



CORTE DEI CONTI

**SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO
SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO**

**RINNOVO FLOTTE, BUS, TRENI
E NAVI VERDI - NAVI**

Deliberazione 26 luglio 2024, n. 82/2024/G



CORTE DEI CONTI



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.....	11
Rapporto	13
Premessa metodologica e obiettivi del rapporto.....	15
Metodologia del rapporto	15
Obiettivi del rapporto	16
Sintesi	17
CAPITOLO I - Profili di sintesi tratti dall'analisi ricognitiva	19
1. Il PNC (I.C2): il progetto "Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi - navi" (all. n. 2).....	19
2. Il quadro regolatorio di riferimento. Gli obiettivi della misura del PNC	20
3. La procedura di finanziamento (decreto ministeriale 21 settembre 2022 n. 290) dell'investimento Sub.I. L'approvazione delle graduatorie (decreto direttoriale 29 dicembre 2022 n. 318)	23
4. La disciplina di erogazione delle risorse dell'investimento Sub.I. I parametri tecnici degli interventi ammessi a finanziamento (d. interm. n. 389 in data 12.10.2021).....	24
5. La disciplina attuativa del d. interm. n. 389 in data 12.10.2021: il decreto n. 290 in data 21.09.2022.: la disciplina comunitaria sugli aiuti di Stato.....	26
6. Gli interventi finanziati dell'investimento Sub.I. Gli obiettivi. Il differente regime di aiuti di Stato ed il correlato limite di aiuto: CEEAG o GBER (d. interm. n. 389/2021 – d.m. n. 290/2022).....	28
6.1. La procedura selettiva dell'investimento Sub.I. Le tre graduatorie. Le tipologie di interventi ammissibili (artt. 5-6 d. n. 290/2022).....	30
6.2. I costi ammissibili -sub.I (Art. 7 Costi ammissibili d.m. n. 290/2022): a) acquisto b) ammodernamento. Il differente limite del contributo in relazione al differente regime di aiuti scelto dal richiedente in fase di domanda (CEEAG o GBER)	31
6.3. La documentazione prodotta in sede di procedura selettiva -sub. I (art. 8 d.m. n. 290/2022). La valutazione delle domande. La graduatoria (artt. 13-14 d.m. n. 290/2022). L'erogazione dei contributi	32
7. Lo stato di attuazione della misura del PNC.2. "Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi - Navi": il rapporto di monitoraggio del MEF n. 10 al 31.12.2023 (all. 1).....	35

8. La risposta istruttoria della 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 (nota n. 15872 in data 30.05.2024)...	37
9. L'integrazione alla risposta istruttoria (nota n. 15872 in data 30.05.2024) della 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 (nota n. 16408 in data 05.06.2024) - sub. III.....	40
10. Lo stato di attuazione dell'investimento sub. II (nota n. 3500 in data 07.06.2024)	41
 CAPITOLO II - Profili di sintesi valutativa tratti dall'analisi ricognitiva	47
1. La relazione della Corte dei conti n. 5/2022.....	47
2. I limiti cognitivi della fase pre-istruttoria: la parziale implementazione della disciplina relativa all'accesso civico dei dati della pubblica amministrazione (FOIA). La mancata restituzione del link all'elenco dei beneficiari ed all'elenco dei provvedimenti di erogazione dei contributi.....	48
3. La procedura di selezione dei beneficiari- investimento sub.I: la corretta evidenza dell'evoluzione procedimentale.....	50
4. Il regime di aiuti di stato autorizzato C(2022) 8247 11/11/2022 in relazione al decreto n. 389/2021. Profili di analisi sui criteri applicativi (all. 1 d.m. n. 290/2022) - Investimento sub.I.....	51
5. Profili di analisi. I criteri applicativi della selezione (all. 1 d.m. n. 290/2022) in relazione al terzo sottocriterio del CEAAG. - Investimento sub.I	52
6. La contestualizzazione dell'analisi istruttoria: l'audizione informativa in data 04.06.2024 dello stato di attuazione del sub-investimento I.....	56
 CAPITOLO III - Conclusioni e raccomandazioni	59
1. Il focus della misura: l'investimento sub.I.....	59
2. Profili ricognitivi di sintesi sullo stato di attuazione dei tre sub.investimenti	60
3. Alcuni profili di criticità sulla misura	66
* * *	
INDICE DELLE TABELLE	
Tabella 1 - Tipologie interventi	25
* * *	
ALLEGATI	
Allegato 1 - Monitoraggio MEF al 31.12.2023	71
Allegato 2 - Piano nazionale per gli investimenti complementari	73
Allegato 3 - Open PNRR.....	79
Allegato 4 - Graduatoria 1 normativa applicabile GBER	83
Allegato 5 - Atti di concessione - Rinnovo o ammodernamento navi.....	86
Allegato 6 - Allegato al decreto di cui all'art. 8, comma 3 del decreto n. 389 del 12 ottobre 2021	87

DELIBERAZIONE



Deliberazione n. 82/2024/G

CORTE DEI CONTI

SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO SULLA GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

Il Collegio

Camera di consiglio del 15 luglio 2024

Presieduta dal Presidente Mauro Orefice

Composta dai magistrati:

Presidente della Sezione: Mauro OREFICE

Consiglieri: Paola COSA, Natale Maria Alfonso D'AMICO, Michele SCARPA, Gerardo de MARCO, Paolo ROMANO, Fabia D'ANDREA, Daniela ALBERGHINI

Primi Referendari: Paola LO GIUDICE, Salvatore GRASSO, Simonetta INGROSSO, Andrea GIORDANO

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 30 giugno 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. 1/2024 con cui i Magistrati sono assegnati a tutti i collegi;

vista l'ordinanza n. 15/2024 prot. n. 2660 del 5 luglio 2024, con la quale il Presidente della Sezione ha convocato il II Collegio per la camera di consiglio del 15 luglio 2024, al fine della pronuncia sulla gestione in argomento;

vista la nota prot. n. 2689 dell'8 luglio 2024 con la quale il Servizio di segreteria per le adunanze, ha trasmesso la suddetta nota e il rapporto in oggetto ai seguenti uffici:

- Ministero delle 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;
viste le memorie:

nota prot. n. 20059 del 9 luglio 2024 del 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, acquisita al prot. n. 2709 in pari data;

nota prot. n. 4215 dell'11 luglio 2024 del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto – Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie Div. 2 – Infrastrutture ferroviarie contratto di programma, acquisita al prot. n. 2747 in pari data;

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, Ministro delle 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 26 luglio 2024

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

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

PNRR	Piano nazionale di ripresa e resilienza
TFUE	Trattato sul funzionamento dell'Unione europea
MIT	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
PNC	Piano nazionale complementare
GNL	Gas naturale liquefatto
IMO	Organizzazione marittima internazionale
EEDI	Indice di efficienza energetica
DPEASP	Documenti di Pianificazione Energetica Ambientale dei Sistemi Portuali
BIOGNL	Biometano liquefatto
NOx	Ossido di azoto
SOx	Ossido di zolfo
PM	Particolato

CO2	Biossido di carbonio
RFI	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
RO-RO	Navi trasporto merci (carichi rotanti su ruote come automobili, autocarri oppure vagoni ferroviari)
RO-PAX	Traghetto che effettua anche servizio passeggeri
SEE	Spazio economico europeo
GT	Stazza lorda
GBER	Regolamento generale di esenzione per categoria
CEEAG	Aiuti di Stato a favore del clima, dell'ambiente e dell'energia
SAL	Stato avanzamento lavori
CUP	Codice unico di progetto
MIMS	Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
MEF	Ministero dell'economia e delle finanze
FOIA	<i>Freedom of Information Act</i> – Accesso civico generalizzato

RAPPORTO

Premessa metodologica e obiettivi del rapporto

Metodologia del rapporto

Il presente 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 ha tratto documentazione di analisi in fase preistruttoria sul sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT).

L'istruttoria (n. 2247 in data 4 giugno 2024) 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 competente per i sub-investimenti I e III. In fase istruttoria è stata effettuata una audizione (in data 4 giugno 2024) con il Direttore Generale della suddetta Direzione generale per il mare di analisi e commento dello stato di attuazione del sub-investimento I.

L'istruttoria (n. 2050 in data 15 maggio 2024) è stata effettuata 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 trasporto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sullo stato di attuazione del sub.investimento II.

Le competenti Direzione 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 - € 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.(2.1.1) 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 efficienza 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 (NO_x), ossido di zolfo (SO_x) 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 stanziare (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” (all.n. 2). – 2. Il quadro regolatorio di riferimento. Gli obiettivi della misura del PNC. – 3. La procedura di finanziamento (decreto ministeriale 21 settembre 2022 n. 290) dell’investimento Sub.I. L’approvazione delle graduatorie (decreto direttoriale 29 dicembre 2022 n. 318). – 4. La disciplina di erogazione delle risorse dell’investimento Sub.I. I parametri tecnici degli interventi ammessi a finanziamento (d. interm. n. 389 in data 12.10.2021). – 5. La disciplina attuativa del d. interm. n. 389 in data 12.10.2021: il decreto n. 290 in data 21.09.2022.: la disciplina comunitaria sugli aiuti di Stato. – 6. Gli interventi finanziati dell’investimento Sub.I. Gli obiettivi. Il differente regime di aiuti di Stato ed il correlato limite di aiuto: CEEAG o GBER (d. interm. n. 389/2021 – d.m. n. 290/2022). – 6.1. La procedura selettiva dell’investimento Sub.I. Le tre graduatorie. Le tipologie di interventi ammissibili (artt. 5-6 d. n. 290/2022. – 6.2. I costi ammissibili -sub.I (Art. 7 Costi ammissibili d.m. n. 290/2022): a) acquisto b) ammodernamento. Il differente limite del contributo in relazione al differente regime di aiuti scelto dal richiedente in fase di domanda (CEEAG o GBER). – 6.3. La documentazione prodotta in sede di procedura selettiva -sub. I (art. 8 d.m. n. 290/2022). La valutazione delle domande. La graduatoria (artt. 13-14 d.m. n. 290/2022). L’erogazione dei contributi. – 7. Lo stato di attuazione della misura del PNC.2. “Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – Navi”: il rapporto di monitoraggio del MEF n. 10 al 31.12.2023 (all. 1). – 8. La risposta istruttoria della 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 (nota n. 15872 in data 30.05.2024). – 9. L’integrazione alla risposta istruttoria (nota n. 15872 in data 30.05.2024) della 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 (nota n. 16408 in data 05.06.2024) - sub. III. – 10. Lo stato di attuazione dell’investimento sub. II (nota n. 3500 in data 07.06.2024).

1. Il PNC (I.C2): il progetto “Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – navi” (all. n. 2)

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 n. 1 e 3 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 è soggetto attuatore è Rete Ferroviaria Italiana (RFI) su delega del MIT.

2. Il quadro regolatorio di riferimento. Gli obiettivi della misura del PNC

Il vettore marittimo svolge un ruolo rilevante come mezzo al servizio del trasporto

pubblico per la mobilità nazionale, data la conformazione peninsulare e le peculiarità del sistema trasportistico nazionale. 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 MARPOLi - 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 CO2 delle navi, misurate in grammi per tonnellata-miglio. Il livello di riduzione di CO2 (grammi di CO2 per tonnellata-miglio) è fissato al 10 per cento entro il 2020, al 20 per cento per il 2025 e al 30 per cento 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.

La misura del PNC ha l'obiettivo di rinnovare la flotta navale nel Mediterraneo con unità altamente performanti, dotate di sistemi di propulsione di ultima generazione, soluzioni ibride e innovative e sistemi di controllo digitale.

In particolare, è prevista l'attuazione di specifiche misure di cofinanziamento pubblico. ⁱⁱ

Per quanto concerne il combustibile, 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 (CO₂), 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 dall'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.

3. La procedura di finanziamento (decreto ministeriale 21 settembre 2022 n. 290) dell'investimento Sub.I. L'approvazione delle graduatorie (decreto direttoriale 29 dicembre 2022 n. 318)

Il decreto ministeriale 21 settembre 2022 n. 290, in attuazione del decreto 12 ottobre 2021 n. 389, disciplina 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.

A seguito di convenzione stipulata in data 3 gennaio 2023, la RAM S.p.A., società *in house* del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, provvede allo svolgimento della Attività di supporto tecnico ed amministrativo del Ministero e, in tale ambito, all'espletamento delle verifiche amministrative, tecniche e contabili connesse al monitoraggio dell'attuazione del progetto “Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – navi - sub investimenti 1” nell'ambito del Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC). Le risultanze delle verifiche amministrative, tecniche e contabili, eseguite da RAM S.p.A. in attuazione della citata convenzione in data 3 gennaio 2023, formalmente acquisite, costituiscono presupposto istruttorio e decisionale per lo svolgimento dei compiti attribuiti alla Commissione di valutazione, ai sensi degli articoli 15 e 16 del decreto ministeriale 21 settembre 2022 n. 290. Con il decreto direttoriale 29 dicembre 2022 n. 318 sono state approvate le graduatorie ai sensi dell'art. 14, punto 3 del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290 in relazione alle domande pervenute per ciascuna graduatoria di cui all'art. 5 del citato decreto. Il contributo, fino alla concorrenza delle risorse disponibili, è erogato nel limite del 50

per cento dei costi necessari per il rinnovo ovvero l'ammodernamento delle navi, anche in fase di costruzione delle stesse.

4. La disciplina di erogazione delle risorse dell'investimento Sub.I. I parametri tecnici degli interventi ammessi a finanziamento (d. interm. n. 389 in data 12.10.2021)

Il decreto individua i criteri oggettivi del finanziamento ed i costi ammissibili, subordinati alla previa positiva decisione della Commissione sulla compatibilità con il mercato interno ai sensi dell'articolo 108, par. 3, TFUE.; nello specifico individua la tipologia ed i parametri tecnici degli interventi ammessi a finanziamento e l'entità del contributo riconoscibile per ciascuna delle tipologie di intervento.

Le risorse sono ripartite, per 250 milioni ciascuno, a (a) interventi di rinnovo della nave (costruzione di nuove unità navali dotate di una tipologia di impianto di propulsione a basso impatto ambientale) e a (b) interventi a basso impatto ambientale di completamento della nave in fase di costruzione o di ammodernamento. Le risorse eventualmente non utilizzate in una delle due tipologie di intervento sono destinate alla copertura delle richieste di contributo ammissibili eventualmente acquisite nelle altre tipologie di intervento.

L'assegnazione dei contributi, fermi restando i requisiti di ammissibilità, è effettuata, seguendo l'ordine cronologico di presentazione delle domande fino ad esaurimento delle risorse, ad imprese di navigazione (di cui all' articolo 265 del Codice della Navigazione) in possesso dei requisiti (previsti dall'articolo 143 del medesimo Codice) con organizzazione stabile nel territorio italiano. Le risorse sono erogate entro il 20 per cento all'atto della presentazione della garanzia fideiussoria come da art. 15 comma 3 d.m. n. 290/22 ed il resto a stati di avanzamento lavori.

Il mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma procedurale degli adempimenti o la mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio comportano la revoca del finanziamento qualora non risultino assunte obbligazioni giuridicamente vincolanti. Le risorse destinate agli interventi di lett. a) e b) sono destinate a quattro tipologie di interventi:

Tabella n. 1 – Tipologie interventi

Nn.	Intervento	Descrizione	Specifica	Art. 2 c. 1
1	Rinnovo della nave	Costruzione di nuove unità navali a scafo metallico	Costruzione di nuova unità navale dotata di una tipologia di impianto di propulsione a basso impatto ambientale	lett. a)
2	Rinnovo della nave in fase di costruzione	Completamento di nuove unità navali a scafo metallico	Completamento di nuova unità navale dotata di una tipologia di impianto di propulsione a basso impatto ambientale	lett. b)
3	Ammodernamento della nave	Lavori di modificazione dell'unità navale	Lavori di modificazione di alcune parti della nave, le cui caratteristiche principali restano sostanzialmente immutate	lett. b)
4	Ammodernamento della nave	Lavori di trasformazione che comportano un radicale mutamento delle caratteristiche principali della nave	Lavori di trasformazione comportanti l'allungamento della nave e nuova impiantistica associata, relativamente alla parte interessata	lett. b)

Fonte: Elaborazione Cdc su dati

Nell'ambito delle tipologie di intervento 2, 3 e 4 sono ammessi a contributo gli interventi specificamente elencati.ⁱⁱⁱ

Gli interventi sono destinati a a navi a scafo metallico iscritte nei Registri e nelle matricole nazionali ai sensi dell'art. 146 del Codice della navigazione o in altri registri di Paesi appartenenti all'Unione europea/SEE aventi una stazza lorda internazionale (GT) uguale o superiore alle 100 tonnellate. Sono, altresì, ammessi a contributo la costruzione di nuove unità navali a scafo metallico o gli interventi riferiti a navi in corso di costruzione iscritte nei Registri delle navi e dei galleggianti in costruzione ai sensi degli artt. 233 e 234 del Codice della navigazione o di nuova costruzione o in corso di costruzione in Paesi appartenenti all'Unione europea/SEE o in Paesi terzi aventi una stazza lorda internazionale (GT) uguale o superiore alle 100 tonnellate. Le navi devono essere operate sul territorio nazionale tramite collegamenti marittimi che comprendano un porto italiano e con traffico verso porti europei e/o mediterranei ovvero operanti in ambito portuale italiano. Per i cinque anni successivi all'erogazione definitiva del contributo, la nave oggetto di contributo deve restare iscritta nei registri

nonché essere operata da imprese di navigazione aventi stabile organizzazione nel territorio dello Stato.

Sono ammessi a contributo: a) i costi relativi alla costruzione di nuove unità navali a scafo metallico dotate di tipologia di impianto di propulsione a basso impatto ambientale volto alla riduzione delle emissioni inquinanti ed alla sostenibilità ambientale della navigazione; b) nel caso di completamento di nuove unità navali in fase di costruzione, modificazione e trasformazione delle unità navali esistenti, i costi relativi ai soli lavori ed alle sole componenti a basso impatto ambientale volte alla riduzione delle emissioni inquinanti ed alla sostenibilità ambientale della navigazione. Sono ammessi a contributo gli interventi per i quali il beneficiario abbia stipulato il relativo contratto di esecuzione a far data dal 1° gennaio 2021 e non oltre il 30 giugno 2023, con consegna della nave, certificata dall'Autorità marittima, entro i termini perentori del 31 dicembre 2024 (in caso di interventi di cui all'art. 2, comma 4, nn. 2, 3, e 4) e del 30 giugno 2026 (in caso di interventi di cui all'art. 2, comma 4, n.1).

Il monitoraggio delle procedure e degli interventi previsti è effettuato dalla Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili, ai sensi del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021 e tramite il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

Gli interventi sono classificati secondo una delle seguenti voci:

“C.2.1.1 - PNIC - Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi - Navi - Rinnovo della flotta navale mediterranea con unità navali a combustibile pulito - *Upgrading* nuove navi”;

“C.2.1.2 - PNIC - Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi - Navi - Rinnovo della flotta navale mediterranea con unità navali a combustibile pulito - *Retrofit* Navi”.

5. La disciplina attuativa del d. interm. n. 389 in data 12.10.2021: il decreto n. 290 in data 21.09.2022.: la disciplina comunitaria sugli aiuti di Stato

Nel settembre 2022 il MIT (con decreto n. 290/22) dava attuazione al d. interm. n. 389 del 2021.

La disciplina attuativa è stata oggetto di confronto con la Direzione Generale

Concorrenza della Commissione Europea (note prot. COMP/H3/MC/MH/abo comp(2022)1015516 del 9 febbraio 2022, prot. n. 8091 del 10 marzo 2022, prot. COMP/H-23/MC/ss - 2022/4093657 del 19 maggio, prot. n. 24830 del 2 agosto 2022). Ad esito di chiarimenti tecnici della Commissione UE (in data 27 luglio 2022, 12 agosto 2022), è emerso che le misure contenute nel decreto n. 389/2021 dovevano essere dichiarate compatibili con gli orientamenti contenuti nelle Linee Guida Ambiente ed Energia o, in alternativa, con il Regolamento generale di esenzione per categoria (GBER). Con comunicazione del 15 settembre 2022, in attesa della formale autorizzazione da parte della Commissione Europea, la Direzione Generale della Concorrenza della Commissione Europea, comunicava di non avere ulteriori commenti sullo schema del decreto n. 290 inviato per la preventiva condivisione. Il contributo è concesso per ciascun intervento ai sensi della Sezione 4.3.2 della Disciplina in materia di aiuti di Stato a favore del clima, dell'ambiente e dell'energia 2022 (CEEAG) ovvero, in alternativa, ai sensi degli articoli 36, 37 oppure 38 del Regolamento (UE) n. 651/2014 (GBER) della Commissione, del 17 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del TFUE. 2.

La domanda è corredata da apposita certificazione rilasciata dall'Organismo recante l'asseverazione che gli interventi da realizzarsi determinano il raggiungimento di almeno uno dei seguenti risultati: i) consentono all'unità navale di rientrare nella nozione di "veicolo pulito" ai sensi del punto 19 (20), lettera e) della CEEAG; ii) garantiscono il conseguimento di benefici di natura ambientale equivalenti a quelli di una nave pulita, misurabili utilizzando l'indice di abbattimento CO₂; iii) soltanto in caso di rinnovo di una nave in fase di costruzione o di ammodernamento di una nave esistente, consentono alla nave di utilizzare o incrementare la percentuale utilizzata di biocarburanti (esemplificativamente: bio-GNL, bio-Diesel) e combustibili sintetici (esemplificativamente: elettro-GNL, elettro-Diesel), ivi compresi i carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica (carburanti liquidi o gassosi, diversi da biocarburanti o da biogas, il cui contenuto energetico non provenga però da biomassa) per il trasporto, in aggiunta o in alternativa ai combustibili fossili tradizionali ovvero che consentano l'utilizzo di propulsione eolica.

La graduatoria è stilata in base ai benefici di sostenibilità ambientale conseguiti, misurati alla luce dell'indice di abbattimento CO₂ e determina, per ciascuna domanda, il contributo concedibile. Con decreto n. 318 in data 29.12.2022 è stata approvata la graduatoria delle domande ammesse a contributo.

6. Gli interventi finanziati dell'investimento Sub.I. Gli obiettivi. Il differente regime di aiuti di Stato ed il correlato limite di aiuto: CEEAG o GBER (d. interm. n. 389/2021 – d.m. n. 290/2022).

La misura finanzia interventi a basso impatto ambientale, segnatamente sistemi di propulsione a basso impatto ambientale (di cui all'art. 2, comma 5, lett. a), b) e c) del decreto n. 389/2021)¹ ed altri interventi (art. 2, comma 5, lettere da d) a y)) per i quali il richiedente possa dimostrare una riduzione dell'impatto ambientale, significativa rispetto ad unità di pari dimensioni operante su rotte o servizi analoghi; gli interventi devono garantire un abbattimento di CO₂, misurato attraverso un indice (allegato 1 al decreto n. 290/2022), su navi nuove o su navi esistenti in fase di ammodernamento e completamento.

I contributi sono concessi ai sensi della Sezione 4.3.2 della Disciplina in materia di aiuti di Stato a favore del clima, dell'ambiente e dell'energia 2022 (CEEAG) ovvero, in alternativa, ai sensi degli articoli 36, 37 oppure 38 del Regolamento (UE) n. 651/2014 (GBER) della Commissione, del 17 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del TFUE.

Le domande di ammissione presentate ai sensi del CEEAG si riferiscono a: (a) interventi di acquisto di nuove navi, completamento di navi in costruzione o ammodernamento di navi esistenti che consentono alla nave di rientrare nella definizione di "veicolo pulito" di cui al punto 19 (20), lettera e) della CEEAG, qui in nota riportata.²; (b) interventi di solo ammodernamento di navi esistenti o di rinnovo

¹ a) Installazione di nuovi apparati/equipaggiamenti ed impiantistica associata in modo da rendere la nave con motori in grado di utilizzare uno/due combustibili, tra cui almeno uno basso impatto ambientale (GNL, BioGNL, metanolo, idrogeno, ammoniaca NH₃) b) Installazione di gruppi di batterie, in modo che l'unità navale quando in prossimità dei porti possa staccare i motori ed effettuare le manovre di avvicinamento, di approdo, sosta in porto, viceversa utilizzando le batterie installate; c) Installazione di celle a combustibile (Idrogeno, metanolo, GNL) ed impiantistica associata per la propulsione della nave;

² "Una nave è considerata veicolo pulita se: ha zero emissioni dirette (allo scarico) di CO₂; oppure, ha un motore a propulsione ibrida (ad esempio, motore elettrico e motore a combustione interna), o a doppia alimentazione (*dual fuel*), che trae almeno il 25 per cento della sua potenza da combustibili a zero emissioni dirette (allo scarico) di CO₂ ad esempio

di navi in fase di costruzione, che consentano l'utilizzo o l'incremento della percentuale utilizzata di biocarburanti (esempio: bio-GNL, bio-Diesel) e combustibili sintetici (esempio: elettro-GNL, elettro-Diesel), compresi carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica (vale a dire carburanti liquidi o gassosi, diversi da biocarburanti o da biogas, il cui contenuto energetico non provenga però da biomassa) per il trasporto, in aggiunta o in alternativa ai combustibili fossili tradizionali più inquinanti, o che consentano l'utilizzo di propulsione eolica.

I contributi erogati ai sensi del GBER si riferiscono ad interventi di acquisto di nuove navi, completamento di navi in costruzione o ammodernamento di navi esistenti che, non conformi agli stringenti requisiti del CEEAG, in ogni caso integrano tutti i requisiti del GBER, sia generali (Capo I) che specifici (articoli 36, 37 o 38 del GBER applicabili per ciascuna tipologia di intervento); in questo caso il richiedente il contributo deve dimostrare che gli interventi finanziati consentono di innalzare il livello di tutela ambientale oltre le norme UE (o quantomeno di anticipare l'applicazione di norme ambientali UE adottate ma non ancora in vigore), oppure consentono di ottenere una maggiore efficienza energetica oltre quanto necessario per conformarsi a norme ambientali UE. Il limite massimo di intensità di aiuto è pari al 40 per cento dei costi ammissibili per i contributi CEEAG, mentre ai sensi del GBER, l'entità del contributo è rigidamente regolato³, data la maggiore ampiezza e discrezionalità dei criteri ambientali.

idrogeno o ammoniaca) e/o da alimentazione *plug-in* per il suo normale funzionamento in mare e nei porti; oppure, raggiunge un valore dell'indice di efficienza energetica in materia di progettazione (*Energy Efficiency Design Index* o EEDI*) dell'Organizzazione marittima internazionale del 10 % inferiore ai requisiti EEDI applicabili al 1° aprile 2022 ed è in grado di funzionare con combustibili a zero emissioni dirette (allo scarico) di CO₂ o con combustibili da fonti rinnovabili (ad esempio bio-GNL); oppure, nel solo caso di unità per il trasporto merci dedicate allo *shift* modale, ha emissioni dirette (allo scarico) di CO₂ calcolate utilizzando l'EEDI che siano inferiori almeno del 50 per cento al valore medio di riferimento delle emissioni di CO₂ definito per i veicoli pesanti**.

*I Requisiti EEDI possono essere verificati, alla luce di quelli concordati dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale nella sua 74a sessione, per le tipologie di navi di cui alla convenzione MARPOL, regola 2, allegato VI, dunque sia per quelle nuove di stazza superiore alle 400 tonnellate, sia di quelle non nuove ai sensi di tale regola, che ciò nondimeno "possono fornire il valore EEDI raggiunto calcolato su base volontaria in linea con l'allegato VI, capo 4, della convenzione MARPOL e ottenere la verifica di tali calcoli in linea con l'allegato VI, capo 2, della convenzione MARPOL".

**Per la definizione del livello di emissioni di CO₂ di cui sopra occorre fare riferimento alla decisione di esecuzione (UE) 2021/781 della Commissione europea del 10 maggio 2021 relativa alla pubblicazione di un elenco indicante determinati valori di emissione di CO₂ per costruttore nonché le emissioni specifiche medie di CO₂ di tutti i veicoli pesanti del sottogruppo 5-LH nuovi immatricolati nell'Unione e le emissioni di CO₂ di riferimento a norma del regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio per il periodo di riferimento dell'anno 2019."

³ GBER: Il contributo complessivamente riconoscibile non può in ogni caso superare la soglia di 15 milioni di euro per impresa e per progetto e deve rispettare i limiti di intensità stabiliti agli articoli 36, 37 o 38 del GBER applicabili per ciascuna tipologia di intervento, tenuto conto anche della dimensione dell'impresa beneficiaria e della localizzazione eventuale in zone assistite.

6.1. La procedura selettiva dell'investimento Sub. I. Le tre graduatorie. Le tipologie di interventi ammissibili (artt. 5-6 d. n. 290/2022).

Il MIT ha strutturato la procedura selettiva in tre graduatorie (1. Acquisto nuova nave; 2. Rinnovo-ammodernamento nave anche in fase di costruzione; 3. Rinnovo-ammodernamento naviglio portuale) per cui i richiedenti hanno partecipato alla selezione indicando sia la graduatoria cui intendevano concorrere sia la disciplina comunitaria applicabile al progetto presentato. Per ogni graduatoria il MIT ha predeterminato gli interventi finanziabili in relazione al regime di aiuti indicato dal richiedente.

La procedura selettiva di graduatoria n.1 per l'acquisto di navi nuove finanzia l'acquisto di nuova unità navale a scafo metallico dotata di una tipologia di impianto di propulsione a basso impatto ambientale; salvo i casi in cui è applicabile la disciplina del GBER, l'acquisto può considerarsi ammissibile solamente per navi che abbiano una alimentazione ibrida o *dual fuel* ai sensi della disciplina CEEAG (e dunque alimentate, in aggiunta o in alternativa, con fonti diverse da quelle più inquinanti (diesel, benzina, ecc.) o anche con biocarburanti e combustibili sintetici, compresi "carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica per il trasporto" (come definiti all'articolo 2, punto 36), della direttiva (UE) 2018/2001).

La procedura selettiva di graduatoria n. 2 (rinnovo della nave in fase di costruzione o ammodernamento della nave) ai sensi del CEEAG finanzia (1) alcuni specifici interventi⁴, ed altri (2)⁵ solo se abbinati ad almeno uno degli interventi del precedente punto (1); finanzia (3) altri interventi⁶ nella misura in cui, abbinati tra loro, consentano di conseguire almeno uno dei benefici indicati di seguito in nota⁷.

⁴ (lettere a), b), c), g), h) n) di cui all'art. 2, comma 5 del decreto n.389/2021)

⁵ (lettere d), e), f), i), j), k), l), m), o), p), q), r), s), t), u), v), w), x), y) di cui all'art. 2, comma 5 del decreto n.389/2021)

⁶ (lettere d), e), f), i), j), k), l), m), o), p), q), r), s), t), u), v), w), x), y) di cui all'art. 2, comma 5 del decreto)

⁷ Gli interventi di cui ai punti 1), 2) e 3) sono valutati ai sensi del CEEAG nella misura in cui: consentono alla nave di rientrare nella definizione di "veicolo pulito" di cui al punto 19 (20), lettera e) della CEEAG; consentono di utilizzare o incrementare la percentuale utilizzata di biocarburanti (esemplificativamente: bio-GNL, bio-Diesel) e di combustibili sintetici (esemplificativamente: elettro-GNL, elettro-Diesel), ivi compresi i carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica (carburanti liquidi o gassosi, diversi da biocarburanti o da biogas, il cui contenuto energetico non provenga da biomassa) per il trasporto, in aggiunta o in alternativa ai combustibili fossili tradizionali ovvero che consentano l'utilizzo di propulsione eolica. Tutti gli interventi di cui alle lettere dalla a) alla lettera y) sono considerati ammissibili solamente laddove siano relativi a navi con alimentazione ibrida o *dual fuel* ai sensi della disciplina CEEAG (e dunque alimentate, in aggiunta o in alternativa, con fonti diverse da quelle più inquinanti - diesel, benzina, ecc.) o anche con biocarburanti e combustibili sintetici, compresi "carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica per il trasporto" come definiti all'articolo 2, punto 36), della direttiva (UE) 2018/2001

La procedura selettiva di graduatoria n. 2 ai sensi del GBER ammette a contributo tutti gli interventi previsti (dall'art. 2, comma 5 del decreto n. 389/2021), purché rispettino i requisiti generali previsti dal Capo I del GBER, nonché i requisiti specifici previsti dagli articoli 36, 37 e 38 e del GBER e le relative di intensità dell'aiuto, con eventuali maggiorazioni legate alla dimensione dell'impresa e alla localizzazione in zone assistite, che in ogni caso non possono determinare il superamento della soglia di 15 milioni di euro per progetto e per singolo beneficiario.

6.2. I costi ammissibili - sub. I (Art. 7 Costi ammissibili d.m. n. 290/2022): a) acquisto b) ammodernamento. Il differente limite del contributo in relazione al differente regime di aiuti scelto dal richiedente in fase di domanda (CEEAG o GBER).

(a) Il costo ammesso al beneficio in caso di acquisto di nuova nave, è pari al costo totale dell'acquisto della nave stessa, detratti i costi ordinari di gestione e manutenzione⁸; in caso di interventi di ammodernamento finalizzati a migliorare la *performance* ambientale della nave esistente, i costi ammissibili sono individuati nei costi totali dell'investimento; nel caso di rinnovo della nave in fase di costruzione o di interventi di ammodernamento della nave già avviati, i costi ammessi sono quelli relativi ai soli lavori ed alle sole componenti a basso impatto ambientale incrementali rispetto a quanto già contrattualmente previsto in assenza di aiuti. Ai sensi della CEEAG, l'entità del contributo è erogato nel limite generale del 40 per cento dei costi ammissibili, incrementabile di 5 punti percentuali nel caso in cui l'intervento proposto,

⁸ Al costo di acquisto è da sottrarre - il differenziale tra, (i) nello scenario controfattuale, i costi ordinari di gestione e manutenzione della nave preesistente simile o della nave simile, nonché quelli necessari per consentire il prolungamento della vita utile della stessa per un periodo tendente ad affiancare quello della vita utile della nave nuova oggetto di acquisto e, (ii) nello scenario fattuale, i costi ordinari di gestione* della nave nuova, per un arco temporale pari alla vita utile della nuova nave. I costi qui richiamati sono da intendersi in termini di valore attuale netto (NPV).

(* tra i costi ordinari di gestione e manutenzione necessariamente riconducibili all'esercizio di una nave di proprietà (o *leasing*) figurano: i costi del carburante, i costi di manutenzione ordinaria, nonché eventuali altri costi per i quali per il beneficiario sia da registrare, nello scenario fattuale, un risparmio derivante dall'acquisto della nave nuova, a fronte dei costi ordinari che avrebbe dovuto invece sopportare nel caso del mantenimento in esercizio della proprietà di una nave preesistente simile o della nave simile. Laddove nel costo controfattuale vi sia un valore residuo della nave che ha concluso la sua vita utile (ad es. considerando che residuano materiali rottamabili o altre componenti commerciabili) anche tale valore deve essere affiancato a quelli da stornare rispetto ai costi ammissibili. L'esame del controfattuale deve essere svolto tra la nave oggetto d'acquisto e una nave preesistente simile o una nave simile, intendendosi con ciò una nave con capacità di lavoro [DWT (o GT come applicabile) per Vref - come definita nella normativa dell'EEDI] in un intervallo di +/-3% rispetto alla nave in argomento e che effettua lo stesso servizio come definito dalla Classe);

di rinnovo della nave in fase di costruzione o di ammodernamento, riguardi una unità navale a zero emissioni; il contributo per ciascuna unità navale non può in ogni caso superare l'importo di 50 milioni di euro. Ai sensi del GBER, il contributo è erogato entro i limiti di intensità stabiliti agli articoli 36, 37 oppure 38 del GBER, applicabili per ciascuna tipologia di intervento, fermo il limite massimo di 15 milioni di euro per progetto e per singolo beneficiario.

(b) Il costo ammesso al beneficio in caso di interventi di ammodernamento finalizzati a migliorare la performance ambientale, è pari ai costi totali dell'investimento relativi ai soli lavori ed alle sole componenti a basso impatto ambientale incrementali rispetto a quanto già contrattualmente previsto in assenza di aiuti. Ai sensi della CEEAG, l'entità del contributo è liquidato entro il limite generale del 40 per cento dei costi ammissibili, incrementabile di 5 punti percentuali nel caso in cui l'intervento proposto, di rinnovo della nave in fase di costruzione o di ammodernamento, riguardi una unità navale a zero emissioni; il contributo per ciascuna unità navale non può in ogni caso superare l'importo di 50 milioni di euro. Ai sensi del GBER, l'entità del contributo è liquidato entro i limiti di intensità stabiliti agli articoli 36, 37 oppure 38 del GBER, applicabili per ciascuna tipologia di intervento, fermo il limite massimo di 15 milioni di euro per progetto e per singolo beneficiario.

6.3. La documentazione prodotta in sede di procedura selettiva - sub. I (art. 8 d.m. n. 290/2022). La valutazione delle domande. La graduatoria (artt. 13-14 d.m. n. 290/2022). L'erogazione dei contributi.

La domanda di ammissione alla procedura selettiva, riferita ciascuna ad una sola unità navale, a pena di inammissibilità, indica la graduatoria, la tipologia di intervento, la normativa applicabile ai sensi della quale si richiede il contributo (CEEAG o GBER) e l'entità del contributo richiesto. Ciascuna domanda deve essere corredata da specifica documentazione da allegare, qui in nota riportata.⁹

⁹ a) una relazione tecnica dettagliata recante:

1. l'indicazione della tipologia dell'unità navale di nuova costruzione da acquistare ovvero della tipologia dell'unità navale da completare o ammodernare secondo quanto previsto dall'art. 2, comma 4 del decreto;
2. la descrizione delle caratteristiche progettuali ed esecutive dell'intervento oggetto della richiesta di contributo, in particolare corredata da (anche in allegato):
 - specifiche tecniche dell'intervento;

-
- piani generali (in caso di trasformazione i piani generali devono dare evidenza delle variazioni intervenute a seguito dell'incentivo fornito dal decreto);
 - documentazione tecnica dell'intervento;
3. l'indicazione della data presunta od effettiva di inizio e di fine dei lavori e, per gli interventi già avviati, della data di inizio e di fine dei lavori con impegno al rispetto dei termini previsti dall'art. 5 del decreto;
 4. il costo complessivo dell'intervento oggetto di richiesta di contributo, ripartito nelle singole voci di spesa; nel caso di interventi già avviati, è necessario indicare le parti di intervento e i relativi costi già contrattualmente previsti, e quelli da considerare incrementali in quanto decisi invece per effetto dell'accesso ai benefici di cui al decreto;
 5. il cronoprogramma temporale dell'intervento suddiviso nelle fasi di realizzazione con l'indicazione delle attività da svolgersi in ciascuna fase;
 6. l'indicazione del cantiere ove sarà realizzato l'intervento;
- b) l'indicazione dell'eventuale intervento di demolizione ai sensi dell'art. 6, comma 1, lett. a), punto 2 del decreto recante le caratteristiche tipologiche e di stazza dell'unità navale da demolire e del relativo cronoprogramma. In tal caso, il richiedente dovrà allegare:
1. certificato di idoneità al riciclaggio;
 2. piano di riciclaggio;
 3. contratto di demolizione;
- c) la dichiarazione del richiedente attestante:
1. l'impegno ad operare, per i cinque anni successivi all'erogazione del saldo del contributo, la nave per la quale viene richiesto il contributo tramite collegamenti marittimi che comprendano un porto italiano e con traffico verso porti europei e/o mediterranei ovvero operanti in ambito portuale italiano;
 2. l'impegno, per i cinque anni successivi all'erogazione del saldo del contributo, a mantenere la nave oggetto del contributo iscritta nei registri di cui all'art. 3, comma 1 del decreto nonché essere operata da imprese di navigazione aventi stabile organizzazione nel territorio dello Stato ai sensi dell'art. 162, comma 2, del d.P.R. 22 dicembre 1986, n. 917;
 - d) copia autentica del contratto di esecuzione dell'intervento, debitamente registrato, ovvero copia autentica di contratto o accordo preliminare tra le parti recante la promessa di realizzazione dell'intervento nonché dei tempi previsti. Nel caso di interventi già avviati alla data di pubblicazione del presente decreto, il richiedente è tenuto a produrre copia autentica del contratto o dell'accordo preliminare tra le parti relativo alla realizzazione degli interventi di cui all'art. 2, comma 5 del decreto da considerare incrementali rispetto alla originaria previsione progettuale e che formano, solo essi, oggetto della richiesta di contributo. Nel caso di presentazione di contratto o accordo preliminare, il contratto definitivo di esecuzione dell'intervento deve essere prodotto alla direzione, secondo le medesime modalità di cui all'art. 3 del presente decreto, entro e non oltre la data del 30 giugno 2023. L'erogazione del contributo, inclusa l'anticipazione, è, in ogni caso, subordinata alla presentazione della copia autentica del contratto di esecuzione dell'intervento;
 - e) l'indicazione dell'Organismo deputato alle attività di ispezione, controllo e certificazione dell'intervento;
 - f) la dichiarazione del richiedente attestante l'impegno a presentare polizza fidejussoria assicurativa o bancaria, con escussione a semplice richiesta e con esclusione del beneficio della preventiva escussione del richiedente, di importo corrispondente all'entità del contributo concesso a copertura delle erogazioni effettuate dall'Amministrazione in caso di difforme o mancata realizzazione parziale o totale dell'intervento, in presenza di erogazioni parziali o totali già effettuate a favore del medesimo beneficiario. La polizza deve essere presentata unitamente alla dichiarazione di cui all'art. 8, comma 2 del decreto.
4. Fermo quanto previsto dal punto 3, le domande presentate ai sensi della CEEAG devono essere corredate da una relazione di sostenibilità ambientale:
- a) recante, per ciascuno degli interventi per i quali si richiede il contributo, sia di acquisto che di ammodernamento o completamento, le specifiche di seguito indicate:
 - i) descrizione dettagliata dei benefici in termini di sostenibilità ambientale e di riduzione delle emissioni inquinanti, sia in termini qualitativi che quantitativi, direttamente derivanti dalla realizzazione dell'intervento. In particolare, la relazione deve illustrare i motivi per cui l'intervento consente all'unità navale di rientrare nella nozione di "veicolo pulito" ai sensi del punto 19 (20), lettera e) della CEEAG. In caso di rinnovo di una nave in fase di costruzione o di ammodernamento di una nave esistente, la relazione può anche illustrare i motivi per cui l'intervento consente alla nave di utilizzare o incrementare la percentuale utilizzata di biocarburanti (esemplificativamente: bio-GNL, bio-Diesel) e di combustibili sintetici (esemplificativamente: elettro-GNL, elettro-Diesel), compresi i carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica (carburanti liquidi o gassosi, diversi da biocarburanti o da biogas, il cui contenuto energetico non provenga da biomassa) per il trasporto, in aggiunta o in alternativa ai combustibili fossili tradizionali. Con riferimento all'intervento di cui all'art. 2, comma 5, lettera l) del decreto, la relazione deve contenere l'indicazione delle modalità di stoccaggio della CO₂;
 - ii) nel caso in cui l'intervento per il quale si richiede il contributo riguardi l'utilizzo del GNL, la relazione deve

Le domande, in fase di valutazione di merito, sono valutate in ordine progressivo seguendo l'ordine della graduatoria delle domande ammesse alla selezione a seguito dell'accertamento, effettuato dalla Commissione in fase istruttoria, circa la sussistenza delle preliminari condizioni tecniche ed economiche di realizzabilità dell'intervento¹⁰

confermare che l'investimento, alla luce della possibile evoluzione tecnologica del settore, è insuscettibile di provocare un effetto di c.d. *lock-in*, scoraggiando il futuro rinnovo della flotta nella direzione di tecnologie più avanzate sotto il profilo dei benefici ambientali;

lii) descrizione dello scenario controfattuale ipotizzabile in assenza del contributo con particolare riferimento ai costi riconducibili al mantenimento della proprietà di una nave preesistente simile o di una nave simile (esemplificativamente: i costi di acquisto o di *leasing* del veicolo, i costi del carburante, i costi di manutenzione e riparazione, i costi di assicurazione, i costi finanziari e le imposte), a cui aggiungere i costi necessari per prolungare la vita utile di tale nave oltre la media di 12-17 anni, per arrivare a coprire tendenzialmente l'arco temporale di vita utile di una nave nuova;

iv) ogni altra informazione ritenuta idonea alla dimostrazione del miglioramento ambientale;

b) munita, a pena di inammissibilità della domanda di contributo, da apposita certificazione rilasciata dall'Organismo recante l'asseverazione che gli interventi da realizzarsi determinano il raggiungimento di almeno uno dei seguenti risultati:

i) consentono all'unità navale di rientrare nella nozione di "veicolo pulito" ai sensi del punto 19 (20), lettera e) della CEEAG;

ii) garantiscono il conseguimento di benefici di natura ambientale equivalenti a quelli di una nave pulita, misurabili utilizzando l'indice di abbattimento CO₂ di cui all'allegato 1 al presente decreto;

iii) soltanto in caso di rinnovo di una nave in fase di costruzione o di ammodernamento di una nave esistente, consentono alla nave di utilizzare o incrementare la percentuale utilizzata di biocarburanti (esemplificativamente: bio-GNL, bio-Diesel) e combustibili sintetici (esemplificativamente: elettro-GNL, elettro-Diesel), ivi compresi i carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica (carburanti liquidi o gassosi, diversi da biocarburanti o da biogas, il cui contenuto energetico non provenga però da biomassa) per il trasporto, in aggiunta o in alternativa ai combustibili fossili tradizionali ovvero che consentano l'utilizzo di propulsione eolica.

5. Fermo quanto previsto dal punto 3, le domande presentate ai sensi del GBER sono corredate da una relazione di sostenibilità ambientale che può limitarsi a descrivere e documentare sinteticamente, con l'asseverazione di un Organismo, la sussistenza dei requisiti previsti per la specifica tipologia di aiuti interessati, ossia che l'intervento, o la combinazione di interventi consente di adempiere a quanto previsto da uno o più degli obiettivi di seguito indicati:

i) innalzare il livello di tutela ambientale oltre le norme UE o di anticipare l'applicazione di norme ambientali UE in vigore ovvero delle norme ambientali UE adottate e non ancora in vigore (artt. 36 o 37 GBER);

ii) ottenere una maggiore efficienza energetica, al di là di vincoli già adottati (art. 38 GBER).

6. Tutte le dichiarazioni di cui al presente articolo devono essere sottoscritte in formato digitale dal rappresentante legale del richiedente o suo procuratore (in tal caso, dovrà essere allegata la relativa procura). Nel caso di richiedenti che partecipino in forma associata, le dichiarazioni devono essere sottoscritti digitalmente da tutti i soggetti richiedenti.

7. Sono inammissibili le domande di ammissione condizionate, tardive, alternative ovvero formulate con modalità o contenuti diversi da quelle indicate nel presente articolo.

a) la compatibilità tecnica dell'intervento con quanto stabilito dal decreto e le modalità di realizzazione delle attività previste con particolare riferimento alla verifica di coerenza e congruità rispetto alle previsioni progettuali;

b) la sostenibilità economica dell'intervento;

c) l'individuazione delle voci di costo ammissibili da verificarsi previo confronto comparativo con stime economiche del mercato UE di riferimento;

d) la sussistenza e la misura dei benefici in termini di miglioramento ambientale e riduzione delle emissioni inquinanti anche sulla base delle relazioni e certificazioni all'uopo prodotte.

¹⁰ C.2 - Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi - Navi

C.2.1 - Rinnovo della flotta navale mediterranea con unità navali a combustibile pulito:

C.2.1.1 - *Upgrading nuove navi*

C.2.1.2 - *Retrofit Navi*

C.2.2 - Rinnovo della flotta navale e nello Stretto di Messina per ridurre le emissioni:

C.2.2.1 - *Acquisto navi*

C.2.2.2 - *Ibridizzazione navi (Nave Iginia, Nave Messina, Acquisto nuova nave)*.

C.2.3 - Aumentare la disponibilità di combustibili marini alternativi in Italia:

(artt.11-13 d. n. 290/2022). La graduatoria di merito è predisposta dalla Commissione sulla base dei benefici in termini di sostenibilità ambientale dichiarati e certificati, misurati secondo l'indice di abbattimento CO2 e con le modalità di calcolo indicate (descritto nell'allegato 1 del decreto n. 290/2022) (all.6). La graduatoria determina, per ciascuna domanda, il contributo concedibile. Il contributo è erogato al 20 per cento a titolo di anticipazione, il 60 per cento in rate computate su stati di avanzamento lavori individuati nel cronoprogramma dell'intervento approvato in sede di provvedimento di ammissione al contributo ed il 20 per cento a saldo. Il SAL è pagato previa rendicontazione amministrativa contabile relativa alla corrispondente fase di realizzazione dell'intervento; la rendicontazione è sottoposta alla approvazione della Commissione di valutazione.

7. Lo stato di attuazione della misura del PNC.2. "Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi - Navi": il rapporto di monitoraggio del MEF n. 10 al 31.12.2023 (all. 1)

Il 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" (PNC. sottoprogramma C.2.1 - Rinnovo della flotta navale mediterranea con unità navali a combustibile pulito), ha due obiettivi: il primo, l'*upgrading* di nuove navi; il secondo, interventi di *refitting* di navi esistenti.

In relazione all'obiettivo C.2.1.1 - Upgrading nuove navi di competenza del MIT per 500 mln., l'obiettivo al T2/2023 sottoscrizione dei contratti risulta conseguito. Rispetto agli 89 interventi originariamente individuati dalla graduatoria (Decreto n. 318 del 29/12/22 modificato dal Decreto n. 6 del 18/1/23) e a seguito delle rinunce dei beneficiari pervenute, risultano 37 CUP attivi cui è associato un finanziamento PNC pari a 47.740.818,68 milioni di euro. Non risultano assegnati 452,259.181,32 milioni di euro. Per i 37 CUP citati sono stati sottoscritti i relativi contratti e l'importo PNC effettivamente concesso è pari a complessivi 47,74 milioni di euro (su 500 milioni di euro disponibili). Il successivo traguardo T1/2025 prevede la consegna del 50 per

C.2.3.1 - Microliquefattori (130 mln)	
C.2.3.2 - Navi bunkerine (90 mln)	

cento delle unità previste.

In relazione all'obiettivo C.2.1.2 - Retrofit Navi esistenti, al T4/2024 è prevista la consegna delle unità.

In relazione al sottoprogramma C.2.2 - Rinnovo della flotta navale e nello Stretto di Messina per ridurre le emissioni, il progetto C.2.2.1 "Acquisto navi" di competenza del MIT per 60 mln., il T3/2023 prevedeva l'avvio dei lavori per la realizzazione della prima unità navale veloce; il traguardo non risulta conseguito; il MIT ha comunicato che, in virtù della propulsione GNL/Elettrica dei mezzi veloci, non risulta possibile procedere all'intervento a causa della mancata realizzazione del deposito costiero di rifornimento GNL del programma C.10.

In relazione al progetto C.2.2.2 - Ibridizzazione navi (Nave Iginia, Nave Messina, Acquisto nuova nave) di competenza del MIT per 20 mln., il traguardo al T2/2022 completamento ibridizzazione nave Iginia, prima nave traghettamento treni, risulta conseguito; l'Amministrazione ha rappresentato che non risulta possibile il cofinanziamento della terza nave a propulsione a GNL, per la quale erano stati previsti 9 milioni di euro. Il T4/2024 prevede l'ibridizzazione della nave traghetto Messina in esercizio.

In relazione al progetto C.2.3 - Aumentare la disponibilità di combustibili marini alternativi in Italia, i progetti C.2.3.1 - Microliquefattori (130 mln. - MIT) e C.2.3.2 - Navi bunkerine (90 mln. - MIT), il T1/2023 prevedeva l'avvio dei lavori; il traguardo non risulta conseguito; rispetto ai 9 CUP iniziali, un CUP relativo all'intervento microliquefattori risulta cancellato; le risorse assegnate agli 8 CUP attivi sono pari a 74,85 milioni di euro di cui: 45,72 milioni di euro per 6 CUP relativi all'intervento "microliquefattori" e 29,13 milioni di euro per 2 CUP relativi all'intervento "navi bunkerine". Il T1/2026 del progetto C.2.3.1 - Microliquefattori prevede la messa in esercizio dei microliquefattori; mentre il T1/2025 del progetto C.2.3.2 - Navi bunkerine prevede la consegna delle navi. In allegato n. 3 il *report* sull'attuazione di Open polis.

8. La risposta istruttoria della 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 (nota n. 15872 in data 30.05.2024)

La Direzione generale con la nota in oggetto ha relazionato sullo stato di attuazione del Sub-investimento I – euro 500 mln. - rinnovo flotta navale mediterranea con unità navali a combustibile pulito - upgrading nuove navi e retrofit.

La finalità dell'intervento consiste nell'incentivare l'acquisto di nuove navi o l'ammodernamento delle flotte esistenti da parte degli armatori operanti nei porti italiani ed europei, al fine di assicurare migliori performance ambientali e un significativo abbattimento delle emissioni inquinanti delle navi, anche nei porti, con interventi quali sistemi di propulsione di ultima generazione, batterie elettriche, soluzioni ibride o comunque innovative sotto il profilo idrodinamico, sistemi digitali di controllo o della sostenibilità dei materiali.

L'assegnazione degli incentivi è avvenuta mediante una procedura selettiva basata su criteri differenziati a seconda che gli interventi rientrino nell'ambito di applicazione CEEAG (Disciplina in materia di aiuti di Stato a favore del clima, dell'ambiente e dell'energia), in particolare consentendo la qualificazione delle navi come "veicoli puliti", o invece ricadano nel regolamento generale di esenzione per categoria GBER (Regolamento (UE) n. 651/2014). I requisiti, alcuni comuni ad entrambe le ipotesi normative e altri distinti, sono oggettivi e predeterminati e sono disciplinati nel Decreto Attuativo. I contributi sono destinati alle imprese di navigazione di cui agli articoli 265 del Codice della navigazione in possesso dei requisiti previsti dall'articolo 143 del medesimo Codice con organizzazione stabile nel territorio italiano.

Con decreto interministeriale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) e Ministero dell'economia e delle finanze (MEF) n. 389 del 12 ottobre 2021 sono stati individuati la tipologia, i parametri tecnici degli interventi ammessi a finanziamento ed è stata determinata l'entità del contributo riconoscibile per ciascuna delle tipologie di intervento nonché le modalità e le condizioni di erogazione. Con successivo decreto ministeriale n. 290 del 21 settembre 2022 sono state indicate le modalità di presentazione delle domande per il riconoscimento del contributo e le condizioni di erogazione dello stesso.

Acquisito il parere favorevole della Commissione Europea sulla compatibilità del regime di aiuti con il mercato interno ai sensi dell'art. 108, par. 3, TFUE, così come previsto dalla norma, all'esito della procedura istruttoria effettuata a seguito della presentazione delle domande, con decreto direttoriale 29 dicembre 2022, n. 318 e successivo decreto di modifica 18 gennaio 2023, n. 6 sono state approvate, per ciascuna tipologia di intervento, le graduatorie di assegnazione del contributo per n. 89 domande per un importo complessivo pari a euro 185.895.152,75.

La procedura per l'individuazione dei beneficiari dei contributi, obiettivo fissato dal MEF nel cronoprogramma allegato al d.m. del 15 luglio 2021, si è conclusa con la pubblicazione della graduatoria degli assegnatari del contributo sul sito istituzionale di questa Amministrazione entro il 31 dicembre 2022 nel rispetto della tempistica prevista per il raggiungimento del suddetto obiettivo.

A seguito della pubblicazione della graduatoria, la Direzione generale ha proceduto all'istruttoria di verifica del possesso dei requisiti autocertificati in sede di domanda di ammissione da parte dei beneficiari. Al fine di poter avviare le attività finalizzate all'adozione dei provvedimenti di concessione ed erogazione dei contributi agli aventi diritto, ai sensi dell'art. 15 del d.m. n. 290/22, è stato richiesto a ciascuna impresa beneficiaria di far pervenire una dichiarazione di accettazione del contributo assegnato.

Il d.m. n. 290/2022 prevede che la DG adotti per ciascun assegnatario il provvedimento di concessione del contributo, a seguito del recepimento del relativo contratto. A fronte di n. 89 interventi inizialmente ammessi a contributo da graduatoria sono pervenute alla DG n. 52 istanze di rinuncia e, pertanto, le risorse assegnate nelle graduatorie si sono ridotte ad euro 47.740.818,68.

Le imprese beneficiarie degli interventi ancora in essere hanno trasmesso le dichiarazioni di avvenuta sottoscrizione del contratto di cui all'art. 8, comma 2 del d.m. n. 389/2021, corredate da copia autentica del contratto di esecuzione dell'intervento.

In relazione all'intervento in oggetto l'obiettivo fissato per il II trimestre dal cronoprogramma procedurale allegato al d.m. MEF del 15 luglio 2021, recante *"Sottoscrizione dei contratti entro il 30 giugno 2023"*, è stato regolarmente raggiunto.

Sono stati conseguentemente emessi n. 37 provvedimenti di concessione ed

impegno regolarmente registrati dall'Ufficio Centrale del Bilancio e notificati alle imprese beneficiarie.

Su un totale di 37 interventi, la DG ha emesso n. 30 provvedimenti di erogazione dell'anticipazione del 20 per cento del contributo spettante ai sensi dell'art.15, comma 7, lett. a), del medesimo d.m. n. 290/22 a seguito della trasmissione di conforme fideiussione e relativa verifica del possesso dei requisiti previsti dal d.m. n. 290/22. Per i restanti 7 interventi, l'istruttoria è in corso per la verifica dell'ottemperanza di tutti i requisiti previsti dal d.m. n. 290/22 ai fini delle erogazioni.

Per quel che riguarda i pagamenti dei SAL relativi alle fasi realizzative esplicitate nei cronoprogrammi comunicati dai beneficiari in sede di domanda di contributo, 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. 290/22, sono stati conseguentemente emessi n. 7 provvedimenti di liquidazione delle rate di contributo. Le istruttorie per i pagamenti dei SAL e dei saldi, a seguito di completamento dei lavori, proseguono di pari passo con l'invio della documentazione prevista dal d.m. n. 290/2022 da parte dei beneficiari per l'erogazione dei contributi.

Sono in corso le istruttorie relative al pagamento del saldo di n. 7 interventi di ammodernamento di unità navali; per un intervento, la DG sta predisponendo il decreto di pagamento, avendo già acquisito il parere favorevole della Commissione di valutazione; per i restanti 6 la DG è in attesa del perfezionamento della documentazione, da parte dei beneficiari, per completare l'istruttoria.

Sebbene l'utilizzo delle risorse disponibili sia stato limitato, come già dettagliato alla Corte (nella precedente nota prot. n. 5529 del 23 febbraio 2023), sono state rispettate le tempistiche fissate dal cronoprogramma procedurale allegato al d.m. MEF 15 luglio 2021; si prevede che tutti gli interventi si possano ultimare, entro i termini temporali previsti, fermo restando il rispetto dei cronoprogrammi realizzativi comunicati a da parte dei beneficiari.

Infine, in relazione a eventuali criticità da segnalare, si fa presente che il decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19 recante "Ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)" convertito con modificazioni dalla l. 29 aprile 2024, ha disposto all'art. 1, comma 8, punto 4, il definanziamento delle risorse

relative agli anni 2024 di euro 157.600.000,00; 2025 di euro 142.000.000,00 e 2026 di euro 108.700.000,00 relativi al sub-investimento in parola.

Pertanto, per ovviare a tale situazione, la Direzione generale, al fine di recuperare le risorse necessarie a procedere ai pagamenti programmati sugli stanziamenti 2024, oggetto del suddetto definanziamento e del conseguente disimpegno sulla piattaforma SICOGE, ha richiesto in sede di assestamento una integrazione di cassa pari all'ammontare dei residui di lettera F sufficiente per far fronte a saldare la totalità degli interventi in corso; la DG sta, altresì, valutando di operare una variazione compensativa tra i capitoli di propria competenza.

9. L'integrazione alla risposta istruttoria (nota n. 15872 in data 30.05.2024) della 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 (nota n. 16408 in data 05.06.2024) - sub. III

In data 5 giugno 2024 la DG per il mare del Mit integrava la precedente nota istruttoria riferendo sull'attuazione dell'intervento sub. III di propria competenza.

Nell'ambito del Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC), approvato con il decreto legge 6 maggio, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 luglio 2021, n. 101, finalizzato ad integrare, con risorse nazionali, gli interventi del PNRR per gli anni dal 2021 al 2026, è previsto il finanziamento di investimenti volti alla 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 all'acquisto di unità navali necessarie alle attività di bunkeraggio. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021, recante la disciplina del PNC, emanato ai sensi del comma 7 dell'articolo 1 del decreto-legge n. 59 del 2021, per ciascun intervento o programma sono stati individuati gli obiettivi iniziali, intermedi e finali, anche in ossequio alle indicazioni delle amministrazioni titolari del finanziamento. Sulla scorta delle citate fonti normative è stato emanato il decreto interministeriale n. 388 del 12 ottobre 2021 che individua la tipologia ed i parametri tecnici degli interventi ammessi a finanziamento e, successivamente, il decreto ministeriale n. 191 del 27 giugno 2022 che disciplina le modalità ed i requisiti necessari per la presentazione delle

domande di ammissione ai contributi nonché i criteri per la concessione e le condizioni per l'erogazione. Il citato decreto interministeriale n. 388/2021, non diversamente da quanto previsto nell'allegato 1 del decreto ministeriale 15 luglio 2021, pone quale termine massimo di consegna delle unità navali per il bunkeraggio il 31 marzo 2025, mentre prevede per il 31 marzo 2026 la messa in esercizio dei liquefattori e dei punti di rifornimento, pena la decadenza dal finanziamento. A seguito del mutato quadro macroeconomico nazionale ed internazionale, impreveduto ed imprevedibile, il Ministro dell'economia e delle finanze, con decreto del 1° agosto 2022, ha prorogato gli adempimenti stabiliti per ciascuno dei primi tre trimestri del 2022, indicati all'allegato 1 del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021, al rispettivo trimestre successivo. L'Amministrazione ha rappresentato che, per sei progetti finanziati, sono stati già emessi i decreti di concessione con impegno delle somme, e pagati gli acconti di importo pari al 20 per cento del contributo concesso da parte dell'amministrazione nonché, da parte delle imprese beneficiarie avviati i lavori con assunzione dei relativi obblighi giuridicamente vincolanti; attualmente sono in corso di liquidazione i SAL richiesti dalle società: Ivi Petrolifera, Ham Italia e G&H Shipping (ATI); G&H Shipping (ATI) ha fatto richiesta di una variazione di cronoprogramma con termine lavori che va oltre il limite del termine previsto per la costruzione delle unità di bunkeraggio fissato dal PNC, e si sta valutando di concerto con il MEF. Infine, si fa presente che il decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19 recante "Ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)" convertito con modificazioni dalla l. 29 aprile 2024, n. 56, ha disposto all'art. 1, comma 8, punto 4, il definanziamento delle risorse relative agli anni 2024, 2025 e 2026 relativi al sub-investimento citato. Pertanto, la Direzione generale, al fine di recuperare le risorse necessarie a procedere ai pagamenti programmati sugli stanziamenti 2024, ha richiesto in sede di assestamento una integrazione di risorse, valutando anche una richiesta di variazione compensativa tra i capitoli di propria competenza.

10. Lo stato di attuazione dell'investimento sub. II (nota n. 3500 in data 07.06.2024)

La 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 trasporto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha relazionato sullo stato di attuazione del sub-investimento II progetto “Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – Navi” (Cod-2-2024-ist-mong).

Il Sub-Investimento II - 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 si articola sua volta in due interventi:

- a) Rinnovo della Flotta mezzi veloci Blu Jet - Realizzazione di 3 unità navali veloci (Intervento PNC-C.2.2.1)
- b) Ibridizzazione flotta esistente per le navi RFI adibite a traghettamento ferroviario attraverso lo Stretto di Messina - (Intervento PNC-C.2.2.2);

In merito allo stato di attuazione di ciascuno dei due interventi sopra elencati, la DG ha evidenziato che entrambi gli interventi sono stati influenzati da mutamenti di contesto che hanno determinato la necessità di rimodulazione degli interventi, come rappresentato nell'informativa resa al CIPESS a giugno 2023 nell'ambito dell'iter istruttorio finalizzato all'approvazione dell'Aggiornamento 2023 del Contratto di Programma - Parte Investimenti 2022/2026 tra MIT ed RFI, nella quale è stato rappresentato quanto segue: *“Si rappresenta da ultimo un Focus sull'Investimento 2.2 riguardante il “Rinnovo della flotta navale e nello Stretto di Messina per ridurre le emissioni” di cui al Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR (PNC) – Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Programma C.2 Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – NAVI. Art. 1 decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59 e art. 7 decreto-legge 24 febbraio 2023, n.13”. Occorre prendere atto che gli interventi programmati sono stati influenzati da mutamenti del contesto di riferimento. La prevista realizzazione del deposito di gas naturale liquefatto nelle aree dello Stretto di Messina - di cui al progetto “Efficientamento energetico” - è stata annullata con decreto n. 253 del 14/12/2022 dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, con cui - tra l'altro - si sancisce l'impossibilità a procedere all'intervento inerente alla realizzazione di un deposito costiero GNL.*

Di seguito, per ciascuno dei due interventi afferenti al Sub-Investimento II, si rappresenta quanto segue.

a. Rinnovo flotta mezzi veloci Blue Jet (Intervento PNC-C.2.2.1)

L'intervento "Rinnovo della flotta della Società Blujet SrL" prevedeva l'acquisto di tre mezzi navali di nuova generazione a propulsione GNL/elettrica/diesel al fine di ridurre le emissioni di gas serra in atmosfera, con uno stanziamento finanziario pari a 60 milioni di euro.

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 RFI ha comunicato, da ultimo con nota prot. 1537 del 28 novembre 2023, l'intenzione di indire una nuova gara per l'approvvigionamento di n. 3 unità navali, con modifica della propulsione alla tipologia *diesel*/elettrica in luogo della precedente GNL/elettrica. Tale soluzione tecnica consentirebbe 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 necessita il preventivo accertamento circa l'ammissibilità dell'intervento acquistando mezzi con la propulsione *diesel*/elettrica, subordinatamente alla variazione nella scheda progetto della predetta specifica. A tutt'oggi 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 3 unità navali veloci entro il II semestre 2022, *milestone* seguita dalla progettazione e dalla realizzazione delle 3 unità entro il I semestre 2025. Rispetto a tale cronoprogramma si registra un ritardo di oltre 18 mesi 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 ha 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 DG evidenziava tuttavia che la scheda di progetto non è stata rimodulata. Sulla base dell'ultimo aggiornamento con dati al 31 marzo 2024, ricevuto dal soggetto attuatore RFI nell'ambito delle attività di predisposizione dell'Aggiornamento 2024 del Contratto di Programma – Parte Investimenti tra il MIT ed RFI, è in atto l'iter propedeutico all'avvio della nuova gara per la fornitura di 3 unità veloci *diesel/elettriche*.

In considerazione di quanto sopra esposto, la DG evidenziava criticità, allo stato attuale, in ordine alla ultimazione dell'intervento entro le scadenze inizialmente previste e attualmente vigenti.

b. Ibridizzazione flotta esistente per le navi RFI adibite a traghettamento ferroviario attraverso lo Stretto di Messina (Intervento PNC-C.2.2.2)

L'intervento "Ibridizzazione flotta esistente per le navi RFI adibite a traghettamento ferroviario" prevede uno stanziamento di risorse pari a euro 20 milioni, destinati all'ibridizzazione di n. 3 navi traghetto.

Per la prima nave (di nuova fornitura denominata Iginia) l'iniziativa prevede un investimento di 3 milioni 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 7 mln. La relativa data di completamento è fissata nella scheda progetto al 31 dicembre 2024, tuttavia il soggetto attuatore RFI ha comunicato la previsione di completamento dell'iniziativa

al 31 dicembre 2025 rappresentando altresì, con l'ultimo aggiornamento dati al 31 marzo 2024, ricevuto nell'ambito delle attività di predisposizione dell'Aggiornamento 2024 del Contratto di Programma – Parte Investimenti tra il MIT ed RFI, che “[...] sono ancora in fase di avvio le attività negoziali per l'ibridizzazione della nave Messina in quanto sono in corso attività di manutenzione sull'attuale flotta che la limitano all'esercizio, al fine di garantire i collegamenti territoriali”.

La terza iniziativa prevede l'installazione di motori GNL *dual fuel* su una nave di nuova costruzione, per un valore complessivo dell'investimento pari a euro 9 milioni. Anche 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 ha proposto di cancellare questa iniziativa.

La DG ha segnalato 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, che prevede una potenza installata di 2000 kW sufficiente a soddisfare l'intera richiesta nave, tramite realizzazione di impianti fotovoltaici nelle ampie aree disponibili. Questa iniziativa ha un valore di euro 1mln.

In considerazione di quanto sopra rappresentato con riferimento ad entrambi gli interventi afferenti al Sub-investimento II, la DG ha formulato a febbraio 2024 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 (Intervento PNC-C.2.2.1)

- modifica della propulsione da GNL/Elettrica a *Diesel*/Elettrica;
- rimodulazione delle date degli obiettivi intermedi e finali, con termine ultimo di completamento a giugno 2026.

b. Ibridizzazione flotta esistente per le navi RFI adibite a traghettamento ferroviario attraverso lo Stretto di Messina (Intervento PNC-C.2.2.2)

- Riduzione del numero di iniziative da n. 3 a n. 2 (le sole Navi Iginia e Messina);
- Rimodulazione della data dell'obiettivo finale di completamento (ibridizzazione

Nave Messina) a dicembre 2025;

- Riduzione dell'importo da 20 milioni a 11 milioni.

La DG ha evidenziato di non avere ancora notizia del positivo recepimento di tale proposta di rimodulazione.

CAPITOLO II

PROFILI DI SINTESI VALUTATIVA TRATTI DALL'ANALISI RICOGNITIVA

Sommario: 1. La relazione della Corte dei conti n. 5/2022. – 2. I limiti cognitivi della fase pre-istruttoria: la parziale implementazione della disciplina relativa all'accesso civico dei dati della pubblica amministrazione (FOIA). La mancata restituzione del link all'elenco dei beneficiari ed all'elenco dei provvedimenti di erogazione dei contributi. – 3. La procedura di selezione dei beneficiari- investimento sub.I : la corretta evidenza dell'evoluzione procedimentale. – 4. Il regime di aiuti di stato autorizzato C(2022) 8247 11/11/2022 in relazione al decreto n. 389/2021. Profili di analisi sui criteri applicativi (all. 1 d.m. n. 290/2022) – Investimento sub.I. – 5. Profili di analisi. I criteri applicativi della selezione (all. 1 d.m. n. 290/2022) in relazione al terzo sottocriterio del CEAAG. – Investimento sub.I. – 6. La contestualizzazione dell'analisi istruttoria: l'audizione informativa in data 04.06.2024 dello stato di attuazione del sub-investimento I.

1. La relazione della Corte dei conti n. 5/2022

La Sezione del controllo concomitante aveva rilevato diffusi ritardi, giustificati, nell'attuazione di tutti i sub-investimenti e raccomandava l'opportunità di adottare alcune misure correttive. In specie, in merito al sub-investimento n. 1, il MIMS (ora MIT) - Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, era stata invitata a individuare meccanismi selettivi realmente in grado di premiare l'efficienza minimizzando i costi. La Corte invitava a individuazione dei criteri di ammissibilità al finanziamento per selezionare gli operatori più solidi, efficienti e che potevano garantire, con il realizzo delle opere prospettate, il maggior impatto positivo in termini ambientali.

In merito al sub-investimento n. 2, la Corte invitava RFI e MIMS (ora MIT) ad avviare una più approfondita riflessione sulla gestione del traffico nello stretto di Messina, in relazione ai ritardi, allora registrati, non solo nella costruzione della nuova nave ibrida ma anche ai ritardi dell'ibridizzazione della nave Iginia. La prima operazione, allo stato, in base a quanto riferito, si rivelava, probabilmente, non ottimale per la gestione del traffico sullo stretto; tanto che la stessa RFI aveva ammesso che i fondi stanziati (circa 73 mln. di euro) sarebbero stati meglio impiegati, in un nuovo progetto di più ampia portata.

Per quanto attiene alla nave Iginia, la Corte aveva osservato che - allo stato, da quanto riferito - l'ibridizzazione sarebbe consistita nella predisposizione di batterie

elettriche e motori; la cui effettiva utilità, nell'abbattere le emissioni, durante la navigazione, non appariva del tutto efficace.

In merito al sub-investimento n. 3, la Corte invitava il MIMS (ora MIT) ad avviare una riflessione sulla modifica delle condizioni di concessione dei contributi, onde predisporre rapidamente, se necessario, nuovi criteri selettivi. La Corte invitava il MIMS (ora MIT) ad assicurare che la Commissione di valutazione, nominata dalla Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, procedesse alla selezione dei partecipanti secondo gli stringenti criteri di cui al d.m. n. 191/2022, interpretati in modo da garantire l'efficienza finanziaria della selezione.

2. I limiti cognitivi della fase pre-istruttoria: la parziale implementazione della disciplina relativa all'accesso civico dei dati della pubblica amministrazione (FOIA). La mancata restituzione del *link* all'elenco dei beneficiari ed all'elenco dei provvedimenti di erogazione dei contributi

In fase pre-istruttoria, a fonti aperte, la ricognizione documentale è apparsa limitata per la difficoltà di accesso alla documentazione pubblicata.

Il sito istituzionale del MIT (consultato in data 3 giugno 2024) contiene una pagina relativa al PNRR ma di sola informazione; la pagina di approfondimento di Italia domani contiene i *link* alle misure; il *link* relativo alla misura rinnovo flotte-navi sostenibili:

(<https://www.italiadomani.gov.it/content/sogei-ng/it/it/Interventi/investimenti/rinnovo-flotte-navi-sostenibili.html>) non restituisce alcuna documentazione (Errore 404 - Risorsa non disponibile (italiadomani.gov.it))

Nel sito istituzionale del MIT, non è stato reperito l'elenco dei beneficiari e dei provvedimenti di erogazione dei contributi concessi dal MIT; il sito istituzionale del MIT, interrogato in data 21 maggio 2024 con chiave di ricerca "decreto ministeriale 21 settembre 2022 n. 290" (investimento sub.I), avrebbe dovuto restituire immediatamente il decreto, con la relativa documentazione ad esso connessa ed allegata, incluso il *link* all'elenco dei beneficiari e dei provvedimenti di erogazione delle sovvenzioni, pubblicati nella pertinente sezione amministrazione trasparente;

invece non ha non restituito alcuna risposta, né nella sezione principale e neppure sulla sezione amministrazione trasparente; lo stesso dicasi interrogando la sottosezione “provvedimenti dei dirigenti amministrativi” della sezione amministrazione trasparente. Solo accedendo, con la medesima chiave di ricerca, da motore di ricerca esterno al MIT è stato possibile rintracciare il citato decreto, pubblicato sulla pertinente sottosezione “Disposizioni generali Atti generali Riferimenti normativi su organizzazione e attività” della sezione amministrazione trasparente del sito istituzionale del MIT; manca però il *link* all’elenco dei beneficiari dei contributi ed il *link* ai provvedimenti di erogazione dei contributi. La sezione amministrazione trasparente interrogata in data 24 maggio 2024 con chiave di ricerca “decreto ministeriale 21/09/2022 n. 290” ha finalmente restituito la pubblicazione del succitato decreto e della connessa documentazione, senza però restituire il *link* all’elenco dei beneficiari e dei provvedimenti di erogazione delle risorse; neppure la sottosezione “sovvenzioni, contributi e sussidi” della sezione amministrazione trasparente, interrogata in data 24 maggio 2024, con la medesima chiave di ricerca “decreto ministeriale 21/09/2022 n. 290”, riporta il *link* all’elenco dei soggetti sovvenzionati ed il *link* ai provvedimenti di erogazione dei contributi, ma ci riporta semplicemente al punto di partenza, cioè allo stesso decreto n. 290 (Home Amministrazione trasparente Disposizioni generali Atti generali Riferimenti normativi su organizzazione e attività Decreto ministeriale Numero 290 del 21 settembre 2022).

In data 25.05. maggio, nella pertinente sottosezione sovvenzioni e sussidi della sezione amministrazione trasparente (Home Amministrazione trasparente Sovvenzioni, contributi, sussidi, vantaggi economici Atti di concessione Rinnovo o ammodernamento delle navi, anche in fase di costruzione delle stesse (C.842 - 164)) è stato reperito il decreto n.132 in data 5 giugno 2023 di concessione del contributo della graduatoria CEEAG 1 di concessione alla società Liberty Lines S.p.A. dell’importo di euro 1.950.000,00.(all.n.5) interrogando la citata sottosezione con chiave di ricerca “Liberty”. Sono stati poi reperiti gli altri decreti di finanziamento corrisposti alla Liberty Lines; lo stesso per Moby .

In relazione a tale frastagliato quadro informativo a fonti aperte, l’ufficio istruttore ha dovuto richiedere un’integrazione di produzione documentale (nota n. 2183 in data

27.05. maggio 2024) per meglio poter contestualizzare la *governance* esercitata dalla DG sulla procedura.

In fase di deduzioni alla bozza di relazione di fine fase istruttoria (nota n.17540 in data 14.06.2024) la competente DG per il mare del MIT ha dedotto che il decreto n. 290/22 è stato regolarmente pubblicato sul sito istituzionale dove è presente una pagina ad hoc relativo all'intervento "rinnovo flotte, bus, treni e navi verdi" – subinvestimento I al seguente link): <https://www.mit.gov.it/normativa/decreto-ministeriale-numero-290-del-21092022> dove sono presenti anche le graduatoria con i relativi beneficiari (cliccando i titoli decreto n. 318 e n. 6). Per quel che riguarda i singoli provvedimenti di erogazione dei fondi sono presenti sotto la relativa pagina al seguente percorso Home => Amministrazione trasparente => Sovvenzioni, contributi, sussidi, vantaggi economici => Atti di concessione:

dove selezionando nel campo di ricerca "struttura responsabile" la DG Mare si ha evidenza di tutti provvedimenti legati alla misura. La DG osserva che pertanto il sito istituzionale è stato correttamente e prontamente alimentato e che eventuali carenze del motore di ricerca non sono attribuibili alla stessa DG.

3. La procedura di selezione dei beneficiari- investimento sub.I: la corretta evidenza dell'evoluzione procedimentale

In attuazione del regolamento dell'ottobre 2021 (decreto interministeriale 12 ottobre 2021 n. 389), nel settembre 2022 (decreto ministeriale 21 settembre 2022 n. 290) il MIT ha disciplinato le modalità ed i requisiti necessari per la presentazione delle domande di ammissione ai contributi di questa misura, con scadenza fissata per la presentazione delle domande di ammissione al beneficio al 21 novembre 2022, successivamente prorogata al 5 dicembre 2022. Nel dicembre 2022 (nota n. 39799 del 20 dicembre 2022) la Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo ha concluso le attività istruttorie ed ha comunicato l'elenco delle n. 90 domande ammissibili; in pari data (decreto direttoriale del 20 dicembre 2022, n. 310) è stata nominata la Commissione di valutazione che in data 23 dicembre (nota prot. 40267 del 23 dicembre 2022) ha trasmesso i verbali (n. 1 del 21 dicembre 2022, n. 2 del 22 dicembre 2022 e n. 3 del 23 dicembre 2022) della proposta di graduatoria; per effetto

delle graduatorie proposte, sono risultate ammesse a beneficio n. 88 domande, per un importo complessivo pari a euro 163.395.152,75; la graduatoria è stata approvata in data 29 dicembre 2022 (d.dir. n. 318 in data 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;).

La documentazione analizzata evidenzia che il MIT ha esercitato una corretta attività di *governance* della procedura di selezione, nella gestione e vigilanza della procedura di selezione dei beneficiari, garantendone l'attuazione in tempi ristretti e mantenendo una corretta evidenza della procedura e delle motivazioni degli atti oggetto della procedura, come quivi descritta. In fase pre-istruttoria non si hanno elementi per valutare i costi e le modalità di supporto istruttorio della RAM; costi e modalità che dovranno essere oggetto di analisi interna e su cui la DG è chiamata a riferire in sede di misure conseguenziali.

4. Il regime di aiuti di stato autorizzato C(2022) 8247 11/11/2022 in relazione al decreto n. 389/2021. Profili di analisi sui criteri applicativi (all. 1 d.m. n. 290/2022) – Investimento sub.I

Successivamente al decreto di indizione della procedura selettiva del settembre 2022 (n. 290 in data 21/09/2022), nel novembre 2022 è intervenuta la formale autorizzazione del regime di aiuti. La Commissione Europea, infatti, con la decisione C(2022) 8247 def. dell'11 novembre 2022 ha dichiarato compatibili con il mercato interno le misure ricomprese dal decreto n. 389/2021 (ed attuate con il d.m. n. 290/2022) in quanto rientranti nell'ambito di applicazione della Comunicazione della Commissione europea (2022/C 80/01), *Disciplina in materia di aiuti di Stato a favore del clima, dell'ambiente e dell'energia 2022* ("Disciplina CEEAG").

Gli interventi presentati ai sensi del CEEAG si riferiscono all' (a) acquisto di nuove navi, completamento di navi in costruzione o ammodernamento di navi esistenti che consentono alla nave di rientrare nella definizione di "veicolo pulito" (di cui al punto 19 (20), lettera e) della CEEAG, in nota riportata)¹¹; oppure si riferiscono ad (b)

¹¹ "(Una nave è considerata veicolo pulito se: ha zero emissioni dirette (allo scarico) di CO₂; oppure, ha un motore a propulsione ibrida (ad esempio, motore elettrico e motore a combustione interna), o a doppia alimentazione (*dual*

interventi di solo ammodernamento di navi esistenti o di rinnovo di navi in fase di costruzione; tali interventi devono consentire l'utilizzo o l'incremento della percentuale utilizzata di biocarburanti (esempio: bio-GNL, bio-Diesel) e combustibili sintetici (esempio: elettro-GNL, elettro-Diesel), compresi carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica (vale a dire carburanti liquidi o gassosi, diversi da biocarburanti o da biogas, il cui contenuto energetico non provenga però da biomassa) per il trasporto, in aggiunta o in alternativa ai combustibili fossili tradizionali più inquinanti, o che consentano l'utilizzo di propulsione eolica.

5. Profili di analisi. I criteri applicativi della selezione (all. 1 d.m. n. 290/2022) in relazione al terzo sottocriterio del CEAAG. – Investimento sub.I

Ancorché autorizzata come conforme al CEAAG, i criteri tecnici di selezione della procedura, di cui all'allegato n. 1 del decreto n. 290/2022, non fanno riferimento agli stringenti criteri del CEAAG; infatti, il primario criterio del CEAAG, il finanziamento di un veicolo pulito a zero emissioni di CO₂, è in realtà solo tendenziale, perché graduato ed interpretato estensivamente, in sede applicativa internazionale, per consentirne una progressiva implementazione. Infatti per il CEAAG una nave è considerata veicolo pulito non solo se (1) ha zero emissioni di CO₂, ma anche se ha un (2) motore a propulsione ibrida o a doppia alimentazione (*dual fuel*) che trae almeno il 25 per cento della sua potenza da combustibili a zero emissioni dirette (allo scarico) di

fuel), che trae almeno il 25 % della sua potenza da combustibili a zero emissioni dirette (allo scarico) di CO₂ (ad esempio idrogeno o ammoniaca) e/o da alimentazione *plug-in* per il suo normale funzionamento in mare e nei porti; oppure, raggiunge un valore dell'indice di efficienza energetica in materia di progettazione (Energy Efficiency Design Index o EEDI*) dell'Organizzazione marittima internazionale del 10 % inferiore ai requisiti EEDI applicabili al 1° aprile 2022 ed è in grado di funzionare con combustibili a zero emissioni dirette (allo scarico) di CO₂ o con combustibili da fonti rinnovabili (ad esempio bio-GNL); oppure, nel solo caso di unità per il trasporto merci dedicate allo shift modale, ha emissioni dirette (allo scarico) di CO₂ calcolate utilizzando l'EEDI che siano inferiori almeno del 50% al valore medio di riferimento delle emissioni di CO₂ definito per i veicoli pesanti**.

*I Requisiti EEDI possono essere verificati, alla luce di quelli concordati dal comitato per la protezione dell'ambiente marino dell'Organizzazione marittima internazionale nella sua 74a sessione, per le tipologie di navi di cui alla convenzione MARPOL, regola 2, allegato VI, dunque sia per quelle nuove di stazza superiore alle 400 tonnellate, sia di quelle non nuove ai sensi di tale regola, che ciò nondimeno "possono fornire il valore EEDI raggiunto calcolato su base volontaria in linea con l'allegato VI, capo 4, della convenzione MARPOL e ottenere la verifica di tali calcoli in linea con l'allegato VI, capo 2, della convenzione MARPOL".

**Per la definizione del livello di emissioni di CO₂ di cui sopra occorre fare riferimento alla decisione di esecuzione (UE) 2021/781 della Commissione europea del 10 maggio 2021 relativa alla pubblicazione di un elenco indicante determinati valori di emissione di CO₂ per costruttore nonché le emissioni specifiche medie di CO₂ di tutti i veicoli pesanti del sottogruppo 5-LH nuovi immatricolati nell'Unione e le emissioni di CO₂ di riferimento a norma del regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio per il periodo di riferimento dell'anno 2019.";

CO₂; oppure, se (3) raggiunge un valore dell'indice di efficienza energetica in materia di progettazione (*Energy Efficiency Design Index* o EEDI*) dell'Organizzazione marittima internazionale, del 10 per cento inferiore ai requisiti EEDI applicabili al 1° aprile 2022 ed è in grado di funzionare con combustibili a zero emissioni dirette (allo scarico) di CO₂ o con combustibili da fonti rinnovabili (ad esempio bio-GNL).

I requisiti EEDI sono verificati, per tipologie di navi nuove di stazza superiore alle 400 tonnellate, in base alla convenzione MARPOL (regola 2, allegato VI); per le navi già costruite, il valore EEDI è calcolato su base volontaria (in linea con l'allegato VI, capo 4, della convenzione MARPOL e la verifica è effettuata in linea con l'allegato VI, capo 2, della convenzione MARPOL”).

Il criterio tecnico della selezione della procedura (allegato n. 1 al d.m. n. 290/2022) dispone che al 75 per cento della potenza, il rapporto tra l'indice di emissione di CO₂ in t/g della nave nuova (1) non sia superiore di 0,9 rispetto all'indice della nave similare o esistente(2) (Caso A-acquisto di nave nuova) oppure che tale rapporto dopo (1) l'ammodernamento non sia superiore allo 0,9 rispetto a prima (2) (Caso B-ammodernamento). L'indice di emissione di CO₂ t/g, indicato nell'allegato 1 al d.m. n. 290/2022 come criterio di selezione della procedura, non appare conforme con l'indice di emissione calcolato in base all'EEDI che invece si basa sul rapporto g/t (g grammi di CO₂ emessi per t tonnellata).

È evidente che per effettività, semplicità e celerità, la procedura selettiva è stata basata sull'indice di emissione di CO₂ e non sui più stringenti criteri tecnici del CEAAG, pure anche richiamati nel decreto n. 290/2022; questo, anche, perché tali criteri del CEAAG sono ancora, in parte, tecnicamente non realisticamente raggiungibili, per limiti oggettivi del sistema industriale produttivo, sia nazionale che europeo.

Tale realistica impostazione della procedura selettiva presuppone, comunque, l'accertamento, in caso di finanziamento ai sensi degli stringenti criteri del CEAAG, in concreto, del rispetto dei pertinenti criteri tecnici applicabili alla voce di costo oggetto del contributo, come anche analiticamente indicati dallo stesso decreto n. 290/2022. Pertanto, in caso di finanziamento concesso ai sensi del CEAAG, dovrà essere accertato, per lo meno, l'adempimento del terzo sottocriterio tecnico del CEAAG; cioè

che la nave finanziata ai sensi del CEAAG raggiunge un valore dell'indice di efficienza energetica in materia di progettazione (*Energy Efficiency Design Index* o EEDI*) del 10 % inferiore ai requisiti EEDI applicabili al 1° aprile 2022 ed è in grado di funzionare con combustibili a zero emissioni dirette (allo scarico) di CO₂ o con combustibili da fonti rinnovabili (ad esempio bio-GNL).

L'allegato n. 1 al d.m. n. 290/2022 adotta come criterio di selezione della procedura l'indice di emissione CO₂ t/g, e richiama l'indice EEDI che però è espresso dalla formula g/t; pertanto non si capisce il significato dell'indice posto a base della selezione; l'EEDI è un indice costruttivo che nasce per le navi di nuova costruzione sopra 400T; tale indice è poi adattato, volontariamente, alle navi già costruite. Il criterio selettivo della procedura, il rapporto entro 0,90 tra indici di emissione di CO₂ t/g, di cui all. n. 1 d.m. n. 290/2022, non appare conforme all'EEDI; paradossalmente, applicato in concreto, l'indice della procedura t/g porta in aumento il valore del rapporto in caso di riduzione di CO₂ g a parità di t, mentre la graduatoria premia i valori in diminuzione, entro 0,90

Anche il criterio di selezione basato sul corretto indice EEDI g/t paradossalmente, potrebbe finire anche per incentivare l'acquisto (procedura A) o l'ammodernamento (procedura B) di navi con un alto indice EEDI, quindi con un elevato indice di inefficienza energetica; questo per consentire il rispetto del criterio di selezione, cioè il rapporto entro 0,90 tra l'indice di emissione di CO₂ della nave nuova (indice numeratore), rispetto alla nave esistente (indice denominatore); questo, sul realistico presupposto che l'indice di emissione di CO₂ della nave esistente da sostituire/ammodernare (denominatore) sia, realisticamente, tendenzialmente alto, rispetto all'indice EEDI della nave nuova o ammodernata (EEDI numeratore).

E' evidente che il rapporto tra indici, come indicato in allegato n. 1, è un criterio oggettivo, ai fini della selezione dei soggetti partecipanti alla procedura. Tuttavia, si evidenzia che tale criterio di selezione, di per se stesso, non appare conforme, limitatamente agli interventi finanziati ai sensi della CEAAG, in assenza della effettiva dimostrazione che l'EEDI della nave nuova o ammodernata è inferiore del 10 per cento rispetto all'EEDI applicabile al 1° aprile 2022.

Infine, sempre in punto di attuazione del terzo sottocriterio del CEAAG, appare

necessario che sia chiarito che la procedura selettiva, come attuata secondo l'all. 1 al d.m. n. 290/2022, abbia rispettato la pregiudiziale prescrizione della CEAAG che nel terzo sottocriterio impone che "la nave sia in grado di funzionare con combustibili a zero emissioni dirette (allo scarico) di CO₂ o con combustibili da fonti rinnovabili (ad esempio bio-GNL)".

In fase di deduzioni alla bozza di relazione di fine fase istruttoria (nota n.17540 in data 14.06.2024) la competente DG per il mare del MIT sul punto ha dedotto chiarendo che l'indice adottato in allegato 1 richiama la disciplina dell'EEDI ma è diverso dall'indice EEDI ed è pienamente in linea con il CEAAG ed il GBER.

La DG ha evidenziato che l'Allegato 1 al D.M. N.290/2022 definisce un indice di abbattimento della CO₂, da utilizzare quale criterio di valutazione delle *performance* ambientali della nave oggetto dell'intervento, basato sulla quantità di emissioni giornaliere (tCO₂/day, vale a dire tonnellate di CO₂ al giorno). L'Allegato 1 non richiama l'indice EEDI in quanto tale ma fa riferimento alla normativa EEDI in senso generale in due circostanze: a. per definire la "nave simile", richiamando la definizione EEDI di "lavoro di trasporto", diversa a termini EEDI a seconda delle tipologie di nave. La nave è considerata simile - e quindi comparabile - se ha la stessa (+/- 3%) capacità di trasporto EEDI e lo stesso servizio; b. per considerare il contributo dei generatori alla potenza da considerare nei calcoli, richiamando il criterio definito allo stesso scopo dalla norma EEDI.

Lo scopo dell'indice introdotto dall'Allegato 1 è quindi quello di comparare (i) le prestazioni ambientali di nuova unità suscettibile di contributo rispetto ad unità simile per capacità di trasporto e servizio o (ii) di una nave esistente con intervento di retrofit suscettibile di contributo e senza lo stesso intervento, richiedendo che vi sia un miglioramento di almeno il 10 per cento. In altri termini, l'intervento è valutato esclusivamente in termini di riduzione assoluta delle emissioni di CO₂ "a parità di tutte le altre condizioni", ed in questa locuzione sono comprese sia le caratteristiche tecniche (definite anche con l'ausilio della normativa EEDI) e di servizio. Il risparmio assoluto in termini di tCO₂/day consente di confrontare tra loro e di mettere in ordine tutti gli interventi, cosa impossibile utilizzando la norma EEDI che - come ricorda la DG- non si applica a tutte le dimensioni in termini di stazza della nave ed a tutte le

tipologie di navi. Il valore dell'EEDI è esprimibile in gCO₂/t dove con gCO₂ si identificano i grammi di CO₂ emessa e con t si identificano le tonnellate di merce trasportata. Si tratta quindi di un indice di merito che confronta l'emissione con il lavoro di trasporto, calcolato in una precisa condizione di funzionamento, ovvero di progetto. Nella sostanza si tratta di due indici diversi e non comparabili tra loro. Il valore introdotto dall'Allegato 1 è il risparmio assoluto in termini di CO₂ emessa al giorno. Per contro il valore EEDI è relativo al lavoro di trasporto. La DG conclude evidenziando che l'indice tCO₂/day introdotto nell'allegato 1 è coerente sia con la normativa CEEAG, sia con la normativa GBER.

6. La contestualizzazione dell'analisi istruttoria: l'audizione informativa in data 04.06.2024 dello stato di attuazione del sub-investimento I

In data 4 giugno 2024 è stata effettuata una interessante audizione informativa di commento e contestualizzazione dello stato di attuazione del sub-investimento I cui hanno partecipato il Direttore generale della direzione generale per il mare ed il dirigente della Div 4 - Disciplina comunitaria ed internazionale della navigazione marittima e per vie d'acqua interne ed interventi nel settore navalmeccanico, competente alla gestione amministrativa dell'investimento sub. I.

In punto di programmazione dell'intervento e di redazione del relativo disciplinare tecnico, recepito nel decreto n. 290/2022, la Div. 4 ha evidenziato che l'investimento Sub.I, tecnicamente molto articolato e complesso, è frutto di una lunga interlocuzione interna ed esterna al MIT.

L'interlocuzione interna a livello tecnico ha coinvolto professionalità interne al MIT per i profili tecnico-ingegneristici ed il Gabinetto del MIT sia per i profili normativi di natura politico-istituzionale che per l'interlocuzione con la commissione europea per l'autorizzazione al regime di aiuti di Stato. La Div. 4 non ha potuto avvalersi di un vero e proprio ufficio tecnico per cui il disciplinare tecnico dell'investimento sub. I è frutto di un esame collettivo della Div. 4 e della Direzione generale e dei tecnici a disposizione.

La Div.4 è stata costantemente in contatto con l'associazione degli armatori per intercettare i profili di interesse dei beneficiari e tradurli nei documenti tecnico-

programmatori.

In punto di valutazione dei motivi della scarsa attrattività della misura, in relazione alle rinunce operate dai soggetti aggiudicatari, la Div.4 ha evidenziato che la scarsa attrattività della misura deriva sostanzialmente sia da motivi di politica industriale che da motivi economico-commerciali e da ultimo in relazione agli stringenti criteri del finanziamento imposti dal regime di aiuti di stato del CEAAG.

In punto di politica industriale, il sistema industriale cantieristico europeo non è ancora maturo per offrire in commercio soluzioni industriali tecnologiche in linea con gli stringenti criteri del CEAAG che impongono la produzione di navi pulite a zero emissioni. Sul punto la DG mare del MIT ha osservato che in realtà non si tratta di una lacuna del sistema europeo, è proprio a livello internazionale che alcune soluzioni tecnologiche auspiccate dal CEEAG non sono disponibili a livello di offerta di mercato. Idrogeno e ammoniaca sono combustibili privi di molecole di carbonio ed in futuro suscettibili - soprattutto la seconda - di un uso in campo navale, ma al momento la loro maturità tecnologica non è tale da farli considerare delle soluzioni applicabili (oltre a mancare ancora la catena logistica di distribuzione nei porti).

In punto di motivi economico-commerciali, la cantieristica europea non può competere con il livello dei prezzi della cantieristica cinese e asiatica (*dumping commerciale*); per cui gli armatori europei hanno trovato più conveniente rinunciare al contributo del 30 per cento (intensità massima di aiuto ammissibile ai sensi del CEAAG), corrisposto ai sensi dell'aiuto di Stato autorizzato come compatibile con il CEAAG, che fare fronte al rispetto dei costosi e stringenti *standard* tecnici imposti dal CEAAG; gli armatori hanno trovato più conveniente rinunciare al 30 per cento del contributo, a fronte del minore livello dei prezzi della cantieristica asiatica e cinese; questo anche in relazione alla facoltà dell'armatore di poter scegliere la bandiera della nave, e quindi l'iscrizione della nave nel registro nazionale di paesi extraeuropei che consentono l'adozione di *standard* tecnici meno stringenti, in punto soluzioni tecnologiche e di relativi costi, al netto del rispetto delle convenzioni internazionali e degli *standard* tecnici adottati nel paese in cui la nave effettivamente naviga.

A tali motivi di ordine industriale e commerciale si aggiunge il profilo finanziario dell'aumento generalizzato dei prezzi che ha interessato anche la cantieristica navale

italiana ed europea a cui è stato negato un aiuto diretto; di fatto la misura costituisce un aiuto indiretto al settore mediato attraverso il contributo concesso all'armatore. Il *dumping* commerciale con la cantieristica extra-europea è aumentato a seguito della scelta europea che ha abolito gli aiuti di stato diretti al settore cantieristico navale.

I grandi armatori non hanno trovato conveniente la misura per i motivi anzidetti ed hanno fatto pressione per poter usufruire dell'erogazione dei contributi e poter costruire nei cantieri navali extra-europei, segnatamente in Estremo Oriente. La DG ha mantenuto la dovuta impostazione del CEAAG che impone la costruzione di una nave pulita a zero emissioni in un cantiere UE o SEE e l'iscrizione delle navi in un registro UE o SEE per cinque anni. Il decreto n. 290/2022 presentato dalla Div. 4 è la prima domanda di autorizzazione di aiuto di Stato ai sensi del CEAAG che era peraltro una disciplina appena approvata; la Commissione ha fatto dell'autorizzazione del regime di aiuti del decreto n. 290/2022 un caso di scuola, anche perché era il primo regime di aiuti richiesto ed autorizzato ai sensi del CEAAG, quindi anche per la Commissione è stata una novità applicativa per cui la Commissione ha introdotto dei criteri molto stringenti, che tra l'altro poi ha riversato anche sul GBER; per cui adesso anche il GBER è diventato un regime restrittivo quasi come il CEAAG. Il GBER è diventato più restrittivo richiedendo, come il CEAAG, la nozione di veicolo pulito per aiuti di carattere ambientale in campo navale; tale scelta, adottata dalla Commissione, è dettata dal perseguimento di politiche *green*. Tali criteri impongono di installare motori di ultimissima generazione che sono installabili, se vanno in elettrico, soltanto su alcune tipologie di navi, mentre le navi più piccole non hanno lo spazio per le batterie che comunque non sarebbero convenienti; infine l'idrogeno non è una tecnologia ancora spendibile tecnicamente sul mercato; quindi si tratta di soluzioni che teoricamente esistono ma che in pratica non sono ancora diffuse; quindi chi vuole costruire una nave in base a quei criteri tecnologici ancora non la trova disponibile sul mercato, e questo è stato un fattore limitante che ha spaventato i beneficiari.

CAPITOLO III

CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI

1. Il focus della misura: l'investimento sub.I . – 2. Profili ricognitivi di sintesi sullo stato di attuazione dei tre sub.investimenti. – 3. Alcuni profili di criticità sulla misura.

1. Il focus della misura: l'investimento sub.I

L'investimento "Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi - navi" (euro 800.000.000 -PNC.I.C2), di cui è proponente e attuatore il MIT, è inserito nel PNC come complementare alla misura del PNRR M2C2; suddiviso in tre sub-investimenti, ha l'obiettivo di effettuare, entro il 2026, il rinnovo e l'efficientamento della flotta navale per limitare le emissioni atmosferiche (sub-investimento I, euro 500 mln.), con un investimento specifico destinato al rinnovo della flotta destinata a servire lo stretto di Messina (sub-investimento II, euro 80 mln.) ed aumentare la disponibilità di combustibili marini a basso impatto ambientale (sub-investimento III, 220 mln. di euro - Aumento della disponibilità di combustibili marini alternativi - GNL).

La misura del PNC.(2.1.1) 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 efficienza 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 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 (NO_x), ossido di zolfo (SO_x) e particolato (PM).

Per quanto concerne l'investimento principale sub.I, 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 stanziare (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.

2. Profili ricognitivi di sintesi sullo stato di attuazione dei tre sub.investimenti

Il rapporto di monitoraggio del MEF n.10 al 31 dicembre 2023 dettaglia analiticamente lo stato di attuazione dei sottoprogetti della misura.

In relazione al Sub-investimento I (costo complessivo di 500 mln. di euro), il rapporto di monitoraggio al 31 dicembre 2023 relativamente all'obiettivo C.2.1.1 - *Upgrading* nuove navi riportava l'obiettivo al T2/2023 sottoscrizione dei contratti come conseguito; rispetto agli 89 interventi originariamente individuati e a seguito delle

rinunce dei beneficiari pervenute, risultano 37 CUP attivi cui era associato un finanziamento PNC pari a 47,74 milioni di euro; non risultano assegnati 452,25 milioni di euro; per i 37 CUP erano stati sottoscritti i relativi contratti e l'importo PNC effettivamente concesso era pari a complessivi 47,74 milioni di euro (su 500 milioni di euro disponibili). Il successivo traguardo T1/2025 prevede la consegna del 50 per cento delle unità previste. In relazione all'obiettivo C.2.1.2 - *Retrofit* Navi esistenti, riferiva che al T4/2024 era prevista la consegna delle unità.

In relazione al sottoprogramma C.2.2 - Rinnovo della flotta navale e nello Stretto di Messina per ridurre le emissioni, il progetto C.2.2.1 "Acquisto navi" di competenza del MIT per 60 mln., il T3/2023 prevedeva l'avvio dei lavori per la realizzazione della prima unità navale veloce; il traguardo non risultava conseguito; il MIT aveva comunicato che, in virtù della propulsione GNL/Elettrica dei mezzi veloci, non risultava possibile procedere all'intervento a causa della mancata realizzazione del deposito costiero di rifornimento GNL del programma C.10.

In relazione al progetto C.2.2.2 - Ibridizzazione navi (Nave Iginia, Nave Messina, Acquisto nuova nave) di competenza del MIT per 20 mln., il traguardo al T2/2022 completamento ibridizzazione nave Iginia, prima nave traghettamento treni, risultava conseguito; l'Amministrazione ha rappresentato che non risulta possibile il cofinanziamento della terza nave a propulsione a GNL, per la quale erano stati previsti 9 milioni di euro. Il T4/2024 prevede l'ibridizzazione della nave traghetto Messina in esercizio.

In relazione al progetto C.2.3 (Aumentare la disponibilità di combustibili marini alternativi in Italia), in relazione ai progetti C.2.3.1 - Microliquefattori (130 mln. - MIT) e C.2.3.2 - Navi bunkerine (90 mln. - MIT), il T1/2023 prevedeva l'avvio dei lavori; il traguardo non risultava conseguito; rispetto ai 9 CUP iniziali, un CUP relativo all'intervento microliquefattori risultava cancellato; le risorse assegnate agli 8 CUP attivi erano pari a 74,85 milioni di euro di cui: 45,72 milioni di euro per 6 CUP relativi all'intervento "microliquefattori" e 29,13 milioni di euro per 2 CUP relativi all'intervento "navi bunkerine". Il T1/2026 del progetto C.2.3.1 - Microliquefattori prevede la messa in esercizio dei microliquefattori; mentre il T1/2025 del progetto C.2.3.2 - Navi bunkerine prevede la consegna delle navi.

La 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 (nota n. 15872 in data 30 maggio 2024) ha dettagliato lo stato di attuazione dell'investimento sub-I. All'esito della procedura istruttoria, sono state approvate le graduatorie di assegnazione del contributo per n. 89 domande per un importo complessivo pari a euro 185.895.152,75, in adempimento dell'obiettivo al T4/2022 fissato dal MEF di pubblicazione della graduatoria degli assegnatari entro il 31 dicembre 2022. A fronte di n. 89 interventi inizialmente ammessi a contributo da graduatoria sono pervenute alla DG n. 52 istanze di rinuncia e, pertanto, le risorse assegnate nelle graduatorie si sono ridotte ad euro 47.740.818,68. Le imprese beneficiarie hanno trasmesso le dichiarazioni di avvenuta sottoscrizione del contratto corredate da copia autentica del contratto di esecuzione dell'intervento. L'obiettivo fissato per il T2/2023 *"Sottoscrizione dei contratti entro il 30 giugno 2023"*, risulta regolarmente raggiunto. Sono stati emessi n. 37 provvedimenti di concessione ed impegno regolarmente registrati dall'Ufficio Centrale del Bilancio e notificati alle imprese beneficiarie. Su un totale di 37 interventi, la DG ha emesso n. 30 provvedimenti di erogazione dell'anticipazione del 20 per cento del contributo a seguito della trasmissione di conforme fideiussione e relativa verifica del possesso dei requisiti previsti; per i restanti 7 interventi, l'istruttoria è in corso per la verifica di tutti i requisiti ai fini delle erogazioni. Per quel che riguarda i pagamenti dei SAL, sono stati emessi n. 7 provvedimenti di liquidazione delle rate di contributo a conclusion delle relative istruttorie; sono in corso le istruttorie relative al pagamento del saldo di n. 7 interventi di ammodernamento di unità navali; per un intervento, la DG sta predisponendo il decreto di pagamento, avendo già acquisito il parere favorevole della Commissione di valutazione; per i restanti 6 la DG è in attesa del perfezionamento della documentazione, da parte dei beneficiari, per completare l'istruttoria. Sebbene l'utilizzo delle risorse disponibili sia stato limitato, sono state rispettate le tempistiche fissate e si prevede che tutti gli interventi si possano ultimare, entro i termini temporali previsti, fermo restando il rispetto dei cronoprogrammi realizzativi comunicati a da parte dei beneficiari. In punto di risorse, il decreto-legge (2 marzo 2024, n. 19) recante *"Ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e*

resilienza (PNRR)” ha disposto (all’art. 1, comma 8, punto 4) il definanziamento delle risorse relative agli anni 2024 di euro 157.600.000,00; 2025 di euro 142.000.000,00 e 2026 di euro 108.700.000,00 relativi al sub-investimento; pertanto la Direzione generale ha richiesto in sede di assestamento una integrazione di cassa pari all’ammontare dei residui di lettera F sufficiente per far fronte a saldare la totalità degli interventi in corso e sta, altresì, valutando di operare una variazione compensativa tra i capitoli di propria competenza.

La 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 (nota n. 16408 in data 05.06.2024) ha dettagliato lo stato di attuazione dell’investimento sub-III. In punto di *target*, la DG ha evidenziato che il decreto interministeriale n. 388/2021 pone quale termine massimo di consegna delle unità navali per il bunkeraggio il 31 marzo 2025, mentre prevede per il 31 marzo 2026 la messa in esercizio dei liquefattori e dei punti di rifornimento, pena la decadenza dal finanziamento; a seguito del mutato quadro macroeconomico nazionale ed internazionale, impreveduto ed imprevedibile, il Ministro dell’economia e delle finanze, con decreto del 1° agosto 2022, ha prorogato gli adempimenti stabiliti per ciascuno dei primi tre trimestri del 2022 al rispettivo trimestre successivo. La DG ha evidenziato che per sei progetti finanziati, sono stati già emessi i decreti di concessione con impegno delle somme, e pagati gli acconti di importo pari al 20 per cento del contributo concesso da parte dell’amministrazione nonché, da parte delle imprese beneficiarie avviati i lavori con assunzione dei relativi obblighi giuridicamente vincolanti; attualmente sono in corso di liquidazione i SAL richiesti. Il già citato decreto PNRR 2024 (decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19 recante “Ulteriori disposizioni urgenti per l’attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)”) ha disposto (all’art. 1, comma 8, punto 4) il definanziamento delle risorse relative agli anni 2024, 2025 e 2026 relativi al sub-investimento citato. Pertanto, la Direzione generale, al fine di recuperare le risorse necessarie a procedere ai pagamenti programmati sugli stanziamenti 2024, ha richiesto in sede di assestamento una integrazione di risorse, valutando anche una richiesta di variazione compensativa tra i capitoli di propria competenza.

La 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 trasporto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (nota n. 3500 in data 07.06.2024) ha relazionato sullo stato di attuazione del sub.investimento II progetto “Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – Navi” (Cod-2-2024-ist-mong) - *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”*

Il sub.II si articola sua volta in due interventi. A) Rinnovo della Flotta mezzi veloci Blu Jet - Realizzazione di 3 unità navali veloci (Intervento PNC-C.2.2.1); B) Ibridizzazione flotta esistente per le navi RFI adibite a traghettamento ferroviario attraverso lo Stretto di Messina - (Intervento PNC-C.2.2.2). La DG ha evidenziato che entrambi gli interventi sono stati rimodulati in relazione a circostanze economiche oggettive rappresentate al CIPESS. Per quanto concerne l’attuazione dell’investimento Rinnovo flotta mezzi veloci Blue Jet (Intervento PNC-C.2.2.1) che prevedeva l’acquisto di tre mezzi navali di nuova generazione a propulsione GNL/elettrica/*diesel* al fine di ridurre le emissioni di gas serra in atmosfera, a seguito dell’esito negativo della gara per la fornitura dei mezzi navali veloci passeggeri, a propulsione GNL/Elettrica 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 RFI ha comunicato, da ultimo con nota prot.1537 del 28 novembre 2023, l’intenzione di indire una nuova gara per l’approvvigionamento di n. 3 unità navali, con modifica della propulsione alla tipologia diesel/elettrica in luogo della precedente GNL/elettrica. Tale soluzione necessita il preventivo accertamento circa l’ammissibilità dell’intervento e la variazione della relativa scheda di progetto. Il cronoprogramma procedurale indicato nella scheda progetto, allegata al decreto MEF del 15 luglio 2021, prevedeva l’aggiudicazione della gara per acquisto delle 3 unità

navali veloci entro il II semestre 2022, *milestone* seguita dalla progettazione e dalla realizzazione delle 3 unità entro il I semestre 2025. Rispetto a tale cronoprogramma si registra un ritardo di oltre 18 mesi derivante dalle criticità sopra menzionate. Il soggetto attuatore RFI ha 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 DG ha evidenziato tuttavia che la scheda di progetto non è stata rimodulata. La DG evidenziava criticità, allo stato attuale, in ordine alla ultimazione dell'intervento entro le scadenze inizialmente previste e attualmente vigenti.

In relazione allo stato di attuazione dell'investimento di Ibridizzazione flotta esistente per le navi RFI adibite a traghettamento ferroviario attraverso lo Stretto di Messina (Intervento PNC-C.2.2.2) destinato all'ibridizzazione di n. 3 navi traghetto, la prima nave (di nuova fornitura denominata Iginia) è stata ibridizzata tramite installazione di un sistema di batterie e motori elettrici 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 al 31 dicembre 2025, quindi un anno dopo il *target* nazionale; il terzo intervento, che prevede l'installazione di motori GNL *dual fuel* su una nave di nuova costruzione, 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 ha proposto di cancellare questa iniziativa.

La DG ha formulato a febbraio 2024 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 (Intervento PNC-C.2.2.1)

- modifica della propulsione da GNL/Elettrica a Diesel/Elettrica;
- rimodulazione delle date degli obiettivi intermedi e finali, con termine ultimo di completamento a giugno 2026.

b. Ibridizzazione flotta esistente per le navi RFI adibite a traghettamento ferroviario attraverso lo Stretto di Messina (Intervento PNC-C.2.2.2)

- Riduzione del numero di iniziative da n. 3 a n. 2 (le sole Navi Iginia e Messina);
- Rimodulazione della data dell'obiettivo finale di completamento (ibridizzazione Nave Messina) a dicembre 2025;
- Riduzione dell'importo da 20 milioni a 11 milioni.

La DG ha evidenziato di non avere ancora notizia del positivo recepimento di tale proposta di rimodulazione.

In relazione all'aggiornamento sullo stato di attuazione del sub.investimento III la competente DG per il mare del MIT ha rappresentato (nota n.18151 in data 20.06.2024) che sono in corso di esame le richieste di modifica dei cronoprogrammi con conseguente eventuale proroga dei termini dei lavori. Tale esame è effettuato dalla Commissione di valutazione di cui all'art.8 comma 1 DM n.191 del 27/06/2022, istituita con decreti direttoriali n.236 del 3.10.2022 e n.130 del 27.05.2024. La predetta Commissione, pertanto, sta valutando la congruità delle relative rendicontazioni degli stati dei SAL richiesti dagli assegnatari ammessi al contributo, sulla base di una valutazione di compatibilità amministrativo contabile della documentazione presentata, al fine di poter procedere alla liquidazione delle rate di contributo.

3. Alcuni profili di criticità sulla misura

L'attività istruttoria ha fatto emergere la complessità di scenario (interno ed esterno) nel quale le due direzioni generali del Mit si muovono nell'accompagnare i soggetti attuatori nell'attuazione dei progetti in cui sono articolati i tre sub.investimenti della misura.

Sotto il profilo di scenario esterno, il fattore, a denominatore comune, della

governance esercitata dal MIT, è la complessità dello scenario industriale (la scarsità di offerta) che ne condiziona pesantemente gli esiti, ben oltre quanto di competenza e nelle possibilità del Mit, che oggettivamente non dispone di strumenti efficaci, in uno scenario (industriale-finanziario-gestionale) così complesso. Come si è evidenziato la debolezza del sistema industriale a livello internazionale (non solo quindi europeo) non consente, ancora, di disporre effettivamente di *tecnologie mature*, che tali sono astrattamente, ma non effettivamente tali, questo perché ancora poco diffuse e non facilmente disponibili in commercio; ciò vale per i due asset industriali oggetto dei tre sub.investimenti, cioè i motori puliti (sub.I-II) e i carburanti puliti (GNL) e relative reti (III-II).

Sotto un profilo di scenario interno, alla complessità oggettiva dello scenario industriale ed istituzionale, come appena indicato, si aggiunge l'incertezza delle risorse finanziarie, dovute al definanziamento del MEF dell'investimento, in attuazione di una complessa e complessiva rimodulazione degli interventi del PNC in relazione alla rimodulazione del PNRR del dicembre 2023.

Nel prendere atto di tale profonda rimodulazione, come già osservato in sede di valutazione contabile si conferma che né tale rimodulazione, né esigenze di cassa, possono giustificare – in assenza di una revisione dei presupposti dell'impegno contabile (obbligazione vincolante) il disimpegno contabile di impegni di competenza di investimenti in corso; legittime esigenze di cassa avrebbero dovuto essere gestite nell'ambito della gestione del bilancio di cassa, senza incidere sugli impegni di competenza, assunti sulla base di obbligazioni giuridiche; tale disimpegno, oltre che contrario ai principi di correttezza contabile, genera l'incertezza finanziaria delle risorse ed espone il Mit a contenzioso con le ditte aggiudicatarie laddove la DG Mare non riuscisse a pagare i SAL maturati a causa dei mancati finanziamenti del Mit dovuti a tale disimpegno.

Allegati

All. 1 – Monitoraggio MEF al 31.12.2023

Codice univoco e Programma/investimento/ intervento	Amministrazione	Importo (mln euro)	Ultimo obiettivo e relativo trimestre	Stato obiettivo	Prossimo adempimento e relativa scadenza (trimestre/anno)
			contratti.	progetti associati ad altrettanti CUP, per un valore complessivo di 600 milioni di euro. L'Amministrazione ha confermato che, a seguito di una ricognizione extra-sistema, risultano stipulati al 31/12/2022 contratti per un totale di spesa contrattualizzata pari a euro 467,40 milioni di euro, al netto dei dati relativi alla Regione Calabria.	acquistati
C.2 - Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi – Navi					
C.2.1 - Rinnovo della flotta navale mediterranea con unità navali a combustibile pulito:					
C.2.1.1 - Upgrading nuove navi	MIT	500,00	Il trimestre 2023 Sottoscrizione dei contratti	Parzialmente conseguito. Rispetto agli 85 interventi originariamente individuati e a seguito delle rinunce dei beneficiari pervenute, risultano 44 CUP attivi cui è associato un finanziamento PNC pari a 52,47 milioni di euro. Non risultano assegnati 447,53 milioni di euro. Per i 44 CUP citati sono stati sottoscritti i relativi contratti e l'importo PNC effettivamente concesso è pari a complessivi 49,90 milioni di euro (su 500 milioni di euro disponibili).	I/2025 Consegna del 50% delle unità
C.2.1.2 - Retrofit Navi				IV/2024 Consegna unità	
C.2.2 - Rinnovo della flotta navale e nello Stretto di Messina per ridurre le emissioni:					

Codice univoco e Programma/investimento/intervento	Amministrazione	Importo (mln euro)	Ultimo obiettivo e relativo trimestre	Stato obiettivo	Prossimo adempimento e relativa scadenza (trimestre/anno)
<i>C.2.2.1 - Acquisto navi</i>	MIT	60,00	III trimestre 2023 Avvio lavori realizzazione prima Unità Navale Veloce	Non conseguito. L'amministrazione ha comunicato che, in virtù della propulsione GNL/Elettrica dei mezzi veloci, non risulta possibile procedere all'intervento a causa della mancata realizzazione del deposito costiero di rifornimento GNL del programma C.10.	III/2024 Conclusione lavori di realizzazione della prima unità veloce
<i>C.2.2.2 - Ibridizzazione navi (Nave Iginia, Nave Messina, Acquisto nuova nave)</i>	MIT	20,00	II trimestre 2022 Completamento ibridizzazione Nave Iginia prima nave traghetti treni	Conseguito. L'Amministrazione ha rappresentato che non risulta possibile il cofinanziamento della terza nave a propulsione a GNL, per la quale erano stati previsti 9 milioni di euro.	IV/2024 Ibridizzazione nave traghetto Messina in esercizio
C.2.3 - Aumentare la disponibilità di combustibili marini alternativi in Italia:					
<i>C.2.3.1 - Microliquefattori (130 mln)</i>	MIT	220,00	I trimestre 2023 Avvio dei lavori	Non conseguito. Rispetto ai 9 CUP iniziali, un CUP relativo all'intervento microliquefattori risulta cancellato; le risorse assegnate agli 8 CUP attivi sono pari a 74,85 milioni di euro di cui: - 45,72 milioni di euro per 6 CUP relativi all'intervento "microliquefattori"; - 29,13 milioni di euro per 2 CUP relativi all'intervento "navi bunkerine".	I/2026 Messa in esercizio microliquefattori
<i>C.2.3.2 - Navi bunkerine (90 mln)</i>					I/2025 Consegna navi

segue all. 1

Codice univoco e Programma/investimento/intervento	Amministrazione	Importo (mln euro)	Ultimo obiettivo e relativo trimestre	Stato obiettivo	Prossimo adempimento e relativa scadenza (trimestre/anno)
				L'Amministrazione ha confermato che sono stati emessi 6 provvedimenti di concessione, di cui 5 relativi all'intervento microliquefattori, 1 relativo all'intervento navi bunkerine, impegnando complessivamente 63,36 milioni a fronte di 220 milioni di euro disponibili per la misura.	
C.3 - Rafforzamento delle linee ferroviarie regionali	MIT	1.550,00	II trimestre 2023 Stipula contratti per il 100% dei lavori. Avvio del 100% dei lavori.	Parzialmente conseguito. Risultano 29 interventi associati ad altrettanti CUP per un valore complessivo pari al totale delle risorse previste, di cui 22 interventi per 1.101,74 milioni di euro relativi a lavori pubblici, la restante parte ad acquisto beni. Sulla base dell'ultima comunicazione dell'Amministrazione l'importo totale aggiudicato è pari a 1.542,45 milioni di euro e risultano avviati 5 interventi su 29.	II/2025 Completamento del 50% degli interventi
C.4 - Rinnovo del materiale rotabile e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci					
C.4.1 - Locomotori, carri e raccordi ferroviari					
C.4.1.1 - Locomotori e carri	MIT	115,00	IV trimestre 2021 Notifica CE per autorizzazione (locomotori e carri)	Conseguito. Ai sensi dell'art. 1, comma 8, del d.l. 59/2021 i termini per il raggiungimento degli obiettivi sono sospesi dalla data di notificazione dell'intervento	I/2022 (posticipato al I/2024) Avvio della procedura di concessione dei

All. 2 – 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

COMPLEMENTARIETA' CON PNRR

MLN €	MISSIONE – COMPONENTE PNRR
800,00	Missione 2 - Rivoluzione verde e transizione ecologica Componente 2 - Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile

TEMPISTICHE DI ATTUAZIONE:

MODALITA' DI ATTUAZIONE:

DA	A	Vedere relazione illustrativa
2021	2026	

LOCALIZZAZIONE

NAZIONALE	TERRITORIALE	Se Territoriale, indicare località
x	x	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.

segue all. 2

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 CO₂ delle navi, misurate in grammi per tonnellata-miglio. Il livello di riduzione di CO₂ (grammi di CO₂ 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 (CO₂), mentre eliminano virtualmente le emissioni di ossido di azoto (NOx), ossido di zolfo (SOx) 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 dall'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 sopprimere ai periodi 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. 2

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 procedurali con beneficiari.	Individuazione beneficiari e accordi procedurali con beneficiari.	Individuazione beneficiari e accordi procedurali con beneficiari.	Individuazione beneficiari e accordi procedurali 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. 2

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						

A che punto siamo

Indicatore originale Openpolis: scopri la percentuale di completamento della misura a oggi, rispetto a quanto previsto dal piano.



Risorse complessive

800

Mln di €

totali

0

di €

PNRR

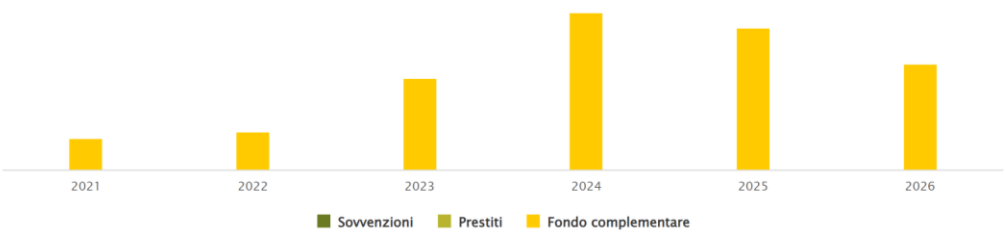
800

Mln di €

Fondo complementare

segue all. 3

Andamento annuo delle risorse

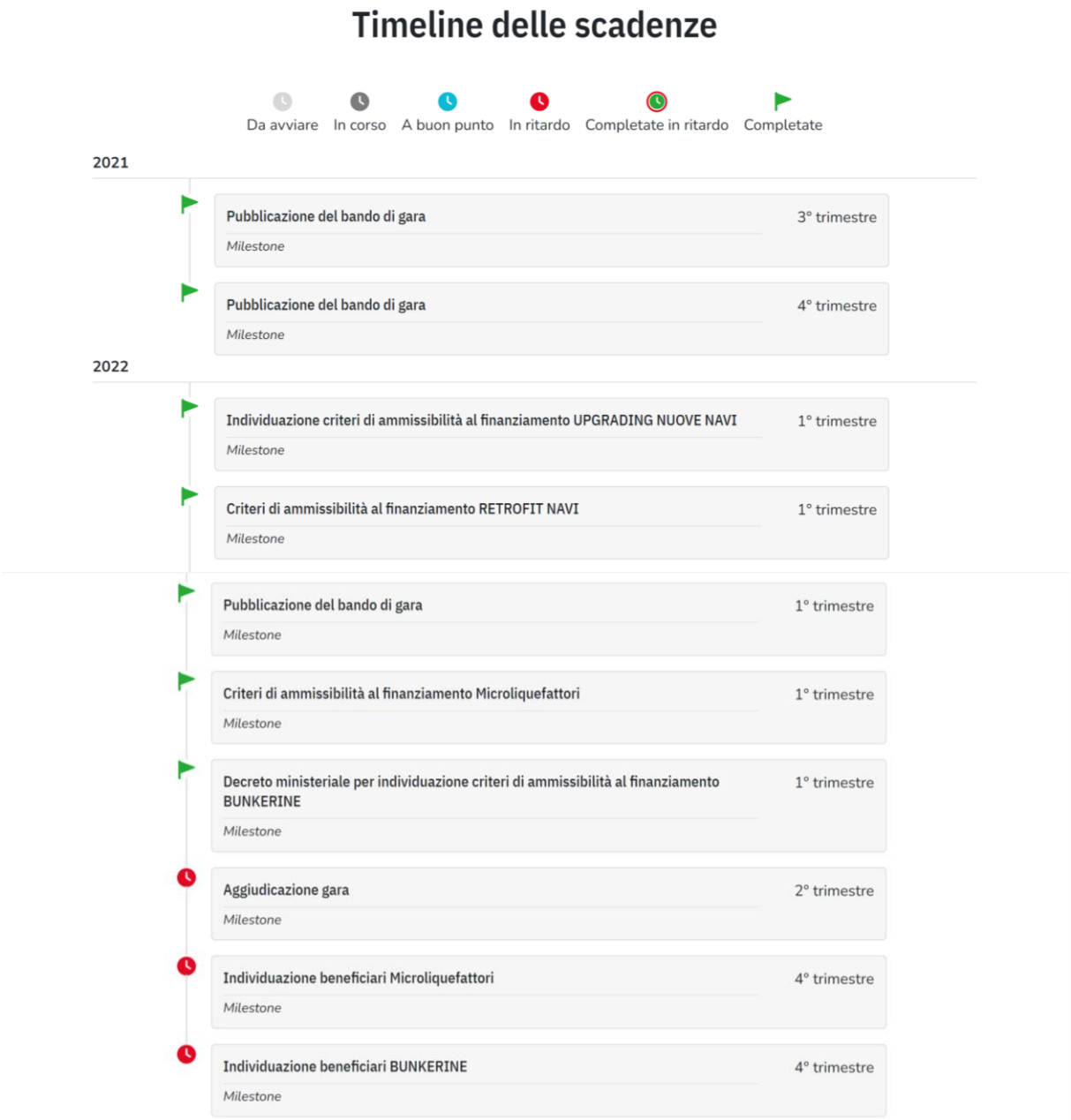


Sotto misure

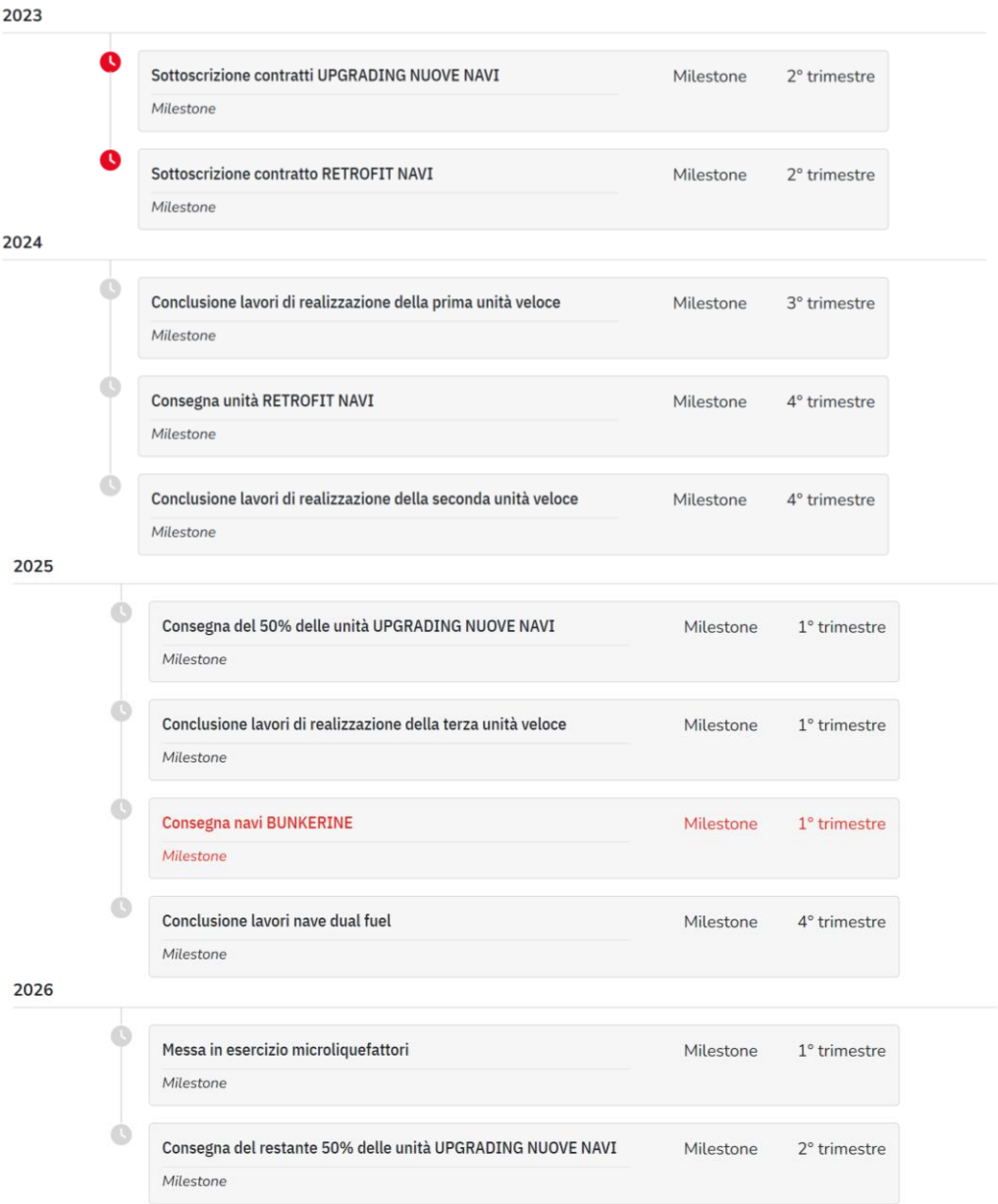
■ Riforme ■ Investimenti



segue all. 3



segue all. 3



All. 4 – Graduatoria 1 normativa applicabile GBER**GRADUATORIA 1 NORMATIVA APPLICABILE GBER**

Posizione	Protocollo	Data	Orario	Richiedente	Unità navale	Indice abbattimento CO2	Contributo concedibile (€)
1	38174	05/12/2022	11:52:59	FINCOSIT SRL			
2	38022	03/12/2022	18:03:12	SNAV SPA			
3	38025	03/12/2022	18:17:26	SNAV SPA			
4	37959	02/12/2022	14:16:40	BLUFERRIES S.R.L.			
5	38159	05/12/2022	11:46:32	LAURO.IT S.P.A.			

GRADUATORIA 2 NORMATIVA APPLICABILE GBER

Posizione	Protocollo	Data	Orario	Richiedente	Unità navale	Indice abbattimento CO2	Contributo concedibile (€)
1	38159	05/12/2022	11:46:32	ALILAURO	DSC "GIOVE JET	0,580	425.070,40
2	38142	05/12/2022	11:31:11	MOBY SPA	GIRAGLIA	0,603	2.639.775,00
3	38169	05/12/2022	11:37:40	MOBY SPA	MOBY TOMMY	0,745	604.658,46
4	38178	05/12/2022	11:55:59	RESEAWORLD S.R.L.	SOLARIA	0,786	572.665,00
5	38133	05/12/2022	11:19:09	MARNAVI SPA	IEVOLI FAST	0,790	427.000,00
6	38012	04/12/2022	14:51:20	GRANDI NAVI VELOCI S.P.A.	MN RHAPSODY	0,799	2.740.000,00
7	38119	05/12/2022	11:02:43	MARNAVI SPA	DOMENICO IEVOLI	0,800	427.000,00
8	38121	05/12/2022	11:08:22	MARNAVI SPA	GIULIA IEVOLI	0,800	427.000,00
9	38159	05/12/2022	11:46:32	ALILAURO	DSC "NETTUNO JET"	0,800	451.001,40
10	38157	05/12/2022	11:36:54	COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.P.A.	NURAGHES	0,803	692.919,24
11	38177	05/12/2022	11:37:43	COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.P.A.	SHARDEN	0,803	692.519,24
12	38134	05/12/2022	11:20:51	MARNAVI SPA	ACQUAMARINA	0,810	607.000,00
13	38146	05/12/2022	11:33:37	MOBY SPA	MOBY AKI	0,812	668.963,36
14	38166	05/12/2022	11:37:32	MARNAVI SPA	IEVOLI SPEED	0,820	427.000,00
15	38179	05/12/2022	11:38:42	MARNAVI SPA	IEVOLI GOLD	0,820	427.000,00
16	38180	05/12/2022	11:44:48	MARNAVI SPA	ATTILIO IEVOLI	0,820	427.000,00
17	38023	04/12/2022	14:35:37	GRANDI NAVI VELOCI S.P.A.	MN MAJESTIC	0,828	820.000,00
18	38159	05/12/2022	11:46:32	ALICOST	HSC "CITTÀ DI AMALFI"	0,830	325.359,00
19	38020	04/12/2022	14:39:02	GRANDI NAVI VELOCI S.P.A.	MN SPLENDID	0,835	820.000,00
20	38181	05/12/2022	11:39:37	MOBY SPA	MOBY WONDER	0,849	614.113,08
21	38140	05/12/2022	11:35:27	MARNAVI SPA	IEVOLI SHINE	0,850	427.000,00
22	38194	05/12/2022	11:49:13	MARNAVI SPA	LIA IEVOLI	0,850	427.000,00
23	38187	05/12/2022	11:50:19	MARNAVI SPA	MIMMO IEVOLI	0,850	427.000,00
24	38009	04/12/2022	14:54:09	GRANDI NAVI VELOCI S.P.A.	MN GNV ALLEGRA	0,858	2.660.000,00
25	38021	04/12/2022	14:41:50	GRANDI NAVI VELOCI S.P.A.	MN FANTASTIC	0,872	820.000,00

segue tabella

Posizione	Protocollo	Data	Orario	Richiedente	Unità navale	Indice abbattimento CO2	Contributo concedibile (€)
26	38027	04/12/2022	14:32:00	GRANDI NAVI VELOCI S.P.A.	MN GNV SEALAND	0,875	760.000,00
27	38154	05/12/2022	11:34:04	COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.P.A.	ATHARA	0,875	411.383,24
28	38147	05/12/2022	11:36:09	COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.P.A.	JANAS	0,875	411.183,24
29	38143	05/12/2022	11:23:23	COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.P.A.	ALF POLLAK	0,879	219.690,80
30	38161	05/12/2022	11:36:29	COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.P.A.	MARIA GRAZIA ONORATO	0,879	219.490,80
31	37872	02/12/2022	09:46:31	FORSHIP SPA	MEGA EXPRESS THREEE	0,880	241.880,00
32	38018	04/12/2022	14:45:26	GRANDI NAVI VELOCI S.P.A.	MN EXCELLENT	0,880	1.040.000,00
33	38014	04/12/2022	14:48:24	GRANDI NAVI VELOCI S.P.A.	MN EXCELSIOR	0,880	1.040.000,00
34	38117	05/12/2022	11:05:35	MARNAVI SPA	ENRICO IEVOLI	0,880	427.000,00
35	38137	05/12/2022	11:15:08	SIR SPA	PUNTAVERDE	0,880	354.165,00
36	38145	05/12/2022	11:35:25	COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.P.A.	GIUSEPPE LUCCHESI	0,880	169.276,64
37	38171	05/12/2022	11:34:57	COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.P.A.	BITHIA	0,890	411.183,24
38	38159	05/12/2022	11:46:32	ALILAURO	HSC AGOSTINO LAURO JET	0,890	426.584,00
39	38013	03/12/2022	12:26:41	RORO ITALIA S.P.A.,	JOLLY TITANIO	0,930	110.115,20
40	38156	05/12/2022	11:35:33	MOBY SPA	MOBY KISS	0,935	88.817,72
41	38176	05/12/2022	11:38:08	COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.P.A.	VINCENZO FLORIO	0,937	163.309,76
42	38182	05/12/2022	11:39:23	COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.P.A.	RAFFAELE RUBATTINO	0,937	163.509,76
43	38158	05/12/2022	11:34:31	MOBY SPA	MOBY DADA	0,940	162.120,96
44	38144	05/12/2022	11:36:26	MOBY SPA	MOBY NIKI	0,940	85.960,32
45	85.960,32	05/12/2022	11:38:30	MOBY SPA	MOBY VINCENT	0,940	162.249,16
46	37901	02/12/2022	12:13:49	NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO S.R.L.	DSC AMALFI JET	0,952	83.253,00
47	37967	02/12/2022	15:28:12	NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO S.R.L.	DSC SALERNO JET	0,954	99.631,00
48	37966	02/12/2022	15:29:07	NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO S.R.L.	HSC SUPERJET	0,955	90.032,00
49	37884	02/12/2022	11:10:03	NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO S.R.L.	DSC ISCHIA JET	0,957	111.944,00
50	37892	02/12/2022	11:32:01	NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO S.R.L.	HSC JUMBO JET	0,962	15.073,00
51	37897	02/12/2022	11:50:49	NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO S.R.L.	DSC CAPRI JET	0,994	22.202,00
52	37956	02/12/2022	14:12:52	NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO S.R.L.	HSC SANTA LUCIA	0,994	18.000,00
53	37907	02/12/2022	12:43:44	NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO S.R.L.	DSC NAPOLI JET	0,996	52.862,00
54	37960	02/12/2022	14:32:26	NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO S.R.L.	DSC SORRENTO JET	0,996	53.990,00
55	37886	02/12/2022	11:09:30	NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO S.R.L.	HSC VESUVIO JET	1,000	30.950,00

segue tabella

Posizione	Protocollo	Data	Orario	Richiedente	Unità navale	Indice abbattimento CO2	Contributo concedibile (€)
56	37919	02/12/2022	13:04:07	NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO S.R.L.	M/N PATRIZIA	1,000	17.500,00
57	38028	03/12/2022	12:30:03	IGNAZIO MESSINA & C. S.P.A.	JOLLY CRISTALLO	1,000	937.990,00
58	38015	03/12/2022	12:32:29	RORO ITALIA S.P.A.	JOLLY PERLA	1,000	937.990,00
59	38019	03/12/2022	12:37:31	IGNAZIO MESSINA & C. S.P.A.	JOLLY QUARZO	1,000	937.990,00

GRADUATORIA 3 NORMATIVA APPLICABILE CEEAG

Posizione	Protocollo	Data	Orario	Richiedente	Unità navale	Indice abbattimento CO2	Contributo concedibile (€)
1	38185	05/12/2022	11:40:13	SERS S.R.L.	ACQUISTO RIMORCHIATORE	<1	3.150.000,00
2	38189	05/12/2022	11:46:15	SERS S.R.L.	ACQUISTO RIMORCHIATORE	<1	3.150.000,00

Fonte: Elaborazione Cdc su dati MIT

All. 5 - Atti di concessione – Rinnovo o ammodernamento navi

Atti di concessione

Cerca in Amministrazione Trasparente

Rinnovo o ammodernamento delle navi, anche in fase di costruzione delle stesse (C.842 - 164)

Nominativo: LIBERTY LINES S.p.A.

Dati fiscali: 01920660816

Normativa alla base dell'attribuzione: [Decreto interministeriale Numero 389 del 12/10/2021](#), [Decreto ministeriale Numero 290 del 21/09/2022](#)

Struttura organizzativa responsabile: [Direzione generale per il mare, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne](#)

Dirigente o funzionario responsabile: [Maria Teresa Di Matteo](#)

Importo atto di concessione: € 1.950.000,00

Data atto di concessione: 20-06-2023

Note

Realizzazione dell'intervento di cui all'art.2, comma 4 del decreto interministeriale n.389 del 12 ottobre 2021 - CEEAG 1 – Rinnovo della nave - “Acquisto unità navale “Veicolo pulito” di lega di alluminio di nuova costruzione, dotata di un impianto di propulsione a basso impatto ambientale “ Liberty Green Vessel C. 842

Modalità seguita per l'individuazione del beneficiario

[Decreto ministeriale 21 settembre 2022 n. 290.](#)

Importi dei vantaggi economici corrisposti

IMPORTO	DATA	ANNO	
€ 390.000,00	04/04/2024	2024	
€ 390.000,00	20/11/2023	2023	

ALL. 6 – Allegato al decreto di cui all'art. 8, comma 3 del decreto n. 389 del 12 ottobre 2021

ALLEGATO 1

al decreto di cui all'art. 8, comma 3 del decreto n. 389 del 12 ottobre 2021

Indice di abbattimento CO₂ per le valutazioni disciplinate all'art. 15 del decreto

Di seguito viene descritta la procedura per il calcolo dell'indice di abbattimento CO₂ da utilizzare in valore assoluto quale criterio di valutazione ai sensi dell'art. 14 del decreto di cui all'art. 8, comma 3 del decreto n. 389 del 12 ottobre 2021.

Definizioni

Nave similare: nave con capacità di lavoro [DWT (o GT come applicabile) per Vref - come definita nella normativa dell'EEDI] in un intervallo di +/-3% rispetto alla nave in argomento e che effettua lo stesso servizio come definito dalla Classe.

CASO A (acquisto)

1. Acquisto di unità navali per le quali esiste una unità similare esistente

Viene calcolata l'emissione di CO₂ in t/g sia per l'unità navale similare esistente (2) sia per l'unità nuova (1) entrambe al 75% della potenza massima installata, maggiorata del contributo dei gruppi elettrogeni secondo i criteri stabiliti nella regolamentazione dell'EEDI.

2. Acquisto di unità navali per le quali non esiste una unità similare

Viene assunto a confronto con l'unità nuova, il progetto di una unità navale similare che non includa le migliorie previste dalle lettere a) ad y) di cui al decreto 389/2021, con propulsione e ausiliari alimentati da un combustibile liquido derivato dal petrolio, di tipo ammesso.

Viene calcolata l'emissione di CO₂ in t/g sia per l'unità navale similare (2) sia per l'unità nuova (1) entrambe al 75% della potenza massima installata maggiorata del contributo dei gruppi elettrogeni secondo i criteri stabiliti nella regolamentazione dell'EEDI.

CASO B

Ammodernamento e completamento di unità navali un corso di costruzione

Viene calcolata l'emissione di CO₂ in t/g prima delle modifiche di ammodernamento o come da progetto prima delle modifiche a completamento (2).

Viene ricalcolata l'emissione di CO₂ in t/g dopo le modifiche di ammodernamento o a nave completata con modifiche (1).

Il rapporto (1)/(2) deve essere inferiore o uguale a 0,9.

Le verifiche necessarie a certificare il valore del rapporto dovranno essere svolte dagli organismi autorizzati/affidati.

Convenzione MARPOL 73/78

La convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi, stipulata attraverso gli accordi sottoscritti nel 1973 e, nel 1978 a seguito di una serie di incidenti che hanno interessato delle navi cisterna tra il 1976 ed il 1977, mira a prevenire quei fenomeni che possano arrecare inquinamento all'ambiente marino. In particolare, la convenzione ha lo scopo di ridurre gli impatti degli inquinamenti dovuti dai rifiuti, dagli sversamenti di idrocarburi e dei gas di scarico. Maggiori dettagli sulla convenzione possono essere individuati sulla pagina dell'[IMO](#).

La convenzione è strutturata in tre protocolli e sei annessi:

- 1° Protocollo: obbligo di informare lo stato costiero più vicino in caso di incidente che provochi inquinamento;
- 2° Protocollo: specifica le procedure per effettuare un arbitrato;
- 3° Protocollo: riporta l'applicazione dell'annesso VI.

Gli annessi invece sono:

- Annesso 1 – norme per l'inquinamento da oli minerali (in vigore dal 1983);
- Annesso 2 – norme per la prevenzione dell'inquinamento da sostanze liquide nocive (in vigore dal 1987);
- Annesso 3 – norme per la prevenzione dell'inquinamento da sostanze inquinanti trasportate per mare in imballaggi (in vigore dal 1992);
- Annesso 4 – norme per la prevenzione dell'inquinamento da liquami scaricati dalle navi (in vigore dal 2003);
- Annesso 5 – norme per la prevenzione dell'inquinamento da rifiuti solidi scaricati dalle navi (in vigore dal 1988);
- Annesso 6 – norme per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico da scarichi dei motori marini (in vigore dal 2005).

Durante gli anni, al fine di rendere questi strumenti sempre rispondenti alla realtà del settore, hanno subito diverse modifiche ed emendamenti, reperibili nell'apposita [pagina web del sito del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica](#).

Il MASE ha delegato a cinque Organismi Riconosciuti (American Bureau of Shipping, Bureau Veritas SA, DNV, Lloyd's Register, RINA Services S.p.A.) per l'attuazione degli obblighi della convenzione attraverso appositi accordi pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (GURI):

[MARPOL-RINA Services S.p.A. GURI n. 295 del 19 dicembre 2022](#)

[MARPOL-Lloyd's Register GURI n. 43 del 21 febbraio 2024](#)

[MARPOL-DNV GURI n. 173 del 11 luglio 2020](#)

[MARPOL-Bureau Veritas SA GURI n. 127 del 1° giugno 2023](#)

[MARPOL- American Bureau of Shipping GURI n. 295 del 19 dicembre 2022](#)

Da <<https://www.mase.gov.it/pagina/convenzione-marpol-73-78>>

Misure di cofinanziamento pubblico.

- 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

Elenco tipologie di intervento ammesse a contributo.ⁱⁱⁱ

a) Installazione di nuovi apparati/equipaggiamenti ed impiantistica associata in modo da rendere la nave con motori in grado di utilizzare uno/due combustibili, tra cui almeno uno basso impatto ambientale (GNL, BioGNL, metanolo, idrogeno, ammoniaca NH₃);

b) Installazione di gruppi di batterie, in modo che l'unità navale quando in prossimità dei porti possa staccare i motori ed effettuare le manovre di avvicinamento,

di approdo, sosta in porto, e viceversa utilizzando le batterie installate;

c) Installazione di celle a combustibile (Idrogeno, metanolo, GNL) ed impiantistica associata per la propulsione della nave;

d) Installazione di motori elettrici ad alta efficienza e a velocità variabile ed impiantistica associata, sostituzione dei motori elettrici con altri di classe energetica superiore e, ove possibile, con motori elettrici a velocità variabile ed in grado di adattarsi al carico;

e) Miglioramento idrodinamico (bulbo di prora, appendici di carena, applicazioni di pitture a basso impatto ambientale e/o ad alte prestazioni, sostituzione delle eliche o delle pale delle eliche);

f) Lubrificazione ad aria della carena;

g) Sistemi ibridi calibrati su specifiche esigenze operative;

h) Installazione dell'equipaggiamento necessario per l'alimentazione elettrica da terra (cold ironing);

i) Illuminazione, sostituzione dei corpi illuminanti con altri a basso consumo energetico (LED);

j) Installazione di dispositivi di recupero energetico, installazione di impianti di recupero dell'energia dai gas di scarico per produzione di energia elettrica;

k) Installazione di sistemi di pulizia dei gas di scarico, scrubber, abbattitori di emissioni NO_x (SGR, EGR) o interventi di miglioramento delle performance degli stessi;

l) Installazione di apparecchiature per il recupero ed immagazzinamento dell'anidride carbonica (CO₂);

m) Installazione di pannelli solari per la produzione di energia elettrica in ausilio ai generatori di bordo;

n) Installazione di sistemi per lo sfruttamento dell'energia del vento (wing sails, kites, cilindri eolici ad effetto magnus) di ausilio alla propulsione;

o) Monitoraggio dei consumi, Installazione di sistemi per la raccolta sistematica e l'elaborazione dei dati relativi ai consumi di bordo, al fine di limitare i consumi;

p) Installazione di sistemi di monitoraggio delle prestazioni e manutenzione

predittiva basati sull'intelligenza artificiale;

q) Interfaccia innovativa tra layout portuale e progetto nave per migliorare la logistica di imbarco e sbarco (adeguamento nave ad esempio portelloni);

r) Riduzione della rumorosità in aria e in acqua;

s) Sistema di propulsione integrato tra timone ed elica da permettere di minimizzare le perdite vorticose;

t) Motori a controllo elettronico della combustione:

u) Installazione di software di ottimizzazione della rotta e dell'assetto nave;

v) Intelligenza artificiale-digitalizzazione della gestione e della operatività nave;

w) Installazione di generatori asse reversibili PTO/PTI dotati di inverter;

x) Impiego di convertitori di frequenza sulle utenze elettriche di grande potenza;

y) Installazione di refrigeranti a scafo per evitare l'installazione e l'uso continuato di pompe acqua mare.

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

