



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

VISTI gli articoli 107 e 108 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE);

VISTO il regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014 (GBER) che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del TFUE, e, in particolare, gli articoli 36, 37, 38 e 41;

VISTA la comunicazione della Commissione recante la Disciplina in materia di aiuti di Stato a favore del clima, dell'ambiente e dell'energia 2022 (2022/C 80/01) pubblicata il 18 febbraio 2022 (Linee Guida Ambiente ed Energia);

VISTO il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 160 del 6 luglio 2021, recante "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti" e, in particolare, l'articolo 1:

- comma 1, con il quale è stato approvato il Piano nazionale per gli investimenti complementari finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza e sono state ripartite le relative risorse per complessivi 30.622,46 milioni di euro per gli anni dal 2021 al 2026;
- comma 2, lett. c), in base a quale le risorse di cui al comma 1 del medesimo articolo sono da iscrivere quanto a complessivi 9.760 milioni di euro per gli anni dal 2021 al 2026 nei pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- comma 2, lett. c) punto 2, in base al quale le risorse dianzi citate sono riferite, tra l'altro, al seguente intervento: "Rinnovo delle flotte di bus, treni e navi verdi - Navi: 45 milioni di euro per l'anno 2021, 54,2 milioni di euro per l'anno 2022, 128,8 milioni di euro per l'anno 2023, 222 milioni di euro per l'anno 2024, 200 milioni di euro per l'anno 2025 e 150 milioni di euro per l'anno 2026";
- comma 2-ter, lett. a), in base al quale le risorse di cui al richiamato comma 2, lett. c), punto 2 sono destinate "a) nella misura di 18 milioni di euro per l'anno 2021, di 17,2 milioni di euro per l'anno 2022, di 56,5 milioni di euro per l'anno 2023, di 157,6 milioni di euro per l'anno 2024, di 142 milioni di euro per l'anno 2025 e di 108,7 milioni di euro per l'anno 2026, all'erogazione, fino a concorrenza delle risorse disponibili, di un contributo di importo non superiore al 50 per cento dei costi necessari per il rinnovo ovvero l'ammodernamento delle navi, anche in fase di costruzione delle stesse";
- comma 2-quater, lett. b), in base al quale: "Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono stabiliti la tipologia e i parametri tecnici degli interventi ammessi a finanziamento ai sensi delle lettere a) e c) del comma 2-ter, l'entità del contributo riconoscibile, ai sensi delle citate lettere, per ciascuna delle tipologie di intervento e le modalità e le condizioni di erogazione dello stesso";
- comma 6, che stabilisce che: "Agli interventi ricompresi nel Piano di cui al comma 1, si applicano, in quanto compatibili, le procedure di semplificazione e accelerazione, le misure di trasparenza e conoscibilità dello stato di avanzamento stabilite per il Piano nazionale di ripresa e resilienza";
- comma 7-bis, in base al quale: "Fatte salve le procedure applicabili ai programmi ed interventi cofinanziati dal Piano nazionale di ripresa e resilienza ai sensi dell'articolo 14, comma 1, ultimo periodo, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, e fermo restando anche quanto previsto dal medesimo articolo 14, comma 1, primo periodo, il mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma procedurale degli adempimenti o la mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio comportano la revoca del finanziamento ai sensi del presente comma, qualora non risultino assunte obbligazioni giuridicamente vincolanti.";



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

- comma 8, secondo periodo, ai sensi del quale le amministrazioni attuano gli interventi ricompresi nel Piano nazionale per gli investimenti complementari in coerenza con il principio dell'assenza di un danno significativo agli obiettivi ambientali, di cui all'articolo 17 del regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020.

VISTO il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021 adottato ai sensi del comma 7 dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, con il quale sono stati individuati per ciascun intervento o programma gli obiettivi iniziali, intermedi e finali determinati in relazione al cronoprogramma finanziario e coerenti con gli impegni assunti nel PNRR con la Commissione europea sull'incremento della capacità di spesa collegata all'attuazione degli interventi del Piano nazionale per gli investimenti complementari;

VISTO il decreto n. 389 del 12 ottobre 2021 del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con il quale, ai sensi del comma 2-quater, lett. b) del decreto legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, sono stati stabiliti *“la tipologia e i parametri tecnici degli interventi ammessi a finanziamento ai sensi delle lettere a) e c) del comma 2-ter, l'entità del contributo riconoscibile, ai sensi delle citate lettere, per ciascuna delle tipologie di intervento e le modalità e le condizioni di erogazione dello stesso”*;

VISTO, in particolare, l'articolo 8, comma 3, del citato decreto n. 389 del 12 ottobre 2021 in base al quale: *“le modalità di presentazione delle domande per il riconoscimento del contributo e le condizioni di erogazione dello stesso sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili da emanarsi entro 30 giorni dalla entrata in vigore del presente decreto”*;

VISTA la corrispondenza intercorsa con la Direzione Generale Concorrenza della Commissione Europea e, in particolare, le 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 e le comunicazioni contenenti i chiarimenti tecnici trasmesse dalla Commissione UE in data 27 luglio 2022, 12 agosto 2022 dalle quali risulta che la compatibilità delle misure contenute nel decreto deve essere valutata ai sensi degli orientamenti contenuti nelle Linee Guida Ambiente ed Energia o, in alternativa, del GBER;

CONSIDERATO che con comunicazione del 15 settembre 2022, ferma restando la formale autorizzazione da parte della Commissione Europea, la Direzione Generale della Concorrenza della Commissione Europeo ha comunicato di non avere ulteriori commenti sullo schema del presente decreto inviato per la preventiva condivisione nel corso delle interlocuzioni;

RITENUTO, pertanto, di dover procedere alla emanazione del decreto ministeriale d'anzì citato;

SULLA PROPOSTA del Direttore generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne;

DECRETA

Art. 1 (Finalità)

1. Il presente decreto, ai sensi dell'articolo 8, comma 3, del decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 389 del 12 ottobre 2021, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, 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 Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

2. L'attuazione del presente decreto resta subordinata al conseguimento della positiva decisione della Commissione europea sulla compatibilità della misura con il mercato interno ai sensi degli orientamenti contenuti nelle Linee Guida Ambiente ed Energia o, in alternativa, del GBER.

Art. 2 (Definizioni)

1. Ai fini di quanto previsto nel presente decreto, si intende per:

- a) **assegnatario**: la persona fisica o giuridica destinatario del contributo concesso;
- b) **CEEAG**: Disciplina in materia di aiuti di Stato a favore del clima, dell'ambiente e dell'energia 2022;
- c) **codice**: il codice della navigazione approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327;
- d) **costi**: quelli indicati all'art. 7 del decreto;
- e) **nave preesistente similare**: la nave già esistente, presente nella flotta del richiedente, utilizzata per calcolare lo scenario controfattuale necessario all'individuazione dei costi ammissibili nel caso di acquisto di nuova nave;
- f) **nave similare**: la nave ipotetica utilizzata per calcolare lo scenario controfattuale necessario all'individuazione dei costi ammissibili avente caratteristiche simili alla nave oggetto di acquisto e per la quale si richiede il contributo;
- g) **decreto**: il decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 389 del 12 ottobre 2021 adottato ai sensi del comma 2-quater, lett. b) della legge;
- h) **direzione**: la Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne, del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Viale dell'Arte 16, Roma, dg.tm@pec.mit.gov.it;
- i) **fine lavori**: corrispondente alla consegna nave, certificata dall'Autorità marittima, ai sensi dell'Art. 5, comma 1 del decreto;
- j) **GBER**: 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;
- k) **indice di abbattimento CO₂**: indice di cui all'allegato 1 al presente decreto attraverso il quale è possibile misurare i benefici di natura ambientale ai fini della precisazione dei criteri di valutazione di cui all'art. 15 del presente Decreto;
- l) **inizio dei lavori**:
per gli interventi di ammodernamento e per il completamento delle unità navali in corso di costruzione si assume quello desumibile dal cronoprogramma;
per una nuova costruzione si intende quando la chiglia dell'unità navale sia stata impostata o, in alternativa, quando esistano in uno stesso stabilimento dell'impresa costruttrice un insieme di blocchi di prefabbricazione che siano inequivocabilmente destinati alla costruzione stessa e di cui almeno uno comprendente un tratto di lamiera di chiglia di almeno 100 tonn.;
- m) **interventi a basso impatto ambientale**:
 - i sistemi di propulsione di cui all'art. 2, comma 5, lett. a), b) e c) del decreto;



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

- gli interventi di cui all'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;
- n) **legge**: il comma 2-ter, lettera a) dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n.59, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n. 101;
- o) **nave**: quella indicata all'art. 3 del decreto;
- p) **Organismo**: organismi autorizzati all'ispezione, al controllo ed alla certificazione delle navi battenti bandiera italiana, ai fini della conformità alle convenzioni internazionali sulla sicurezza in mare e sulla prevenzione dell'inquinamento marino ai sensi della legge decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104 di attuazione della direttiva 2009/15/CE ovvero Organismi riconosciuti a livello comunitario, autorizzati dallo Stato Membro di cui la nave issa la bandiera oppure Organismi Autorizzati/Affidati per il naviglio nazionale non SOLAS;
- q) **richiedenti**: le imprese di navigazione di cui agli articoli 265 del Codice in possesso dei requisiti previsti dall'articolo 143 del medesimo Codice con organizzazione stabile nel territorio italiano;
- r) **stato di avanzamento dei lavori**: si intende quello desumibile dal cronoprogramma ad una certa data;
- s) **unità operanti in ambito portuale**: ai fini dell'applicazione dell'art. 2, comma 2 del decreto, si intendono le unità navali adibite ai servizi tecnico nautici operanti in ambito portuale.

Art. 3

(Presentazione delle domande di ammissione)

1. Le domande di ammissione al contributo devono essere presentate alla direzione esclusivamente tramite posta elettronica certificata all'indirizzo: dg.tm@pec.mit.gov.it.
2. I richiedenti devono utilizzare, a pena di esclusione, il modello **“DOMANDA DI AMMISSIONE”** allegato 2 al presente documento contenente le dichiarazioni sul possesso dei requisiti richiesti per l'ammissione al contributo.
3. Il messaggio di posta elettronica certificata, recante la domanda di ammissione, deve riportare nell'oggetto la seguente dicitura: **“Domanda di ammissione ai contributi di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 389 del 12 ottobre 2021”**. Il testo del messaggio di posta elettronica certificata deve recare le informazioni relative al richiedente (denominazione o ragione sociale - codice fiscale - indirizzo di posta elettronica certificata per le comunicazioni). Nel caso di concorrenti che partecipano in forma associata vanno riportate nel messaggio di posta elettronica le informazioni relative a tutti i singoli partecipanti, già costituiti o da costituirsi.
4. I richiedenti possono presentare richieste di chiarimenti all'indirizzo pec dg.tm@pec.mit.gov.it entro e non oltre le ore 13.00 del 15 novembre 2022. Le risposte ai chiarimenti saranno pubblicate sul sito istituzionale www.mit.gov.it/normativa entro le ore 13.00 del 18 novembre 2022.

Art. 4

(Criteri di partecipazione)

1. I richiedenti possono presentare domanda di ammissione al contributo 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



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

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. 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, di seguito riportata:

“(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 % 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.”;*

b) interventi di solo ammodernamento di navi esistenti o di rinnovo 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.

3. Le domande di ammissione presentate 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 presentano le caratteristiche di cui al precedente punto 2 ma in ogni caso integrano tutti i requisiti generali previsti dal Capo I del GBER, nonché i requisiti specifici previsti dagli articoli 36, 37 o 38 del GBER applicabili per ciascuna tipologia di intervento, in quanto 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.

4. Ove la domanda di ammissione sia presentata ai sensi della CEEAG, il limite massimo di intensità di aiuto è pari al 40% dei costi ammissibili.

5. Ove la domanda di ammissione sia presentata ai sensi del GBER, l'entità del 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



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

applicabili per ciascuna tipologia di intervento, tenuto conto anche della dimensione dell'impresa beneficiaria e della localizzazione eventuale in zone assistite.

Art. 5 (Graduatorie)

1. I richiedenti possono presentare domanda di ammissione per le seguenti graduatorie:

Graduatoria		Tipologia di intervento	Normativa applicabile	Risorse Meuro
1	Rinnovo della nave	interventi di rinnovo della nave (acquisto di nuova unità navale a scafo metallico dotata di una tipologia di impianto di propulsione a basso impatto ambientale in linea con la definizione di veicolo pulito richiamata all'art. 4, comma 2, lettera a) del presente decreto attuativo) <i>art. 2, comma 1, lett. a) del decreto</i>	CEEAG	225
		interventi di rinnovo della nave (acquisto di nuova unità navale a scafo metallico dotata di una tipologia di impianto di propulsione a basso impatto ambientale) <i>art. 2, comma 1, lett. a) del decreto</i>	GBER	

Graduatoria		Tipologia di intervento	Normativa applicabile	Risorse Meuro
2	Rinnovo della nave in fase di costruzione o ammodernamento della nave	interventi di completamento di nuova unità navale a scafo metallico dotata di una tipologia di impianto di propulsione a basso impatto ambientale (in linea con le definizioni richiamate all'art. 4, comma 2, lettera a) o b) del presente decreto attuativo) <i>art. 2, comma 1, lett. b) del decreto</i> oppure lavori di modificazione dell'unità navale o lavori di trasformazione che comportino un radicale mutamento delle caratteristiche principali della nave <i>art. 2, comma 1, lett. b) del decreto</i>	CEEAG	225
		interventi di completamento di nuova unità navale a scafo metallico dotata di una tipologia di impianto di propulsione a basso impatto ambientale <i>art. 2, comma 1, lett. b) del decreto</i> oppure lavori di modificazione dell'unità navale o lavori di trasformazione che comportino un radicale mutamento delle caratteristiche principali della nave <i>art. 2, comma 1, lett. b) del decreto</i>	GBER	

Graduatoria		Tipologia di intervento	Normativa applicabile	Risorse Meuro
3A	Rinnovo della nave riservato a interventi realizzati su unità navali operanti in ambito portuale italiano	interventi di rinnovo della nave (acquisto di nuova unità navale a scafo metallico dotata di una tipologia di impianto di propulsione a basso impatto ambientale) (Per gli interventi a cui è applicabile la disciplina CEEAG, occorre fare riferimento alle definizioni richiamate all'art. 4, comma 2, lettera a) o b) del presente decreto attuativo) <i>art. 2, comma 1, lett. a) del decreto</i>	CEEAG	50
			GBER	



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

3B	Rinnovo della nave in fase di costruzione oppure ammodernamento della nave riservati a interventi realizzati su unità navali operanti in ambito portuale italiano	Interventi di completamento di nuova unità navale a scafo metallico dotata di una tipologia di impianto di propulsione a basso impatto ambientale <i>art. 2, comma 1, lett. b) del decreto</i> oppure lavori di modificazione dell'unità navale o lavori di trasformazione che comportino un radicale mutamento delle caratteristiche principali della nave <i>art. 2, comma 1, lett. b) del decreto</i> (Per gli interventi a cui è applicabile la disciplina CEEAG, occorre fare riferimento alle definizioni richiamate all'art. 4, comma 2, lettera a) o b) del presente decreto attuativo)	CEEAG	
			GBER	

Art. 6

(Tipologia di interventi ammissibili)

1. Sono ammissibili a finanziamento le tipologie di intervento di seguito indicate:

GRADUATORIA 1 - rinnovo della nave

CEEAG - GBER

acquisto di nuova unità navale a scafo metallico dotata di una tipologia di impianto di propulsione a basso impatto ambientale. In relazione agli interventi cui è applicabile la disciplina CEEAG occorre fare riferimento alle definizioni richiamate all'art. 4, punto 2, lettera a) o b) del presente decreto.

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.

GRADUATORIA 2 – rinnovo della nave in fase di costruzione o ammodernamento della nave

CEEAG

- 1) gli interventi di cui alle lettere a), b), c), g), h) n) di cui all'art. 2, comma 5 del decreto;
- 2) gli interventi di cui alle 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, solamente se abbinati ad almeno uno degli interventi di cui al punto 1);
- 3) gli interventi di cui alle 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 nella misura in cui, abbinati tra loro, consentano di conseguire almeno uno dei benefici indicati di seguito.

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



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

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.

GBER

Sono ammessi a contributo gli interventi di cui alle lettere a), b), c) d), e), f), g), h), i), j), k), l), m), n), o), p), q), r), s), t), u), v), w), x), y) di cui all'art. 2, comma 5 del decreto, 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.

GRADUATORIA 3A - rinnovo della nave

CEEAG - GBER

acquisto di nuova unità navale a scafo metallico dotata di una tipologia di impianto di propulsione a basso impatto ambientale. In relazione agli interventi cui è applicabile la disciplina CEEAG, e non GBER, occorre fare riferimento alle definizioni richiamate all'art. 4, comma 2, lettera a) del presente decreto attuativo. 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.

GRADUATORIA 3B – rinnovo della nave in fase di costruzione o ammodernamento della nave

CEEAG

- 4) gli interventi di cui alle lettere a), b), c), g), h) n) di cui all'art. 2, comma 5 del decreto;
- 5) gli interventi di cui alle 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 se abbinati ad almeno uno degli interventi di cui al punto 1);
- 6) gli interventi di cui alle 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 nella misura in cui, abbinati tra loro, consentano di conseguire almeno uno dei benefici indicati di seguito.

Gli interventi di cui ai punti 4), 5) e 6) 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 combustibili sintetici (esemplificativamente: elettro-GNL, elettro-Diesel), ivi compresi carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica (carburanti liquidi o gassosi, diversi dai 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.



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

Tutti gli interventi di cui alle lettere dalla a) alla lettera y) possono considerarsi ammissibili solamente laddove si indirizzino a 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 i “carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica per il trasporto” come definiti all’articolo 2, punto 36), della direttiva (UE) 2018/2001.

GBER

Sono ammessi a contributo gli interventi di cui alle lettere a), b), c), d), e), f), g), h), i), j), k), l), m), n) o), p), q), r), s), t), u), v), w), x), y) di cui all’art. 2, comma 5 del decreto. 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, ma non può in ogni caso superare la soglia di 15 milioni di euro per progetto e per singolo beneficiario.

Art. 7 (Costi ammissibili)

1. I costi ammissibili sono determinati come segue:

a) nell’ipotesi di acquisto di una nuova unità navale, il costo ammissibile è pari al **costo totale dell’acquisto** della nave stessa al quale sottrarre

- il differenziale tra, (i) nello scenario controfattuale, i costi ordinari di gestione e manutenzione della nave preesistente similare o della nave similare, 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 similare o della nave similare. 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 similare o una nave similare, intendendosi con ciò una nave con capacità di lavoro [DWT (o GT come applicabile) per V_{ref} - come definita nella normativa dell’EEDI] in un intervallo di $\pm 3\%$ rispetto alla nave in argomento e che effettua lo stesso servizio come definito dalla Classe);

b) in caso di interventi di ammodernamento finalizzati a migliorarne la performance ambientale, 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.

2. Ove la domanda di ammissione sia presentata ai sensi della CEEAG, l’entità del contributo è definita ai sensi dell’articolo 6, comma 1, lettera b), del decreto entro il limite generale del 40% 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.



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

3. Ove la domanda di ammissione sia presentata ai sensi del GBER, l'entità del contributo è definita ai sensi dell'articolo 6, comma 1, lettere a) e b), del decreto 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.

Art. 8

(Domande di ammissione)

1. La domanda di ammissione deve indicare 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, a pena di inammissibilità, secondo il modello allegato 2 al presente decreto.

2. Il richiedente è tenuto a presentare la domanda di ammissione ed i relativi allegati per ciascuna unità navale per la quale richiede il contributo. Non sono ammesse domande cumulative.

3. Ogni domanda deve essere corredata da:

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



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

- 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 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;



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

- iii). descrizione dello scenario controfattuale ipotizzabile in assenza del contributo con particolare riferimento ai costi riconducibili al mantenimento della proprietà di una nave preesistente similare o di una nave similare (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.

Art. 9 (Requisiti dei richiedenti)

1. I richiedenti, alla data di presentazione della domanda:



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

- a) devono essere imprese di navigazione di cui agli articoli 265 del Codice in possesso dei requisiti previsti dall'articolo 143 del medesimo Codice aventi stabile organizzazione nel territorio dello Stato ai sensi dell'art. 162, comma 2, lett. a) del d.P.R. 22 dicembre 1986, n. 917;
- b) devono essere regolarmente costituite ed attive ed iscritte nel Registro delle imprese tenuto dalla Camera di Commercio, industria, artigianato e agricoltura per la specifica attività esercitata con l'indicazione del numero di iscrizione e della data di iscrizione. Il concorrente non stabilito in Italia ma in altro Stato Membro dichiara l'iscrizione secondo le modalità vigenti nello Stato nel quale è stabilito oltre ad indicare un proprio rappresentante sul territorio italiano;
- c) non devono trovarsi in stato di liquidazione, non essere sottoposti a procedure di fallimento, di liquidazione coatta, di concordato preventivo ovvero ad ogni altra procedura concorsuale prevista dalla legge, né di avere in corso un procedimento per la dichiarazione di una di tali situazioni nei propri confronti;
- d) non devono trovarsi in alcuna delle situazioni di decadenza, di sospensione o di divieto previste dall'articolo 67 del decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159 né destinatari di una informativa antimafia di cui all'articolo 84, comma 4, del medesimo decreto;
- e) non devono trovarsi nella condizione di "impresa in difficoltà" come definita dall'art. 2, punto 18 del "Regolamento (UE) n. 651/2014 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 Trattato";
- f) non devono trovarsi nelle condizioni di esclusione previste dall'art. 80, commi 1, 2 e 3 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50;
- g) non devono aver commesso violazioni gravi, definitivamente accertate, rispetto agli obblighi relativi al pagamento delle imposte e tasse o dei contributi previdenziali, secondo la legislazione italiana o quella dello Stato in cui sono stabiliti. Costituiscono gravi violazioni quelle che comportano un omesso pagamento di imposte e tasse superiore all'importo di cui all'articolo 48-bis, commi 1 e 2-bis, del d.P.R. 29 settembre 1973, n. 602. Costituiscono violazioni definitivamente accertate quelle contenute in sentenze o atti amministrativi non più soggetti ad impugnazione. Costituiscono gravi violazioni in materia contributiva e previdenziale quelle ostative al rilascio del documento unico di regolarità contributiva (DURC), di cui al decreto del Ministero del lavoro e delle politiche sociali 30 gennaio 2015, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 125 del 1° giugno 2015;
- h) devono possedere un'adeguata capacità economico-finanziaria, attestata dai bilanci degli ultimi tre esercizi, da cui risulti, per ciascuna annualità, un fatturato annuo minimo almeno pari all'importo del costo dell'intervento;
- i) devono dichiarare di *essere ovvero di non essere* destinatario di un ordine di recupero pendente a seguito di una decisione della Commissione europea che dichiara un aiuto concesso dall'Italia illegale e incompatibile con il mercato interno e di essere consapevoli che, in tal caso, l'importo dell'aiuto da recuperare sarà considerato ai fini della determinazione dell'importo finale da concedere ai sensi del decreto;
- j) devono dichiarare che il contributo eventualmente concesso per l'intervento oggetto della domanda non sarà utilizzato per finanziare l'attuazione o il completamento di ulteriori interventi di carattere ambientale previsti da disposizioni vigenti alla data di pubblicazione del presente decreto;
- k) devono impegnarsi ad operare, per i cinque anni successivi all'erogazione del saldo del contributo, con le unità navali oggetto di contributo sul territorio nazionale tramite collegamenti marittimi che comprendano un porto italiano e con traffico verso porti europei e/o mediterranei ovvero ad operare in ambito portuale italiano;



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

- l) devono impegnarsi, per i cinque anni successivi all'erogazione definitiva del contributo, a mantenere la nave oggetto di contributo iscritta nei registri di cui all'art. 3, comma 1 del decreto;
- m) devono impegnarsi a far operare l'unità navale da imprese di navigazione aventi stabile organizzazione nel territorio dello Stato ai sensi dell'art. 162, comma 2, lett. a) del d.P.R. 22 dicembre 1986, n. 917;
- n) devono impegnarsi a costituire 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;
- o) devono dichiarare di non essere destinatari di sovvenzioni, contributi, sussidi o comunque vantaggi economici eventualmente concessi dallo Stato o da altri enti pubblici per l'intervento oggetto della domanda di ammissione.

2. I richiedenti, prima della concessione del contributo e prima della liquidazione dello stesso devono trovarsi in situazione di regolarità contributiva ai sensi dell'articolo 10, comma 7, del decreto legge 30 settembre 2005, n. 203, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 dicembre 2005, n. 248 nei confronti degli enti previdenziali ed assistenziali e non devono trovarsi in alcuna delle situazioni ostative previste dalla vigente normativa antimafia.

Art. 10

(Termini per la presentazione delle domande)

1. Le domande di ammissione di cui all'art. 8 possono essere presentate, secondo le modalità di cui all'art. 3, a decorrere dalla data di pubblicazione del presente decreto sul sito istituzionale del Ministero e fino alle ore 13.00 del 21 novembre 2022.

2. Sono dichiarate inammissibili le domande presentate oltre le ore 13.00 del 21 novembre 2022. A tale fine, tiene conto esclusivamente della data e dell'orario del protocollo di ingresso di ricezione in via telematica della domanda di ammissione da parte della direzione.

Art. 11

(Procedimento di Valutazione delle domande di ammissione)

1. Il procedimento di valutazione delle domande di ammissione si compone della fase istruttoria di verifica della ammissibilità della domanda e della fase decisoria di valutazione della domanda. La fase istruttoria è espletata dalla direzione, anche avvalendosi di società in house. La fase decisoria è espletata da una apposita Commissione di valutazione da nominarsi con decreto del Direttore generale della direzione, composta da componenti scelti tra soggetti interni ed esterni all'Amministrazione. La Commissione formula la proposta di graduatorie finali relativa alle domande ammesse a contributo, con l'indicazione del relativo importo, e delle domande inammissibili ovvero escluse.

Art. 12

(Verifica dell'ammissibilità della domanda)

1. La fase istruttoria di verifica dell'ammissibilità della domanda è svolta in modo progressivo seguendo l'ordine di ricezione delle domande, secondo le modalità di cui all'art. 3, ed è volta a determinare



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

l'insieme delle domande ammissibili. In particolare, durante detta fase, la direzione provvede alla verifica dei requisiti soggettivi e oggettivi del richiedente rispetto:

- a) alla qualificazione giuridica formale e sostanziale del richiedente in conformità ai requisiti previsti al precedente articolo 9;
- b) alla presenza e regolarità della documentazione prevista dal precedente articolo 8;
- c) alla corrispondenza tra gli elementi progettuali proposti e gli interventi ammissibili di cui all'articolo 2, commi 4 e 5 del decreto.

2. In presenza di carenze o incompletezze di natura formale, la direzione assegna al richiedente un termine non superiore a 7 (sette) giorni per procedere alla relativa regolarizzazione. In caso di mancata regolarizzazione della domanda entro il termine assegnato, la domanda viene dichiarata inammissibile.

3. Conclusa l'istruttoria di cui al punto 1, si procede alla formazione, sulla base dell'ordine cronologico di ricezione, delle graduatorie delle domande ammissibili ripartite per le tipologie di contributo di cui all'art. 2, comma 1 del decreto.

Art. 13

(Valutazione della domanda)

1. La fase decisoria di valutazione della domanda è svolta in modo progressivo seguendo l'ordine di graduatoria delle domande ammissibili. In tal fase, la Commissione accerta la sussistenza delle condizioni tecniche ed economiche di realizzabilità dell'intervento e, in particolare:

- 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.

2. In caso di carenze o incompletezze di natura documentale, la Commissione di valutazione assegna al richiedente un termine non superiore a 7 (sette) giorni per procedere alla relativa regolarizzazione. In caso di mancata regolarizzazione della domanda entro il termine assegnato, la domanda viene dichiarata inammissibile.

Art. 14

(Formazione della graduatoria e provvedimento di ammissione al beneficio)

1. La Commissione di valutazione predispose le graduatorie sulla base dei benefici in termini di sostenibilità ambientale conseguiti, misurati alla luce dell'indice di abbattimento CO₂ descritto nell'allegato 1 al presente decreto e determina, per ciascuna domanda, il contributo concedibile nei limiti della ripartizione delle risorse di cui all'art. 2, commi 1 e 2 del decreto. In caso di rinnovo della nave, a parità di benefici in termini di sostenibilità ambientale conseguiti e misurati alla luce dell'indice di abbattimento CO₂, è data priorità, ai fini dell'assegnazione dei contributi, alle navi passeggeri e ro-ro passeggeri.

2. Le graduatorie indicano gli assegnatari ammessi a contributo, fino alla concorrenza delle risorse disponibili, e i richiedenti utilmente posizionati nel caso di eventuale redistribuzione delle risorse.



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

3. La Commissione trasmette le proposte di graduatorie alla direzione che le approva con apposito provvedimento e provvede a pubblicarle sul sito istituzionale www.mit.gov.it con valore di notifica a tutti gli effetti di legge.

Art. 15 (Erogazione del contributo)

1. Ai fini della erogazione del contributo, l'assegnatario deve far pervenire alla direzione la dichiarazione di cui all'art. 8, comma 2 del decreto corredata da copia autentica del contratto di esecuzione dell'intervento.

2. Acquisita la dichiarazione di cui al punto 1, il provvedimento di concessione del contributo è adottato per ciascun assegnatario dal Direttore generale della direzione. Il provvedimento contiene i dati di sottoscrizione del contratto di realizzazione dell'intervento, il CUP e l'eventuale CIG nonché gli stati di avanzamento dei lavori.

3. Ai fini dell'erogazione dell'anticipazione di cui all'art. 8, comma 2, l'assegnatario è tenuto a costituire e presentare alla Direzione garanzia definitiva tramite fidejussione assicurativa o bancaria di importo pari all'entità del contributo concesso, a copertura della difforme o mancata totale o parziale realizzazione dell'intervento nonché a copertura dell'eventuale adozione di informazione antimafia interdittiva emessa ai sensi degli articoli 84 e 91 del d. lgs. 6 settembre 2011, n. 159 ovvero delle eventuali dichiarazioni mendaci rese nell'ambito della fase istruttoria del procedimento in questione.

4. La garanzia fideiussoria è costituita, a scelta dell'assegnatario, da imprese assicurative o bancarie. Gli assegnatari, prima di procedere alla sottoscrizione, sono tenuti a verificare che il soggetto garante sia in possesso dell'autorizzazione al rilascio di garanzie mediante accesso ai seguenti siti internet:

- <http://www.bancaditalia.it/compiti/vigilanza/intermediari/index.html>
- <http://www.bancaditalia.it/compiti/vigilanza/avvisi-pub/garanzie-finanziarie/>
- <http://www.bancaditalia.it/compiti/vigilanza/avvisi-pub>
- http://www.ivass.it/ivass/impresesp/home_page

5. La garanzia fideiussoria deve:

- a) contenere l'espressa menzione dell'oggetto e del soggetto garantito;
- b) essere conforme allo schema tipo approvato con decreto del Ministro dello sviluppo economico del 19 gennaio 2018, n. 31, contenente il "Regolamento con cui si adottano gli schemi di contratti tipo per le garanzie fideiussorie previste dagli artt. 103 comma 9 e 104 comma 9 del d.lgs. 18 aprile 2016 n. 50", pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 83 del 10 aprile 2018;
- c) avere validità fino ai 120 giorni successivi alla fine lavori di realizzazione dell'intervento risultante dal cronoprogramma approvato. In caso di proroga, debitamente autorizzata, della conclusione della realizzazione dell'intervento, la validità deve essere conseguentemente estesa per il corrispondente periodo;
- d) prevedere espressamente:
 1. la rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale di cui all'art. 1944 del codice civile, volendo ed intendendo restare obbligato in solido con il debitore;
 2. la rinuncia ad eccepire la decorrenza dei termini di cui all'art. 1957 del codice civile;
 3. l'operatività entro quindici giorni a semplice richiesta scritta;
- g) riportare l'autentica della sottoscrizione;



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

- h) essere corredata da una dichiarazione sostitutiva di atto notorio del fideiussore che attesti il potere di impegnare con la sottoscrizione la società del fideiussore nei confronti della Direzione;
- i) essere corredata dall'impegno del garante a rinnovare la garanzia a semplice richiesta per il periodo necessario alla conclusione della realizzazione dell'intervento nel caso di proroghe del tempo di esecuzione.

6. La garanzia fideiussoria e la dichiarazione di impegno devono essere sottoscritte da un soggetto in possesso dei poteri necessari per impegnare il garante ed essere prodotte in una delle seguenti forme:

- in originale o in copia autentica ai sensi dell'art. 18 del d.p.r. 28 dicembre 2000, n. 445;
- documento informatico, ai sensi dell'art. 1, lett. p) del d.lgs. 7 marzo 2005 n. 82 sottoscritto con firma digitale dal soggetto in possesso dei poteri necessari per impegnare il garante;
- copia informatica di documento analogico (scansione di documento cartaceo) secondo le modalità previste dall'art. 22, commi 1 e 2, del d.lgs. 82/2005. In tali ultimi casi la conformità del documento all'originale dovrà esser attestata dal pubblico ufficiale mediante apposizione di firma digitale (art. 22, comma 1, del d.lgs. 82/2005) ovvero da apposita dichiarazione di autenticità sottoscritta con firma digitale dal notaio o dal pubblico ufficiale (art. 22, comma 2 del d.lgs. 82/2005).

7. Il contributo è erogato con le seguenti modalità:

- a) il 20% a titolo di anticipazione all'atto della presentazione della garanzia definitiva di cui al punto 3. In caso di interventi già avviati, l'anticipazione è disposta a seguito anche dell'acquisizione di apposita certificazione dell'Organismo attestante la data di inizio dei lavori e lo stato attuale di avanzamento dei lavori;
- b) il 60% in rate computate su stati di avanzamento lavori individuati nel cronoprogramma dell'intervento approvato in sede di provvedimento di ammissione al contributo;
- c) il 20% a saldo da corrispondersi entro 120 giorni dalla data di fine dei lavori di realizzazione dell'intervento con apposito provvedimento di liquidazione finale.

8. La liquidazione delle rate di contributo di cui al punto 7, lett. b) avviene a seguito di presentazione da parte dell'assegnatario di apposita richiesta sulla base degli stati di avanzamento dei lavori risultanti dal cronoprogramma approvato in sede di provvedimento di ammissione al contributo, previa rendicontazione amministrativo contabile relativa alla corrispondente fase di realizzazione dell'intervento. A tal fine, l'assegnatario è tenuto a presentare, nei trenta giorni successivi alla data di scadenza dello stato di avanzamento, la documentazione necessaria e, in particolare:

- a) dichiarazione dell'Organismo attestante lo stato di avanzamento dei lavori da cui risulti la corrispondenza tra le lavorazioni effettuate ed il cronoprogramma approvato;
- b) analitica descrizione dello stato di avanzamento dei lavori relativo al periodo di riferimento;
- c) documentazione contabile attestante la spesa sostenuta;
- d) ogni altra documentazione che l'Amministrazione riterrà di richiedere ai fini di interesse.

9. Qualora dalla rendicontazione risulti una maggiore spesa sostenuta, resta fermo l'ammontare del contributo determinato in fase di provvedimento di ammissione. In caso di minore spesa, il contributo ammesso viene proporzionalmente rideterminato. Qualora dalla rendicontazione risulti una spesa inferiore all'anticipazione già erogata, gli assegnatari sono tenuti alla contestuale restituzione della somma eccedente. È ammessa la richiesta motivata di proroga del termine di rendicontazione purché presentata prima della scadenza dello stesso. La proroga è soggetta ad approvazione.



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

10. Ove la rendicontazione sia ritenuta irregolare o incompleta, la direzione ne dà comunicazione all'assegnatario indicandone le cause ed assegnando un termine massimo di 30 (trenta) giorni per provvedere alla regolarizzazione o all'integrazione. Qualora le integrazioni richieste non vengano prodotte nei termini assegnati, si procede sulla base della documentazione agli atti e, qualora la stessa sia insufficiente, si procede alla riduzione del contributo per inammissibilità della spesa e, in presenza dei presupposti, alla revoca del contributo. Qualora la rendicontazione non pervenga entro il termine indicato, viene concesso all'assegnatario un ulteriore termine per provvedervi, in ogni caso, non superiore a 15 (quindici) giorni. Qualora la rendicontazione non venga trasmessa entro il nuovo termine assegnato, si procede alla revoca del contributo.

11. La rendicontazione è sottoposta alla approvazione della Commissione di valutazione di cui all'art. 11. Ove ricorrano le condizioni, la Commissione propone motivatamente la rideterminazione in diminuzione delle rate o del saldo di cui al punto 6, lett. b) e c) ovvero la revoca del contributo.

12. L'atto di approvazione della rendicontazione e di liquidazione del saldo è adottato con le medesime modalità entro 120 giorni dalla data di presentazione della rendicontazione conclusiva dell'intervento.

13. Qualora, a seguito della rideterminazione del contributo, le somme erogate anticipatamente risultino eccedenti rispetto al contributo spettante, la direzione dispone il recupero della differenza, secondo la vigente normativa, a valere sulla garanzia fidejussoria prestata.

14. L'erogazione del contributo può essere sospesa nei seguenti casi:

- a) qualora siano accertate situazioni, tra le quali l'inattività e la liquidazione dell'impresa non connessa a procedura concorsuale, che facciano ritenere che l'interesse pubblico perseguito attraverso l'erogazione del contributo possa non essere raggiunto;
- b) qualora la legittimità del rapporto contributivo sia condizionata dall'accertamento giudiziario di fatti o diritti, sino alla conclusione del procedimento giurisdizionale di primo grado;
- c) in caso di notizia di istanza di fallimento, di concordato preventivo, di liquidazione coatta amministrativa, di amministrazione controllata o straordinaria e dell'avvio di ogni altra procedura concorsuale prevista dalla legge;
- d) sulla base di ogni altro fatto, atto o notizia tale da compromettere il perseguimento delle finalità di interesse pubblico sottese alla concessione del contributo.

15. Gli assegnatari sono tenuti in particolare a:

- a) utilizzare lo strumento della posta elettronica certificata per la trasmissione di tutte le comunicazioni relative al procedimento di concessione del contributo;
- b) avviare la realizzazione dell'intervento nei termini approvati con il provvedimento di ammissione e proseguirli in conformità al cronoprogramma approvato;
- c) obbligarsi a portare a conoscenza della direzione ogni atto, fatto, notizia suscettibile di influire sulla realizzazione dell'intervento;
- d) mantenere i requisiti soggettivi e oggettivi previsti per l'ammissione al contributo per tutta la durata di realizzazione dell'intervento;
- e) realizzare l'intervento conformemente al provvedimento di ammissione a contributo, assumendo la responsabilità solidale con gli eventuali altri assegnatari o soggetti associati;
- f) rispettare le tempistiche previste, in particolare per la presentazione della rendicontazione;
- g) adottare una contabilità separata per tutte le transazioni relative all'intervento finanziato, al fine di garantire la tracciabilità delle spese relative all'iniziativa nel sistema contabile dell'assegnatario e nell'organizzazione di un apposito fascicolo di progetto;



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

- h) conservare presso i propri uffici, per 6 (sei) anni dalla data dell'atto di approvazione della rendicontazione, anche in formato digitale la documentazione relativa all'intervento;
- i) consentire ed agevolare ispezioni e controlli;
- j) comunicare eventuali variazioni in relazione a variazioni e modifiche societarie e/o di sede o dei soggetti muniti di rappresentanza;
- k) non ricevere altri contributi sull'intervento oggetto di finanziamento;
- l) a presentare la documentazione inerente al conto corrente dedicato in ottemperanza alle previsioni di cui all'art. 3 della legge 13 agosto 2010, n. 136;
- m) rispettare gli oneri di monitoraggio di cui all'art. 9 del decreto.

16. In caso di variazioni soggettive degli assegnatari anche a seguito di conferimento, scissione, scorporo, fusione, trasferimento d'azienda o di ramo d'azienda in gestione o in proprietà per atto tra vivi o per causa di morte, i contributi assegnati, concessi o erogati possono essere, rispettivamente, concessi o confermati in capo al subentrante, in presenza delle sottoelencate condizioni:

- il subentrante è in possesso dei requisiti soggettivi previsti per l'accesso al contributo;
- è verificata la prosecuzione dell'attività in capo al subentrante;
- il subentrante si impegna a rispettare gli obblighi e i vincoli previsti dalla presente procedura e a proseguire l'attività con assunzione dei relativi obblighi.

17. La domanda di subentro, sottoscritta digitalmente, deve essere presentata entro 15 (quindici) giorni dalla registrazione dell'atto che determina il subentro. La copia di detto atto deve essere allegata alla domanda unitamente alle dichiarazioni attestanti il possesso dei requisiti e l'impegno alla prosecuzione dell'attività con assunzione dei relativi obblighi.

18. Per le istanze di subentro pervenute dopo la concessione del contributo, la direzione espleta le necessarie valutazioni in ordine all'eventuale conferma del contributo concesso. In mancanza dei requisiti previsti per il subentro, si provvede alla comunicazione dei motivi che ostano all'accoglimento della domanda di subentro e alla contestuale revoca del contributo.

19. In tutti i casi di ritardo nella esecuzione dell'intervento non adeguatamente giustificato ovvero nei casi di mancata totale o parziale realizzazione dell'intervento, la direzione procede all'escussione della garanzia fidejussoria.

Art. 16 (Proroghe e varianti)

1. Per motivate e circostanziate ragioni debitamente documentate, su conforme proposta della Commissione di valutazione, il Direttore generale della direzione può, con proprio provvedimento e su richiesta dell'assegnatario, prorogare il termine di realizzazione dell'intervento, comunque entro i termini stabiliti dal decreto. La richiesta di proroga è presentata dall'assegnatario prima della scadenza dei termini di conclusione della realizzazione dell'intervento, unitamente a tutta la documentazione necessaria alla sua valutazione.

2. Le varianti tecnico-realizzative dell'intervento sono ammesse, a seguito di preventiva richiesta dell'assegnatario, solo qualora si configurino come variazioni non sostanziali. Fermo il limite massimo del contributo concesso, le mere varianti del quadro di spesa degli interventi comportanti uno scostamento dei valori di spesa per singola voce inferiore o uguale al 5% della previsione iniziale non necessitano di autorizzazione preventiva. Per varianti non sostanziali si intendono le modifiche apportate che non alterano la natura dell'intervento nonché gli obiettivi preordinati all'attività finanziata.



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

3. L'istanza di variante è corredata della relativa documentazione amministrativa e tecnica nonché dal prospetto dei costi appositamente riformulato. Le eventuali nuove spese dovranno risultare comunque coerenti con il quadro generale dell'intervento.

4. La direzione provvede alla valutazione e all'eventuale approvazione dell'istanza entro 60 (sessanta) giorni dalla comunicazione, sentito il parere Commissione di valutazione. L'autorizzazione di eventuali varianti non determina in alcun caso l'aumento del contributo concesso per l'intervento. Qualora la spesa ammissibile risulti inferiore a quella ammessa a contributo, si procede alla proporzionale rideterminazione del contributo medesimo.

Art. 17

(Annullamento, revoca e rideterminazione del contributo)

1. Il provvedimento di concessione del contributo è annullato qualora sia riconosciuto invalido per originari vizi di illegittimità anche determinati da comportamenti o condotte dell'assegnatario non conformi al principio di correttezza e di buona fede, ivi compresa l'avvenuta presentazione di dichiarazioni non veritiere nella fase di formalizzazione della domanda di contributo ovvero nelle successive fasi della procedura di valutazione della stessa.

2. Il provvedimento di concessione può essere revocato:

- a) in caso di rinuncia da parte dell'assegnatario;
- b) ove le verifiche istruttorie sulla rendicontazione diano esito negativo ovvero non sia possibile concluderle per reiterata carenza documentale;
- c) in caso di operazioni societarie, laddove non siano rispettate le condizioni per il subentro;
- d) ove non siano consentite ispezioni e controlli al personale dell'Amministrazione;
- e) per grave negligenza o omissioni nella realizzazione degli interventi tali da comprometterne la conclusione ovvero rendere non perseguibili le finalità di pubblico interesse;
- f) per ogni ulteriore atto, fatto o azione riconducibile alla responsabilità dell'assegnatario che pregiudichi la realizzazione dell'intervento;
- g) qualora l'intervento non sia realizzato e completato nei tempi previsti.

3. Nei casi previsti, la direzione comunica tempestivamente ai soggetti interessati l'avvio del procedimento di annullamento o di revoca del provvedimento di ammissione o la rideterminazione del contributo. Le somme eventualmente erogate e non dovute sono recuperate, unitamente agli interessi maturati, con le modalità di legge a valere sulla garanzia fidejussoria prestata.

Art. 18

(Trattamento dei dati)

1. I dati personali e sensibili forniti alla direzione saranno raccolti, trattati e conservati, nel rispetto dei principi di correttezza, liceità e trasparenza amministrativa, per la gestione ed il corretto svolgimento delle procedure di cui alla presente disciplina, secondo le modalità previste dalle leggi e dai regolamenti vigenti, in ottemperanza a quanto stabilito dal d.lgs. 196/2003, Codice in materia di protezione dei dati personali (di seguito Codice privacy), e dal Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio (di seguito GDPR).

2. I dati saranno trattati a mezzo di sistemi informatici o manuali per le finalità istituzionali di gestione dei procedimenti contributivi e saranno conservati in archivi informativi e/o cartacei.



Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

3. Ai sensi dell'articolo 13 del Codice privacy, il titolare del trattamento è la Direzione per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Prof. Enrico Giovannini