in porto o la sosta in banchina.

Tale soluzione necessitava il preventivo accertamento circa l'ammissibilità dell'intervento acquistando mezzi con la propulsione *diesel*/elettrica, subordinatamente alla variazione nella scheda progetto della predetta specifica. La Direzione Generale ha veicolato tale proposta ai competenti uffici del Ministero dei

trasporti. Ad oggi, tuttavia, nessuna variazione è intervenuta in merito alla modifica delle specifiche tecniche della scheda progetto.

Il cronoprogramma procedurale indicato nella scheda progetto, allegata al decreto MEF del 15 luglio 2021, prevedeva l'aggiudicazione della gara per acquisto delle tre unità navali veloci entro il II semestre 2022, *milestone* seguita dalla progettazione e dalla realizzazione delle tre unità entro il I semestre 2025. Rispetto a tale cronoprogramma si registra un significativo ritardo derivante dalle criticità sopra menzionate.

Subordinatamente alla introduzione delle modifiche della propulsione alla tipologia *diesel*/elettrica in luogo della precedente GNL/elettrica, il soggetto attuatore RFI aveva espresso l'intenzione di completare l'intervento entro giugno 2026, evidenziando l'opportunità di comprimere i tempi di approvvigionamento, rispetto a quanto inizialmente previsto, grazie ai minori tempi di approvvigionamento del sistema di propulsione *Diesel*-Elettrico, che presenta caratteristiche di maggiore diffusione e reperibilità sul mercato rispetto a sistemi del tipo GNL/elettrico.

RFI aveva tuttavia anche espresso l'esigenza, al fine di poter completare l'intervento entro giugno 2026, di avere contezza entro il 31 marzo 2024 della revisione della scheda progetto con rimodulazione dell'intervento ed integrazione delle modifiche tecniche e delle nuove tempistiche sopra rappresentate.

La Direzione Generale non ha, tuttavia, avuto notizia dell'avvenuta revisione della scheda progetto con rimodulazione dei contenuti sopra rappresentati e, a seguito del mancato recepimento della proposta RFI, quest'ultima ha comunicato alla Direzione generale, con nota prot. 4925 del 9 agosto 2024, la richiesta di stralcio dell'intervento relativo all'acquisto delle tre unità navali veloci (60 mln. di euro) dal PNC.

A seguito di tale comunicazione da parte di RFI, effettuate le opportune verifiche circa l'impossibilità di realizzare l'intervento, la Direzione Generale ha formalizzato la richiesta di stralcio dell'intervento al competente ufficio di Gabinetto del Ministero in data 21 ottobre 2024, ed è tuttora in attesa del relativo riscontro.

Al fine di garantire alla controllata Blujet di RFI di poter svolgere i servizi di continuità territoriale attraverso lo stretto di Messina, RFI ha comunicato con la nota sopra richiamata l'intenzione di procedere all'acquisto di n. 1 Unità Veloce,

finanziando l'intervento per 23 mln. di euro a valere sulle risorse statali disponibili sul più ampio intervento A1008 del Contratto di Programma – Investimenti 2022- 2026 tra MIT e RFI.

b. Ibridizzazione flotta esistente per le navi RFI adibite a traghettamento ferroviario attraverso lo Stretto di Messina

Per la nave Iginia l'iniziativa prevede un investimento di 7 milioni di euro finalizzato all'ibridizzazione tramite installazione di un sistema di batterie e motori elettrici. Il soggetto attuatore RFI ha comunicato l'avvenuto completamento dell'iniziativa nel luglio 2023, in linea con le tempistiche previste dalla scheda progetto.

Per la seconda nave, nave Messina, si prevede l'ibridizzazione tramite installazione di gruppo batterie e motori elettrici. Il valore dell'iniziativa è di 3 mln. di euro. La relativa data di completamento è fissata nella scheda progetto al 31 dicembre 2024, tuttavia il soggetto attuatore RFI ha comunicato, da ultimo con nota prot. 4925 del 9 agosto 2024, la necessità di rimodulare tale tempistica con termine di completamento fissato per il 30 giugno 2026.

La terza iniziativa prevedeva l'installazione di motori GNL *dual fuel* su una nave di nuova costruzione, per un valore complessivo dell'investimento pari a 9 mln. di euro. Questo intervento è stato impattato dalla decisione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto di annullare il progetto di realizzazione del deposito di gas naturale liquefatto (GNL) che avrebbe dovuto garantire l'approvvigionamento di tale carburante. Alla luce di tale decisione il soggetto attuatore RFI, da ultimo con nota prot. 4925 del 9 agosto 2024, ha proposto di stralciare questa iniziativa da progetto.

A seguito di tale comunicazione da parte di RFI, effettuate le opportune verifiche circa l'impossibilità di realizzare l'intervento, la Direzione Generale ha formalizzato la richiesta di stralcio dell'intervento al competente ufficio di Gabinetto del Ministero in data 21 ottobre 2024, ed è tuttora in attesa del relativo riscontro.

Si segnala infine che il Sub-investimento II lettera b), prevede anche la realizzazione di sistema di collegamento a terra, da utilizzarsi durante le soste in invasatura delle navi ibride, tramite realizzazione di impianti fotovoltaici nelle ampie aree disponibili. Relativamente a questa iniziativa, del valore di 1 mln. di euro, RFI ha comunicato con

la suddetta comunicazione prot. 4925 del 9 agosto 2024 l'incremento della potenza installata da 350 KW a 2000 KW.

In considerazione di quanto sopra rappresentato con riferimento ad entrambi gli interventi afferenti alla misura M2 – C2 – IC2 – Sub-investimento II, la Direzione Generale ha sottoposto in data 21 ottobre 2024 all'Ufficio di Gabinetto del Ministero la proposta di rimodulazione del progetto con revisione della relativa scheda progetto *Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – Navi* inclusa nell'Allegato 1 al d.m. MEF del 15 luglio 2021, come di seguito rappresentato:

a. Rinnovo flotta mezzi veloci Blue Jet

Stralcio completo dell'intervento dal PNC (riduzione dell'importo da 60 mln. di euro a 0 mln. di euro)

- ibridizzazione flotta esistente per le navi RFI adibite a traghettamento ferroviario attraverso lo Stretto di Messina;
- riduzione del numero di iniziative da tre a due, per le sole Navi Iginia (7 mln. di euro) e Messina (3 mln. di euro);
- rimodulazione della data dell'obiettivo finale di completamento (ibridizzazione Nave Messina) a Giugno 2026;
- modifica della potenza dell'impianto di ricarica a terra da 350 KW a 2000 KW (1 mln. di euro);
- stralcio dell'intervento di ibridizzazione della nuova nave (da 9 mln. a 0 mln. di euro);
- riduzione dell'importo complessivo da 20 milioni a 11 milioni di euro.

Con riferimento sia al quadro previsionale attualmente in vigore che alla proposta di rimodulazione datata 21 ottobre 2024 attualmente in attesa di approvazione, si rappresenta di seguito una tabella finanziaria riepilogativa:

Tabella n. 4 – Sub investimento II - Tabella finanziaria riepilogativa

	Quadro finanziario in vigore	Proposta di Rimodulazione in attesa di approvazione
a. Rinnovo flotta mezzi veloci Blue Jet	60 mln €	0 €
Acquisto di n.3 mezzi veloci	60 mln €	0 €
b. Ibridizzazione flotta esistente per le navi RFI adibite a traghettamento ferroviario attraverso lo Stretto di Messina	20 mln €	11 mln €
Ibridizzazione Nave Iginia	7 mln €	7 mln €
Ibridizzazione Nave Messina	3 mln €	3 mln €
Ibridizzazione Nuova nave	9 mln €	0 mln €
Sistemi di Terra	1 mln €	1 mln €
TOTALE M2 – C2 – IC2 – Sub-investimento II	80 mln €	11 mln €

Fonte: Elaborazione dati MIT – DGTF

La Direzione è tuttora in attesa del positivo recepimento da parte dei superiori uffici di tale proposta di rimodulazione.

Per quanto riguarda i pagamenti, si comunica che la Direzione, in data 11 dicembre 2024, a fronte della richiesta di erogazione risorse pervenuta da RFI in data 6 dicembre 2024, ha trasmesso all'Ufficio Centrale del Bilancio il decreto direttoriale n. 144 che autorizza l'impegno e il pagamento della somma complessiva di euro 6.411.828,64 a favore di RFI, a fronte dell'attestazione da parte di RFI del consuntivo per lavori effettuati di pari importo a tutto il 31 ottobre 2024.

3.1. L'aggiornamento sullo stato di attuazione Sub-investimento II – IC2 - Intervento PNRR "Rinnovo flotte, bus, treni e navi verdi – navi" – (M2 – C2) (prot. n. 0302 in data 14.01.2025)

In relazione all'intervento Sub-investimento II, la competente Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie-DIV.2 – Infrastrutture ferroviarie Contratto di programma del Ministero dei trasporti, ha confermato di essere ancora in attesa dell'approvazione della richiesta di rimodulazione della scheda

dell'investimento Sub.II del progetto *Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – Navi* inclusa nell'Allegato 1 al d.m. MEF del 15 luglio 2021, richiesta sottoposta in data 21 ottobre 2024 all'Ufficio di Gabinetto di del Ministero. Per quanto riguarda i pagamenti, a fronte della richiesta di erogazione risorse pervenuta da RFI in data 6 dicembre 2024, in data 11 dicembre 2024 la Direzione Generale ha trasmesso all'Ufficio Centrale del Bilancio il decreto direttoriale n. 144 che autorizza l'impegno e il pagamento della somma complessiva di euro 6.411.828,64 a favore di RFI, a fronte dell'attestazione da parte di RFI del consuntivo per lavori effettuati di pari importo a tutto il 31 ottobre 2024. Il suddetto pagamento è stato eseguito in data 20 dicembre 2024.

CAPITOLO II
PROFILI DI SINTESI VALUTATIVA TRATTI DALL'ANALISI RICOGNITIVA

Sommario: 1. La *governance* esercitata sull'attuazione degli investimenti sub.I-III della misura del PNC.2 "Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – Navi". - 2. La *governance* esercitata sull'attuazione degli investimenti sub.II della misura del PNC.2. "Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – Navi"

1. La *governance* esercitata sull'attuazione degli investimenti sub.I-III della misura del PNC.2. "Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – Navi"

La competente Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne ha relazionato sull'attività svolta per l'attuazione degli interventi PNRR al secondo semestre 2024 dei due sub.investimenti I-III di spesa finanziati e dei progetti contenuti, di cui è autorità responsabile ed anche soggetto attuatore.

Per il Sub-investimento I, la Direzione Generale per il mare ha proceduto all'istruttoria di verifica della documentazione pervenuta da parte dei beneficiari per l'adozione dei provvedimenti di erogazione dei contributi agli aventi diritto.

In relazione all'obiettivo *Upgrading* nuove navi, (identificati dalle graduatorie CEEAG 1 e GBER 1), risultano un totale di n. 13 nuove costruzioni.

La Direzione ha emesso sei provvedimenti di liquidazione delle rate di contributo (SAL) a seguito di verifica della rendicontazione trasmessa dai beneficiari; sono in corso le istruttorie relative al pagamento dei SAL di due interventi e alla liquidazione del saldo di cinque interventi già conclusi. La Direzione ha istruito e poi accolto sette richieste di proroga del termine di realizzazione dell'intervento. La Direzione ha in corso l'istruttoria di una richiesta di variante tecnico realizzativa per la verifica della sussistenza dei requisiti previsti.

In relazione all'obiettivo *Retrofit* Navi esistenti (identificati dalle graduatorie CEEAG 2 e GBER 2), risultano un totale di 25 interventi. La Direzione ha emesso quattro provvedimenti di liquidazione del saldo del contributo. La Direzione ha in corso l'istruttoria di verifica della rendicontazione presentata di sei interventi conclusi, mentre di ulteriori quattro conclusi la Direzione è in attesa di ricevere la

rendicontazione da controllare al fine della liquidazione a saldo. La Direzione ha in corso l'istruttoria per il pagamento dei SAL di quattro interventi in corso, mentre per ulteriori due in corso non risulta ancora pervenuta richiesta di liquidazione del contributo.

Nel corso del mese di ottobre 2024, la Direzione Generale ha provveduto ad effettuare il monitoraggio degli interventi di ammodernamento.

La Direzione ha istruito ed approvato tre richieste di proroga pervenute nel corso del secondo semestre 2024; ha istruito ed approvato due richieste di variante tecnico realizzativa per le quali è stata effettuata la verifica dell'ottemperanza di tutti i requisiti previsti. La Direzione ha emesso decreti di revoca dei contributi a seguito di istanza di rinuncia relativamente a 5 interventi con restituzione dell'importo percepito a titolo di anticipazione maggiorato degli interessi di legge.

Sul piano del recupero delle assegnazioni finanziarie accantonate, la Direzione, nella seconda metà del mese di dicembre 2024, ha emesso n. 15 decreti di variazione dell'impegno pluriennale con imputazione sul capitolo 7605 residui di lettera F anno 2023 – pg. 1, completando così l'emissione di tutti i decreti di impegno.

Per il Sub-investimento III, sul piano delle assegnazioni finanziarie, la Direzione ha chiesto ed attenuto dall'Ufficio Centrale di Bilancio il disaccantonamento delle somme pari ad euro 912.651 sul capitolo di bilancio del ministero dei trasporti n. 7603, pg. 1.

La Direzione ha continuato nell'istruttoria della rendicontazione pervenuta al fine della liquidazione dei SAL.

2. La *governance* esercitata sull'attuazione degli investimenti sub.II della misura del PNC.2. "Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – Navi"

La competente Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie-DIV.2 – Infrastrutture ferroviarie Contratto di programma del Ministero dei trasporti esercita la *governance* sul sub.II il cui soggetto attuatore è RFI. Come già evidenziato, l'annullamento nel dicembre 2022 del deposito di gas naturale liquefatto sullo Stretto di Messina ha condizionato l'attuazione di alcuni progetti del Sub.II.

a.) Rinnovo flotta mezzi veloci Blue Jet

A seguito dell'esito negativo della gara per la fornitura dei mezzi navali veloci passeggeri, a propulsione GNL/Elettrica, ad uso della Società Blujet, il soggetto attuatore RFI nel novembre 2023 ha chiesto la modifica della scheda di gara per l'approvvigionamento di tre unità navali, con modifica della propulsione alla tipologia *diesel*/elettrica in luogo della precedente GNL/elettrica; la Direzione Generale ha istruito la richiesta che è al vaglio del Ministero.

RFI nell'agosto 2024 ha richiesto alla Direzione lo stralcio dell'intervento relativo all'acquisto delle tre unità navali veloci (60 mln. di euro) dal PNC stante il silenzio del ministero circa la richiesta di modifica della scheda di Progetto circa la propulsione; la Direzione nell'ottobre 2024 ha istruito la richiesta circa la sussistenza dei motivi ed è in attesa di riscontro da parte del Gabinetto del Ministero.

RFI ha comunicato l'intenzione di acquistare n. 1 Unità Veloce per 23 mln. di euro a valere sulle risorse statali disponibili sul più ampio intervento A1008 del Contratto di Programma – Investimenti 2022- 2026 tra MIT e RFI, al fine di garantire alla controllata Blujet di RFI di poter svolgere i servizi di continuità territoriale attraverso lo stretto di Messina.

b.)Ibridizzazione flotta esistente per le navi RFI adibite a traghettamento ferroviario attraverso lo Stretto di Messina

L'ibridizzazione di nave Iginia tramite installazione di un sistema di batterie e motori elettrici è stato completato da RFI nel luglio 2023, in linea con le tempistiche previste dalla scheda progetto.

L'ibridizzazione della seconda nave Messina, fissata nella scheda progetto al 31 dicembre 2024, nell'agosto 2024 è stata rimodulata dal soggetto attuatore RFI al 30 giugno 2026.

La terza iniziativa, che prevedeva l'installazione di motori GNL *dual fuel* su una nave di nuova costruzione, è stata stralciata dal soggetto attuatore RFI nell'agosto 2024; la Direzione Generale ha istruito la richiesta e nell'ottobre 2024 l'ha formalizzata al competente ufficio di Gabinetto del Ministero in data 21 ottobre 2024, ed è tuttora in attesa del relativo riscontro.

In relazione alla quarta iniziativa progettuale del Sub-investimento II lettera b) (la

realizzazione di sistema di collegamento a terra, da utilizzarsi durante le soste in invasatura delle navi ibride, tramite realizzazione di impianti fotovoltaici nelle ampie aree disponibili) RFI ha incrementato la potenza installata da 350 KW a 2000 KW.

La Direzione Generale nell'ottobre 2024 ha sottoposto all'Ufficio di Gabinetto del Ministero la proposta di rimodulazione del progetto con revisione della relativa scheda Progetto: a) Rinnovo flotta mezzi veloci *Blue Jet*, stralcio completo dell'intervento dal PNC con riduzione dell'importo da 60 mln. di euro a 0 mln. di euro; b) Ibridizzazione flotta esistente per le navi RFI adibite a traghettamento ferroviario attraverso lo Stretto di Messina: riduzione del numero di iniziative da tre a due, per le sole Navi Iginia (7 mln. di euro) e Messina (3 mln. di euro) con rimodulazione della data dell'obiettivo finale di completamento (ibridizzazione Nave Messina) a giugno 2026; modifica della potenza dell'impianto di ricarica a terra da 350 KW a 2000 KW (1 mln. di euro); stralcio dell'intervento di ibridizzazione della nuova nave (da 9 mln. a 0 mln. di euro). La Direzione è tuttora in attesa della decisione circa tale proposta di rimodulazione.

In punto di pagamenti, la Direzione nel dicembre 2024 ha trasmesso all'Ufficio Centrale del Bilancio un decreto di impegno e pagamento della somma complessiva di euro 6.411.828,64 a favore di RFI, a fronte dell'attestazione da parte di RFI del consuntivo per lavori effettuati di pari importo a tutto il 31 ottobre 2024. Il suddetto pagamento è stato eseguito in data 20 dicembre 2024.

CAPITOLO III
CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI

Sommario: 1. Alcuni profili di analisi dell'investimento sub.I . – 2. Alcuni profili di analisi dell'investimeno sub.III. – 3. Alcuni profili di analisi dell'investimento sub.II. – 4. Le conclusioni.

Per sintesi e non aggravamento, si fa richiamo e rimando alle considerazioni già offerte nel precedente referto, circa i vincoli di contesto che hanno pesantemente condizionato l'attuazione della misura.

1. Alcuni profili di analisi dell'investimento sub.I

Come ampiamente ed approfonditamente analizzato nel precedente referto (cui si richiama la lettura) l'investimento principale sub.I, è molto innovativo perché la tecnologia verde di riconversione della propulsione, di fatto, non è ancora effettivamente disponibile (matura), è scarsa e pertanto molto costosa; inoltre è complessa la disciplina regolatoria dell'intervento, per la tipologia e i parametri tecnici degli interventi ammessi a finanziamento, l'entità del contributo riconoscibile, per ciascuna delle tipologie di intervento, le modalità e le condizioni di erogazione dei contributi, le modalità ed i requisiti necessari per la presentazione delle domande di ammissione ai contributi.

Nel dicembre 2022 era stata approvata una graduatoria mediante procedura a sportello (in ordine cronologico) che su 90 domande ne aveva ammesso a beneficio 88 pari ad euro 163.395.152,75 rispetto allo stanziamento di 500 milioni.

Su 88 domande ammesse solo 38 sono divenute progetti (dotati di CUP) pari a 47 milioni di contributi; sono stati pagati 23 milioni ed altrettanti dovranno esserlo. Sulle motivazioni di tale *gap* (38 domande finanziate per 47 milioni su 88 domande ammesse per 163 milioni a fronte di uno stanziamento di 500 milioni) ha inciso in modo determinante la complessità di contesto esterno già rappresentata; a ciò si è aggiunto – elemento non trascurabile – l'elevato costo di riconversione della propulsione sul mercato europeo rispetto a quello asiatico *(dumping*); per cui gli originari accorrenti hanno preferito rinunciare alla domanda appena hanno realizzato che il contributo

corrisposto, anche nel massimo importo, comunque non avrebbe consentito di recuperare il margine di *dumping* dei minori costi di riconversione, senza alcun contributo pubblico, sul mercato asiatico.

In tale articolato e complesso contesto, si rappresenta il dato molto positivo di attuazione del sub.I proprio in relazione alla complessità del quadro regolatorio, ulteriormente complicato – inoltre- dall'intervenuto mutamento ed aggiornamento della disciplina dei due distinti regimi di aiuti di stato applicabili (GIBER-CEAG) in relazione alla tipologia degli interventi ammessi a contributo.

2. Alcuni profili di analisi dell'investimento sub.III

Come già riferito nel primo referto, l'investimento sub-III. per cui sono stati stanziati 220 milioni consiste in 6 progetti (unità navali per il bunkeraggio, messa in esercizio dei liquefattori e dei punti di rifornimento) il cui sviluppo è stato condizionato dal mutato quadro macroeconomico nazionale ed internazionale relativamente al GNL.

I 6 progetti ammessi sono stati finanziati per circa 60 milioni di impegni e sono stati liquidati per circa 13,6 milioni.

3. Alcuni profili di analisi dell'investimento sub.II

La Direzione competente ha analiticamente motivato le richieste di modifica della scheda dei progetti inseriti nel sub.II. che porterebbe il valore del programma da 80 a 11 milioni a causa dello stralcio dell'acquisto delle navi a propulsione verde (a. rinnovo flotta veloce 60 milioni) e lo stralcio dell'ibridizzazione della nuova nave (b. 9 milioni). Si richiama, sul punto delle motivazioni delle richieste di stralcio del sub.II let.a), l'analisi di contesto formulata, nel referto precedente ed in questo, relativamente al sub.I.

4. Le conclusioni

Per i profili di contesto (interno ed esterno) che hanno condizionato l'investimento, si richiamano le conclusioni già rassegnate nel referto precedente.

Alle considerazioni già rassegnate circa l'indisponibilità effettiva e gli alti costi della tecnologia di propulsione verde, che ha fortemente condizionato l'esito del sub.I, ma soprattutto del sub.II-let.a), si aggiunge la difficoltà di contesto ambientale esterno (tensioni sul mercato energetico) che ha condizionato l'attuazione del sub.III, la realizzazione di impianti di liquefazione di gas naturale e di punti di rifornimento di gas naturale liquefatto (GNL) e Bio-GNL in ambito portuale nonché l'acquisto di unità navali necessarie alle attività di bunkeraggio.

Si conferma che entrambe le Direzioni del ministero stanno continuando ad esercitare una stretta attività di *governance* relativamente all'attuazione dei rispettivi sub.investimenti di competenza.

In particolare la DG per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie, responsabile del sub.II, ha istruito ed accolto la richiesta di RFI, quale soggetto attuatore, di stralcio del progetto a) Rinnovo flotta mezzi veloci Blue Jet pari a 60 milioni che prevedeva l'acquisto di n. 3 nuovi mezzi ibridi a basse emissioni per l'attraversamento dello stretto di Messina; per il progetto b) Ibridizzazione flotta esistente per le navi RFI adibite a traghettamento ferroviario attraverso lo Stretto di Messina ha istruito ed accolto lo stralcio del sotto-progetto di ibridizzazione della nuova nave (pari a 9 milioni) con riduzione del valore del progetto da 20 a 11 milioni. Correttamente la Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie nell'ottobre 2024 ha formulato una proposta di revisione complessiva del sub.2 al Gabinetto del ministero.

Allegati

All. 1 – Piano Nazionale per gli investimenti complementari

PIANO NAZIONALE PER GLI INVESTIMENTI COMPLEMENTARI

DECRETO-LEGGE 6 maggio 2021, n. 59, "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti"

SCHEDA PROGETTO

AMMINISTRAZIONE PROPONENTE: Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

NOME DEL PROGETTO: RINNOVO DELLE FLOTTE DI BUS, TRENI E NAVI VERDI – NAVI

Obiettivo: La misura, divisa in tre azioni distinte, si pone i seguenti obiettivi:

- Sub-investimento I – (costo complessivo di 500 mln di euro) Rinnovare la flotta navale mediterranea con unità a combustibile in grado di ridurre l'impatto ambientale.
- Sub-investimento II - (costo complessivo di 80 mln di euro) Rinnovo della flotta navale per l'attraversamento stretto di Messina: mezzi veloci, di proprietà RFI, che garantiscono la continuità territoriale in interconnessione con i treni da/per Villa S.Giovanni e Messina con nuovi mezzi ibridi a basse emissioni, ibridizzazione di 3 unità navali per trasporto treni, di proprietà di RFI, per limitare le emissioni atmosferiche.
- Sub-investimento III – (costo complessivo di 220 mln di euro) Aumentare la disponibilità di combustibili marini alternativi (GNL).

NATURA: investimento

IMPORTO TOTALE

MLN €
800,00

COMPLEMENTARIETA' CON PNRR

MISSIONE – COMPONENTE PNRR
Missione 2 - Rivoluzione verde e transizione ecologica Componente 2 - Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile

TEMPISTICHE DI ATTUAZIONE:

DA	A
2021	2026

MODALITA' DI ATTUAZIONE:

Vedere relazione illustrativa

LOCALIZZAZIONE

NAZIONALE	TERRITORIALE
x	x

Se Territoriale, indicare località
Vedere relazione illustrativa (Stretto di Messina)

SOGGETTI ATTUATORI

SUB I: Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili tramite bando individuerà le imprese armatoriali beneficiarie del cofinanziamento pubblico per l'ammodernamento sostenibile della flotta.

SUB II: Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili nell'ambito del contratto di programma RFI con il MIMS.

SUB III: Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili tramite bando pubblico individuerà società di produzione e distribuzione di GNL e bio GNL che attueranno gli interventi con un cofinanziamento pubblico.

CRONOPROGRAMMA FINANZIARIO

Intervento	Importo a valere sulle risorse del Piano complementare [mln €]	Ripartizione risorse [mln €]					
		2021	2022	2023	2024	2025	2026
SUB I	500,00	18,00	17,20	56,50	157,60	142,00	108,70
SUB II	80,00	20,00	30,00	30,00	-	-	-
SUB III	220,00	7,00	7,00	42,30	64,40	58,00	41,30
TOTALE	**800,00**	**45,00**	**54,20**	**128,80**	**222,00**	**200,00**	**150,00**

INFORMAZIONI AGGIUNTIVE E RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Monitoraggio

Il monitoraggio dell'avanzamento procedurale e fisico degli interventi avverrà tramite i sistemi informativi RGS.

Risultati finali

Sub-investimento I

- Interventi di refitting e costruzione delle navi nuove.
- Messa in esercizio delle navi nuove.

Sub-investimento II

- Ibridizzazione 3 navi traghettamento treni nello Stretto di Messina.
- Realizzazione di 3 unità navali veloci.

Sub-investimento III

- Messa in esercizio di micro-liquefattori di almeno 50.000 tonnellate annue di capacità produttiva anche attraverso soluzioni modulari.
- Costruzione di navi di piccole dimensioni adatte ad attività di bunkeraggio.
- Adeguamenti rigassificatori nazionali in ambito portuale con infrastrutture per il rifornimento marino e terrestre e relative infrastrutture accessorie.

Relazione illustrativa

In Italia il trasporto marittimo svolge un ruolo rilevante come servizio di trasporto pubblico per la mobilità nelle aree costiere. L'importanza cruciale del trasporto marittimo rende necessario lo sviluppo di un'offerta adeguata di combustibili alternativi e la disponibilità di unità navali ad alta efficienza energetica disponibili per il trasporto pubblico e commerciale.

L'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) - attraverso l'allegato VI della Convenzione MARPOL - fornisce prescrizioni e indicazioni per ottenere una significativa riduzione dell'impatto ambientale generato da unità navali. In particolare, la revisione dell'Allegato VI, approvata durante l'ultima riunione IMO MEPC 58 e in vigore dal 1° luglio 2010, contiene restrizioni progressive sulle emissioni di NOx dei motori diesel marini.

Il primo strumento normativo obbligatorio per la riduzione delle emissioni di gas serra è l'indice di efficienza energetica (EEDI) adottato dall'IMO nel 2011 - Allegato VI della MARPOL - Risoluzione MEPC.203 (62). L'EEDI impone gradualmente delle restrizioni sulle emissioni

di CO_2 delle navi, misurate in grammi per tonnellata-miglio. Il livello di riduzione di CO_2 (grammi di CO_2 per tonnellata-miglio) è fissato al 10% entro il 2020, al 20% per il 2025 e al 30% per il 2030. La percentuale di riduzione per ogni tipo di nave è calcolata sulla base di un valore di riferimento calcolato sulle navi costruite tra il 2000 e il 2010. Tutte le navi costruite prima del 2010 non sono conformi a queste norme.

Le Linee Guida per la redazione dei Documenti di Pianificazione Energetica Ambientale dei Sistemi Portuali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Ambiente incentivano l'utilizzo del GNL nel trasporto marittimo. Allo stato attuale ci sono criticità sia in termini di offerta che di domanda.

Dal punto di vista dell'offerta l'Italia ha un numero limitato di infrastrutture per la produzione, liquefazione, stoccaggio e distribuzione al mercato stradale e marino di gas naturale liquefatto (GNL) e Bio metano Liquefatto (BioGNL) . Il GNL ed il BioGNL si stanno sempre più affermando a livello mondiale come combustibili di transizione verso un futuro a zero emissioni di carbonio nel settore del trasporto marittimo. Infatti, il GNL e BioGNL hanno comprovati benefici ambientali rispetto ai carburanti convenzionali (ad esempio il gasolio marino ed il gasolio stradale): tipicamente producono minori emissioni di anidride carbonica (CO_2), mentre eliminano virtualmente le emissioni di ossido di azoto (NO_x), ossido di zolfo (SO_x) e particolato (PM).

La costruzione di impianti di liquefazione allacciati alla rete gas nazionale e la conseguente disponibilità di GNL e BioGNL sarà uno degli elementi fondamentali per l'Italia nel periodo di transizione energetica verso un sistema di trasporti completamente decarbonizzato, in quanto consentirà di soddisfare la domanda di GNL e BioGNL per i trasporti (marittimi e terrestri) a partire dal gas naturale via tubo e pertanto consentendo a tutti i consumatori l'accesso al mercato gas nazionale, altamente competitivo e trasparente. La capacità complessiva degli impianti di liquefazione sul territorio nazionale si attesterà in almeno 150.000 tonnellate annue, tale da permettere uno sviluppo importante del mercato del GNL e BioGNL come combustibile green per il trasporto marittimo e stradale.

Lo scarso utilizzo del GNL come combustibile marino in Italia dipende da diversi fattori, il problema più critico riguarda la non competitività dei prezzi del GNL nei porti italiani causato dell'elevata complessità logistica rispetto agli altri porti europei.

Utilizzando le infrastrutture GNL già esistenti in Italia e associando l'acquisto di nuove unità navali per il trasporto del GNL per attività di bunkeraggio nave-nave, la domanda e l'utilizzo di GNL come combustibile marino in Italia potrebbe crescere velocemente per tutti i tipi di navi (crociere, navi cisterna, navi container, nazionali Ro-Ro / Ro-Pax) avendo l'Italia a disposizione una soluzione di pronta implementazione. La soluzione progettuale risulterebbe flessibile, scalabile in quanto le Bettoline GNL saranno in grado di rifornire i porti italiani e seguirne la crescita in termini di domanda di GNL.

L'adeguamenti dei rigassificatori nazionali in ambito portuale per il rifornimento marino e terrestre e relative infrastrutture accessorie permetterà lo sviluppo dei servizi di Small Scale, parallelamente al servizio presso i terminali nazionali esistenti, a favore delle attività verdi "green" del mercato marittimo del bunkeraggio, delle operatività interne ai porti e del trasporto stradale

Dal punto di vista della domanda, sia la flotta navale per il trasporto pubblico, che per la continuità territoriale, i servizi di cabotaggio e commerciali, sono caratterizzate da un'età media elevata e da una bassa efficienza del carburante che determina impatti ambientali negativi in termini di emissioni di gas serra e di inquinanti atmosferici.

Sub-investimento I - (costo complessivo di 500 mln di euro**) Rinnovo della flotta navale mediterranea con unità navali a combustibile pulito**

La flotta navale nel Mediterraneo sarà rinnovata con unità altamente performanti, dotati di sistemi di propulsione di ultima generazione, soluzioni ibride e innovative e sistemi di controllo digitale. In particolare, saranno attuate le seguenti misure di cofinanziamento pubblico per:

- retrofitting di unità navali esistenti con sistemi di propulsione di ultima generazione (motori dual fuel, motori GNL, batterie, sistemi ibridi calibrati su specifiche esigenze operative, celle a combustibile in grado di ridurre o eliminare l'impronta ambientale oltre a migliorare il comfort di viaggio per i passeggeri);
- realizzazione di nuove unità o aggiornamento di ordini in corso secondo i più stringenti criteri di efficienza energetica dell'IMO con l'integrazione di soluzioni innovative e sistemi propulsivi di ultima generazione.

L'ammodernamento di unità esistenti nonché la costruzione di nuove, mira a:

- allineare i requisiti delle unità navali alle più recenti normative di sicurezza, per quanto riguarda l'aumento dei margini di stabilità (SOLAS 2020) e la gestione avanzata degli incidenti e dei guasti (Safe Return to Port);
- allineare le unità navali ai più recenti indicatori di efficienza energetica e alle restrizioni sulle emissioni imposte dall'Allegato VI di Marpol;
- applicare sistemi di generazione / propulsione innovativi, in grado di ridurre o eliminare l'impronta ambientale;
- migliorare gli indici di sicurezza della navigazione e la protezione dell'ambiente marino;
- interfaccia innovativa tra layout portuale e progetto nave per migliorare la logistica di imbarco e sbarco;

- aumento dell'affidabilità tecnica delle unità, attraverso l'applicazione di sistemi di monitoraggio delle prestazioni e di manutenzione predittiva basati sull'intelligenza artificiale;
- aumentare i livelli di comfort, applicando metodi di calcolo e sistemazioni mutuati dall'esperienza delle navi da crociera.

Sub-investimento II - (costo complessivo di 80 mln di euro) **Rinnovo della flotta navale e nello Stretto di Messina per ridurre le emissioni** in linea con standard ecologici moderni

a) Rinnovo della Flotta mezzi veloci Blu Jet

L'attuale modello di esercizio di Blu Jet prevede 15 coppie di corse al giorno nella relazione Messina – Villa San Giovanni ed è attuato con 1 mezzo in linea, 1 di riserva calda, utilizzato frequentemente ogni giorno a causa dei ritardi dei treni in arrivo/partenza e n° 1 mezzo noleggiato per sopperire ai periodo di sosta per esigenze manutentive per i mezzi di proprietà sempre più frequenti a causa dell'intenso utilizzo.

Si ipotizza il rinnovo della Flotta con l'acquisto di 3 Mezzi Navali nuovi il cui costo stimato complessivo è pari circa a 60 M€ (che include anche i necessari costi di progettazione, materiale di scorta, la sorveglianza alla costruzione, gli imprevisti e le spese generali).

Anche per i mezzi veloci di nuova generazione si ipotizza la propulsione NLG/Elettrica.

Le nuove realizzazioni incidono significativamente sulla riduzione dell'emissione di CO2 e sui consumi.

b) Ibridizzazione flotta esistente per le navi RFI adibite a traghettamento ferroviario

Il progetto, per la parte ibrida, prevede per una prima nave (di nuova fornitura denominata Iginia) la predisposizione entro l'anno 2021, ed il completamento entro Giugno 2022, ovvero alla consegna dei pacchi batterie la cui fornitura è prevista dopo 1 anno dall'acquisto. L'ibridizzazione della nave Messina già in esercizio dal 2013 avverrà entro il 2024. Il bando di gara prossimo all'emanazione entro il 2021 per la costruzione di una nuova Unità navale Ibrida già prevede l'installazione di motori GNL dual fuel e la parte elettrica, la costruzione si completerà entro il 2025. Lo sviluppo prevede la predisposizione di: - 1 gruppo batterie di energia nominale minima 500 kWh - 3 motori elettrici - Sistema di collegamento a terra da utilizzarsi durante le soste in invasatura, di potenza 350 kW sufficiente a soddisfare l'intera richiesta nave - Installazione di pannelli fotovoltaici nelle ampie aree disponibili - Stazioni di ricarica a bordo per eventuali futuri treni con alimentazione autonoma a batterie. Complessivamente, si stima un investimento pari a 20 Mln di euro, al termine del quale le tre navi della flotta saranno ibride.

Sub-investimento III – (costo complessivo di 220 mln di euro) **Aumentare la disponibilità di combustibili marini alternativi in Italia attraverso:**

- impianti di liquefazione allacciati alla rete gas nazionale ciascuno con una capacità di almeno 50.000 tonnellate anche modulabile sul territorio italiano con particolare focus al sud ed al centro sud Italia.
- la costruzione di navi di piccole dimensioni adatte ad attività di bunkeraggio c.d. nave – nave,. Il GNL sarà fornito a tali navi attraverso l'adeguamento infrastrutturale dei terminali di rigassificazione per la ricarica di navi di piccole dimensioni
- L'implementazione di necessari adeguamenti ai rigassificatori nazionali in ambito portuale per il rifornimento marino (operazioni di ricarica bunkerine) e terrestre (costruzioni di punti di rifornimento e/o caricamento GNL) e relative infrastrutture accessorie

Il costo totale della misura è di 800 milioni di euro, di cui:

- 500 milioni di euro per il rinnovo della flotta navale mediterranea con unità navali a combustibile pulito (Sub-investimento I);
- 80 milioni di euro per il rinnovo della flotta navale del trasporto pubblico regionale con unità navali a combustibili puliti (Sub-investimento II);
- 220 milioni di euro per aumentare la disponibilità di combustibili marini alternativi in Italia (Sub-investimento III)

segue all. 1

CRONOPROGRAMMA PROCEDURALE - OBIETTIVI INIZIALI, INTERMEDI E FINALI

Trimestre	Obiettivi					
	Sub 3		Sub 1		Sub 2	
	MICROLIQUEFATTORI	NAVI BUNKERINE	UPGRADING NUOVE NAVI	RETROFIT NAVI	Acquisto navi	Ibridizzazione navi
III/2021	DM definizione tipologia e parametri tecnici degli interventi, entità, modalità e condizioni di erogazione del contributo riconoscibile per ciascuna tipologia di intervento.					Avvio Predisposizione Ibridizzazione prima nave Iginia traghettamento treni
		NOTIFICA UE e revisione		Notifica UE		Pubblicazione del bando di gara per fornitura di nave dual fuel ibrida elettrica
IV/2021					Pubblicazione del bando di gara per acquisto delle 3 nuove unità navali veloci	
I/2022	Decreto ministeriale per individuazione criteri di ammissibilità al finanziamento	Decreto ministeriale per individuazione criteri di ammissibilità al finanziamento	Decreto ministeriale per individuazione criteri di ammissibilità al finanziamento	Decreto ministeriale per individuazione criteri di ammissibilità al finanziamento	Pubblicazione del bando di gara per acquisto delle 3 nuove unità navali veloci	
II/2022					Aggiudicazione gara per acquisto delle 3 nuove unità navali veloci	Completamento Ibridizzazione Nave Iginia prima nave traghettamento treni
III/2022	Individuazione beneficiari e accordi procedimentali con beneficiari.	Individuazione beneficiari e accordi procedimentali con beneficiari.	Individuazione beneficiari e accordi procedimentali con beneficiari.	Individuazione beneficiari e accordi procedimentali con beneficiari.	Avvio dei lavori progettazione	
IV/2022						
I/2023	Avvio dei lavori	Avvio dei lavori				
II/2023			Sottoscrizione contratti	Sottoscrizione contratto	Consegna progettazione per le 3 nuove unità navali veloci	

segue all. 1

Trimestre	Obiettivi					
	Sub 3		Sub 1		Sub 2	
	MICROLIQUEFATTORI	NAVI BUNKERINE	UPGRADING NUOVE NAVI	RETROFIT NAVI	Acquisto navi	Ibridizzazione navi
III/2023					Avvio lavori realizzazione prima Unità Navale Veloce	
IV/2023						
I/2024						
II/2024						
III/2024					Conclusione lavori di realizzazione della prima unità veloce	
IV/2024				Consegna unità	Conclusione lavori di realizzazione della seconda unità veloce	Ibridizzazione nave traghetto Messina in esercizio
I/2025		Consegna navi	Consegna del 50% delle unità		Conclusione lavori di realizzazione della terza unità veloce	
II/2025						
III/2025						
IV/2025						Conclusione lavori di realizzazione nave dual fuel ibrida elettrica
I/2026	Messa in esercizio microliquefattori					
II/2026			Consegna del restante 50% delle unità			
III/2026						
IV/2026						

Allegato 2 Tabella riepilogativa Sub Investimento I (aggiornata al 12.12.2024)

n	n decreto	prot	società	iniziativa	graduatoria	proroga	totale contributo	anticipazione 20% pagata	2° importo erogato	nota	3° importo erogato	nota	totale pagato	residuo da pagare
1	135	38107	CARONTE & TOURIST ISOLE MINORI S.p.A	Sostituzione motori principali esistenti con nuove unità che consentono l'utilizzo e l'incremento della percentuale di utilizzo di biocarburanti della nave sansovino	CEEAG2		1.082.436,70	-	1.082.436,70	saldo	-		1.082.436,70	-
2	136	37959	BLUFERRIES S.r.l.,	Acquisto nuova nave Ro-Ro passeggeri a propulsione ibrida denominata sikania II hybrid	GBER1	si	7.000.328,40	1.400.065,68	2.800.131,36	sal2 e 3	1.400.065,68	sal3	5.600.262,72	1.400.065,68
3	137	38159	ALILAURO S.p.A	Ammodernamento dell'unità veloce passeggeri DSC GIOVE JET	GBER2	si	425.070,40	85.014,08					85.014,08	340.056,32
4	138	38159	~~ALILAURO S.p.A~~	~~Ammodernamento dell'unità veloce passeggeri HSC AGOSTINO LAURO JET~~	~~GBER2~~		0,00	85.316,80	**ha restituito**				-	
5	167	37901	NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO SRL	DSC AMALFI JET	GBER2		83.253,00	16.650,60					16.650,60	66.602,40
6	157	37967	NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO SRL	DSC SALERNO JET	GBER2		99.631,00	19.926,20					19.926,20	79.704,80
7	151	37966	NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO SRL	HSC SUPERJET	GBER2		90.032,00	18.006,40					18.006,40	72.025,60
8	148	37884	NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO SRL	DSC ISCHIA JET	GBER2		111.944,00	22.388,80					22.388,80	89.555,20
9	155	37892	NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO SRL	HSC JUMBO JET	GBER2		14.941,45	3.014,60	11.926,85	saldo			14.941,45	-
10	149	37897	~~NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO SRL~~	~~DSC CAPRI JET~~	~~GBER2~~		0,00	**4.440,40**	ha restituito				-	-
11	153	37956	NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO SRL	HSC SANTA LUCIA	GBER2		18.000,00	3.600,00					3.600,00	14.400,00

n	n decreto	prot	società	iniziativa	graduatoria	proroga	totale contributo	anticipazione 20% pagata	2° importo erogato	nota	3° importo erogato	nota	totale pagato	residuo da pagare
12	154	37907	~~NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO SRL~~	~~DSC NAPOLI JET~~	~~GBER2~~		0,00	**10.572,40**	ha restituito				-	-
13	156	37960	NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO SRL	DSC SORRENTO JET	GBER2		53.990,00	10.798,00					10.798,00	43.192,00
14	150	37886	NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO SRL	HSC VESUVIO JET	GBER2		30.950,00	6.190,00					6.190,00	24.760,00
15	152	37919	~~NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO SRL~~	~~M/N PATRIZIA~~	~~GBER2~~		0,00	**3.500,00**	**ha restituito**				-	
16	158	37289	LIBERTY LINES SPA	LIBERTY C.838	CEEAG1		1.950.000,00	390.000,00	780.000,00	sal 1 2 3			1.170.000,00	780.000,00
17	160	37290	LIBERTY LINES SPA	LIBERTY C.839	CEEAG1		1.950.000,00	390.000,00	780.000,00	sal 1 2 3			1.170.000,00	780.000,00
18	159	37292	LIBERTY LINES SPA	LIBERTY C.840	CEEAG1		1.950.000,00	390.000,00	780.000,00	sal 1 2 3			1.170.000,00	780.000,00
19	161	37293	LIBERTY LINES SPA	LIBERTY C.841	CEEAG1		1.950.000,00	390.000,00	780.000,00	sal 1 2 3			1.170.000,00	780.000,00
20	164	37295	LIBERTY LINES SPA	LIBERTY C.842	CEEAG1	si	1.950.000,00	390.000,00	390.000,00	sal 1	390.000,00	sal 2 e e3	1.170.000,00	780.000,00
21	163	37297	LIBERTY LINES SPA	LIBERTY C.843	CEEAG1	si	1.950.000,00	390.000,00	780.000,00	sal 1 e 2			1.170.000,00	780.000,00
22	162	37296	LIBERTY LINES SPA	LIBERTY C.844	CEEAG1	si	1.950.000,00	390.000,00					390.000,00	1.560.000,00
23	165	37298	LIBERTY LINES SPA	LIBERTY C.845	CEEAG1	si	1.950.000,00	390.000,00					390.000,00	1.560.000,00
24	166	37299	LIBERTY LINES SPA	LIBERTY C.846	CEEAG1	si	1.950.000,00	390.000,00					390.000,00	1.560.000,00
25	184	38022	SNAV SPA	TMV58- 750 (1)	GBER1	si	4.317.000,00	863.400,00	1.726.800,00	sal I II III IV	863.400,00	salV	3.453.600,00	863.400,00
26	185	38025	SNAV SPA	TMV58-750 (2)	GBER1		4.527.000,00	905.400,00	905.400,00	sal 1 2	905.400,00	sal 3	2.716.200,00	1.810.800,00

n	n decreto	prot	società	iniziativa	graduatoria	proroga	totale contributo	anticipazione 20% pagata	2° importo erogato	nota	3° importo erogato	nota	totale pagato	residuo da pagare
27	228	38054	GENOVA TRASPORTI MARITTIMI S.R.L.	sg116	CEEAG1		7.972.500,00	1.594.500,00					1.594.500,00	6.378.000,00
28	89	38154	COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.P.A.	ATHARA	GBER2		410.983,24						-	410.983,24
29	92	38147	COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.P.A.	JANAS	GBER2		410.983,24	82.196,65					82.196,65	328.786,59
30	90	38171	COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.P.A.	BITHIA (ora MOBY ALE DUE)	GBER2		410.983,24	82.196,65						
31	97	38176	COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.P.A.	VINCENZO FLORIO	GBER2		163.109,76						-	163.109,76
32	95	38182	COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.P.A.	RAFFAELE RUBATTINO	GBER2		163.109,76						-	163.109,76
33	86	38169	MOBY SPA	MOBY TOMMY	GBER2	si	604.458,46						-	604.458,46
34	84	38146	MOBY SPA	MOBY AKI	GBER2		668.363,36	133.672,67					133.672,67	534.690,69
35	87	38181	MOBY SPA	MOBY WONDER	GBER2	si	613.713,08						-	613.713,08
36	85	38156	MOBY SPA	MOBY KISS	GBER2		88.617,72	17.723,54	70.894,18	saldo			88.617,72	
37	83	38144	~~MOBY SPA~~	~~MOBY NIKI~~	~~GBER2~~		-	**17.152,06**	ha restituito				-	-
38	82	37872	FORSHIP SPA	MEGA EXPRESS THREEE	GBER2		241.880,00		241.880,00	saldo			241.880,00	-

Fonte: Elaborazione dati MIT - DGTM

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

