



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290

Art. 3, punto 4

Richieste di chiarimenti

QUESITO N. 1

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? Come si concilia la percentuale indicata (40%) con il limite previsto dall'art. 6, comma 1, del DL 389/2021 (30%)? Come si concilia la percentuale indicata (40%) con i limiti di intensità e le lettere degli interventi del decreto 389/2021 definiti nell'art.6 (ad esempio secondo il decreto 389/2021, un lavoro di trasformazione con interventi dalla lettera d) alla y) poteva ricevere un contributo fino al 20% dei costi totali sostenuti per i lavori di trasformazione e delle componenti. Lo stesso lavoro di trasformazione, secondo il decreto attuativo del 21.09.2022, qualora si applicasse l'intervento h) e rientrasse nei requisiti CEEAG di veicolo pulito, la percentuale di contributo salirebbe al 40%.

RISPOSTA AL QUESITO N. 1

Per le sole domande presentate ai sensi della CEEAG, la percentuale del 40% indicata all'art. 4, comma 4 del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290 è da intendersi come limite massimo in astratto concedibile del contributo ai sensi della suddetta normativa unionale. In relazione all'entità del contributo riconoscibile per ciascuna tipologia di intervento, restano valide le percentuali pari o inferiori al 40% previste all'art.6, comma 1 del decreto interministeriale 12 ottobre 2021, n. 389. Si precisa che la sola percentuale del 50% indicata all'art. 6, comma 1, lett. b), punto 5, per tutte le tipologie di domande, è da intendersi ricondotta alla misura massima del 40% come da indicazioni pervenute dalle competenti Autorità della Commissione europea in sede di analisi della compatibilità della misura con il mercato interno ai sensi dell'art. 108, par. 3 del TFUE.

QUESITO N. 2

L'art 4, comma 2, lettera b) del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290 è da considerarsi alternativa alla lettera a) e quindi ammissibile ai sensi delle CEEAG anche se non rientrante nella definizione di veicolo pulito?

RISPOSTA AL QUESITO N. 2

Sì, sono da considerarsi alternative.

QUESITO N. 3

Qual è il significato dell'ultimo paragrafo dell'art 6, graduatoria 2 e 3B "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". Il paragrafo in parola appare in contrasto con la definizione di veicolo pulito della CEEAG e con i requisiti di ammissibilità della Graduatoria 2 comma (sic!) 1) e comma 2).

RISPOSTA AL QUESITO N. 3

Non vi è contraddizione dal momento che gli interventi di cui all'art. 6, comma 1, graduatoria 2, punti 1 e 2, integrano per definizione le condizioni richieste dal paragrafo menzionato che qualifica tutti gli interventi potenzialmente finanziabili ai sensi delle CEEAG.

QUESITO N. 4



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Art 8 comma 3 lettera 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” e art 15, commi 1 e 2 per quanto concerne i lavori di refitting, non essendoci generalmente un contratto di esecuzione dell’intervento, è possibile considerare come equipollente l’ordine d’acquisto?

RISPOSTA AL QUESITO N. 4

Si

QUESITO N. 5

Si specifica che (ndr. i richiedenti) 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.? È possibile avere maggiori dettagli per definire quali tipi di sovvenzioni, contributi, sussidi o comunque vantaggi vadano considerati?

RISPOSTA AL QUESITO N. 5

I contributi riconosciuti ai sensi del presente decreto sono cumulabili con altri finanziamenti pubblici o dell’Unione Europea gestiti a livello centralizzato dalle istituzioni, dalle agenzie, dalle imprese comuni o da altri organismi dell’Unione esclusivamente nei limiti e con le modalità previsti dall’art. 8, par. 2, del GBER.

QUESITO N. 6

Art. 14 e seguenti. Tali articoli specificano che le graduatorie verranno predisposte sulla base dell’indice di abbattimento CO₂ descritto nell’allegato 1 al DM n.290/2022. Considerato che le GBER prevedono (art 36) interventi per la tutela ambientale e che il DM 389/2021 all’art 2, comma 5, interventi che non incidono sulle emissioni di Co₂(ad ex: scrubber), qualora il progetto presentato preveda solo interventi che non contribuiscono alla riduzione di tali emissioni Co₂ ma alle emissioni SO_x, come verranno considerati in relazione alla definizione delle graduatorie?

RISPOSTA AL QUESITO N. 6

Si ribadisce quanto previsto nell’art. 14, comma 1 del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290 in base al quale le graduatorie saranno predisposte sulla base dei benefici in termini di sostenibilità ambientale conseguiti misurati alla luce dell’indice di abbattimento CO₂ descritto nell’Allegato 1 al suddetto decreto.

QUESITO N. 7

Art 3 comma 1. “o di nuova costruzione o in corso di costruzione in Paesi appartenenti all’Unione europea/SEE o in Paesi terzi”. In quali Paesi possono essere eseguiti i lavori (sia costruzione nuova nave che ammodernamento)? Se non fosse possibile il refitting in cantieri di Paesi terzi, sarebbe possibile accedere al contributo per le componenti (ex motore) acquistato in UE (quindi con ricadute sul territorio Ue) da parte del beneficiario (comprovato da regolari fatture) e fornito al cantiere del Paese terzo per il solo montaggio?

RISPOSTA AL QUESITO N. 7

Il combinato disposto di cui agli artt. 3 e 6 del decreto interministeriale 12 ottobre 2021, n. 389 è da interpretarsi nel senso che gli interventi di costruzione, completamento e ammodernamento delle navi, per essere ammessi a contributo, devono essere eseguiti esclusivamente nei Paesi membri dell’Unione Europea.

QUESITO N. 8



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Art 6 comma 1. I limiti percentuali di entità del contributo indicati all'art.6 del DL 389/2021, alla luce dei requisiti specifici previsti dagli articoli 36,37 e 38 del GBER e le relative intensità dell'aiuto, con eventuali maggiorazioni legate alla dimensione dell'impresa e alla localizzazione in zone assistite, si intendono incrementabili in funzione della dimensione dell'impresa e della localizzazione territoriale della stessa? Ad esempio: la percentuale di ammissibilità di un intervento relativo alla lettera y) dell'art.2, comma 5, del DL n.389/2021 (20%) realizzato nell'ambito di lavori di cui all'art 6 comma 1 lettera b punto 4) e rispondente ai requisiti dell'art.38 delle GBER da impresa di medie dimensioni ubicata in zona assistita, può considerarsi automaticamente elevato al 45% (20%+ 10% per media impresa e + 15% per zona assistita)?

RISPOSTA AL QUESITO N. 8

L'intensità di aiuto consentita, a seconda dei casi, dalle CEEAG o dagli articoli del GBER, rappresenta il tetto massimo consentito in astratto a fini di compatibilità con la normativa in materia di aiuti di Stato, se del caso con l'applicazione delle relative maggiorazioni, ma tale calcolo non può in ogni caso comportare un innalzamento delle intensità e delle percentuali previste all'art. 6 del decreto interministeriale 12 ottobre 2021, n. 389 in relazione a ciascuno degli interventi finanziati. Tali intensità costituiscono in ogni caso il limite massimo di contributo concedibile a fronte del totale dei costi ammissibili.

QUESITO N. 9

Qualora un progetto realizzato nell'ambito di lavori di cui all'art 6 comma 1 lettera b punto 4) preveda più interventi previsti dall'art.2, comma 5, del DLn.389/2021, i limiti di intensità previsti dal GBER si riferiscono all'importo dell'intero progetto (che prevede diversi interventi con percentuali di intensità diverse tra loro)?

RISPOSTA AL QUESITO N. 9

I limiti di intensità previsti dal GBER si riferiscono a ciascun progetto seppur costituito da diversi interventi di cui all'art. 2, comma 5 realizzati sulla medesima unità navale nel rispetto del tetto massimo di 15 milioni previsto dall'art. 4 del GBER. Tale tetto massimo si applica cumulativamente a tutte le richieste di finanziamento, qualora presentate da operatori che si trovino, rispetto ad un altro partecipante alla procedura, in una situazione di controllo di cui all'articolo 2359 del Codice civile o in una qualsiasi relazione, anche di fatto, da cui discenda l'imputabilità delle domande ad un unico centro decisionale.

QUESITO N. 10

Con riferimento agli aiuti concessi in base alle CEEAG, perché il decreto 290 all'art.7 comma 2, considera solo un incremento di 5 punti percentuali (peraltro inferiori al 10% ammesso dal regolamento al punto 177) per il caso di veicolo a zero emissioni, ma nulla dice in relazione agli incrementi disposti dallo stesso art.177 per le piccole e medie imprese? Inoltre, sempre nel caso di progetti presentati in relazioni alle CEEAG, è possibile incrementare le percentuali massime di intensità dell'aiuto legate alla localizzazione delle imprese (zone assistite)?

RISPOSTA AL QUESITO N. 10

L'intensità di aiuto consentita, a seconda dei casi, dalle CEEAG o dagli articoli del GBER, rappresenta il tetto massimo consentito in astratto a fini di compatibilità con la normativa in materia di aiuti di Stato, se del caso con l'applicazione delle relative maggiorazioni, ma tale calcolo non può in ogni caso comportare un innalzamento delle intensità e delle percentuali previste all'art. 6 del decreto interministeriale 12 ottobre 2021, n. 389 in relazione a ciascuno degli interventi finanziati. Tali intensità costituiscono in ogni caso il limite massimo di contributo concedibile a fronte del totale dei costi ammissibili. Nel caso di specie, la possibilità di incrementare il finanziamento di 5 punti percentuali deriva da quanto previsto all'art. 6, par. 1, lett. b) punto 7) del decreto 389/2021.

QUESITO N. 11



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Si richiede di confermare che l'impresa, ai sensi del richiamato dell'art.4, comma 3, all'atto della domanda dichiara la conformità della stessa ai soli requisiti previsti alternativamente dagli artt. 36, 37 o 38 del GBER, nulla dovendo dichiarare con riferimento alle prescrizioni contenute nel Capo I del GBER. Diversamente, in caso di mancata conferma: si richiede cortesemente di segnalare quali ulteriori conformità debbano essere verificate dall'impresa richiedente ai sensi del Capo I del GBER.

RISPOSTA AL QUESITO N. 11

Il riferimento al Capo I del GBER costituisce una clausola di salvaguardia, nella misura in cui alcuno dei principi stabiliti dagli articoli da 1 a 9 del Regolamento non risulti sufficientemente declinato nel testo del decreto interministeriale 12 ottobre 2021, n. 389 e del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290 (con riferimento, ad esempio, ai criteri di calcolo dell'intensità dell'aiuto richiesto ai sensi dell'art. 6 del GBER od alle regole sul cumulo di cui al successivo art. 8).

QUESITO N. 12

All'articolo 1 comma 2 viene specificato che 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. Quindi per l'operatività del bando bisogna ancora attendere tale parere giusto?

RISPOSTA AL QUESITO N. 12

L'art. 16 del decreto attuativo stabilisce che i contributi verranno concessi solo a seguito dell'autorizzazione da parte della Commissione Europea ai sensi di quanto previsto dall'art. 1, comma 2, del 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. Per gli aiuti richiesti ai sensi del GBER, in quanto tali non soggetti a tale clausola sospensiva, il termine per l'operatività del regime di cui al bando è stato ugualmente affiancato a quello degli aiuti richiesti ai sensi degli Orientamenti CEEAG, per ragioni di ordinato e rigoroso svolgimento del procedimento, che vede la formazione di graduatorie uniche.

QUESITO N. 13

Tale misura finanzia anche l'acquisto di navi da terzi? Nel decreto 389 del 12/10/2021 all'art. 6 vengono specificate le percentuali di contributo e non c'è riferimento all'acquisto di navi da terzi. Nel decreto attuativo del 21/09/2022 all'art. 5 comma 1 si parla di spese di acquisto di nuova unità navale a scafo metallico. Non mi è quindi chiaro se il bando finanzia anche l'acquisto di navi da terzi (con le caratteristiche indicate) o solo le spese di rinnovo. Nel caso fosse finanziato anche l'acquisto in che percentuale?

RISPOSTA AL QUESITO N. 13

No. Non è previsto il finanziamento dell'acquisto di navi che non siano di nuova costruzione.

QUESITO N. 14

Una società che offre servizi di assistenza in ambito esclusivamente portuale, in particolare bunkeraggio e rifornimento logistico di carburanti, di cui al codice Ateco - 52.22.09: ALTRE ATTIVITÀ DEI SERVIZI CONNESSI AL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA, necessita di rinnovare la propria flotta nel rispetto dei criteri di partecipazione previsti all'art.4 del Decreto n. 290 del 21/09/2022, mediante l'acquisto di una nuova unità navale (BETTOLINA) funzionale alla sua attività. Tale investimento è ammissibile ai fini del bando in oggetto?

RISPOSTA AL QUESITO N. 14

I soggetti destinatari delle risorse sono quelli previsti dall'art. 7 del decreto interministeriale 12 ottobre 2021, n. 389 e dall'art. 2, lett. q) del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290. Per unità operanti in ambito



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

portuale si intendono quelle definite all'art. 2 comma 1, lett. s) del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290.

QUESITO N. 15

Premesso che l'art. 6, paragrafo 1, lettera a), punto 1 del Decreto n. 389 del 12.10.21 prevede una percentuale di intensità dell'aiuto pari al 30%: *"il 30 per cento dei costi per le navi costruite nei Paesi membri dell'Unione Europea"*, mentre l'art. 7, paragrafo 2 del Decreto Attuativo n. 290 del 21 settembre 2022 menziona una percentuale massima di intensità dell'aiuto pari al 40%, risulta necessario chiarire quale due ipotesi prevalga – tenuto anche conto degli altri elementi.

RISPOSTA AL QUESITO N. 15

Per le sole domande presentate ai sensi della CEEAG, la percentuale del 40% indicata all'art. 4, comma 4 del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290 è da intendersi come limite massimo concedibile del contributo ai sensi della suddetta normativa unionale. In relazione all'entità del contributo riconoscibile per ciascuna tipologia di intervento, restano valide le percentuali pari o inferiori al 40% previste all'art. 6, comma 1 del decreto interministeriale 12 ottobre 2021, n. 389. Si precisa che la sola percentuale del 50% indicata all'art. 6, comma 1, lett. b), punto 5, per tutte le tipologie di domande, è da intendersi ricondotta alla misura massima del 40% come da indicazioni pervenute dalle competenti Autorità della Commissione europea in sede di analisi della compatibilità della misura con il mercato interno ai sensi dell'art. 108, par. 3 del TFUE.

QUESITO N. 16

Premesso che l'art. 6, paragrafo 1, lettera a), punto 1 del Decreto n. 389 del 12.10.21 prevede: *"il 30 per cento dei costi per le navi costruite nei Paesi membri dell'Unione Europea"*, mentre l'art. 3, paragrafo 1 del suddetto Decreto afferma che: *"Sono, altresì, ammessi a contributo la costruzione di nuove unità navali a scafo metallico o gli interventi di cui all'art. 2 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 di cui al R.D. 30 marzo 1942, n. 327 e successive modificazioni 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."*, risulta necessario confermare la possibilità di completamento e ammodernamento delle navi in territori extra UE.

RISPOSTA AL QUESITO N. 16

Il combinato disposto di cui agli artt. 3 e 6 del decreto interministeriale 12 ottobre 2021, n. 389 è da interpretarsi nel senso che gli interventi di costruzione, completamento e ammodernamento delle navi, per essere ammessi a contributo, devono essere eseguiti esclusivamente nei Paesi membri dell'Unione Europea.

QUESITO N. 17

Definire se la condizione di presentare progetti di investimento con navi a scafo metallico per il rinnovo o il rinnovamento della flotta possa essere superata. Nel segmento delle navi veloci, infatti, attualmente vi sono diverse progettualità che prendono in considerazione questa tipologia di scafi (es. vetroresina). Occorre verificare se si possa derogare l'art. 3 del Decreto n. 389 del 12 ottobre del 2021 che afferma che: *"Gli interventi di cui all'art. 2 sono ammessi a contributo se riferiti a navi a scafo metallico iscritte nei Registri e nelle matricole nazionali ai sensi dell'art. 146 del Codice della navigazione di cui al R.D. 30 marzo 1942, n. 327 e successive modificazioni (di seguito "Codice") o in altri registri di Paesi appartenenti all'Unione europea/SEE aventi una stazza lorda internazionale (GT) uguale o superiore alle 100 tonnellate"*.

RISPOSTA AL QUESITO N. 17

Si conferma che sono ammesse a contributo le sole navi a scafo metallico ai sensi dell'art. 3 del decreto interministeriale 12 ottobre 2021, n. 389.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

QUESITO N. 18

Ferma restando la non cumulabilità di finanziamenti relativi allo stesso intervento (art. 8, punto 3 della GBER / sezione 3.2.1.3.1 della CEEAG), occorre chiarire se due interventi distinti proposti dallo stesso soggetto con il primo relativo alla graduatoria GBER e il secondo rispetto alla graduatoria CEEAG o viceversa, siano compatibili.

RISPOSTA AL QUESITO N. 18

Sì, purché gli interventi distinti siano realizzati su unità navali diverse. L'art. 8, comma 2 del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290 prevede che "Il richiedente è tenuto a presentare la domanda di ammissione ed i relativi allegati per ciascuna unità navale per la quale richiede il contributo". Ogni unità navale per la quale si richiede il contributo può concorrere per una sola graduatoria di cui all'art. 5, comma 1.

QUESITO N. 19

Il Decreto Attuativo del 21 settembre 2022 non chiarisce espressamente se il credito all'erogazione del contributo possa essere oggetto di cessione (al cantiere o alla banca finanziatrice dell'istante); tale cessione è compatibile con i principi generali (sempre seguendo le dovute forme di notifica e accettazione della cessione di crediti verso lo Stato) ed è talvolta necessaria per consentire l'operazione di finanziamento. Per tale ragione appare utile ricevere una conferma in tal senso.

RISPOSTA AL QUESITO N. 19

La concessione del contributo può formare oggetto di cessione del credito formalmente comunicata.

QUESITO N. 20

Fideiussione bancaria o assicurativa:

a) l'articolo 8, comma 3, lett. (f) prevede che la domanda di ammissione al contributo debba essere corredata da una dichiarazione di impegno a presentare la fideiussione, ma si conclude con la frase: "La polizza deve essere presentata unitamente alla dichiarazione di cui all'art. 8, comma 2 del decreto", per tale intendendosi 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. Sarebbe, pertanto, utile ricevere un chiarimento in proposito alle tempistiche di presentazione della richiesta fideiussione bancaria o assicurativa;

b) l'articolo 15 comma 5, lettera (c) (sic! "leggasi lettera b)", prevede che la necessaria fideiussione bancaria o assicurativa deve "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"; lo schema così richiamato (riferito a garanzie attinenti ad appalti pubblici) parrebbe non sembrare in linea con l'oggetto e la tipologia di garanzia richiesto in relazione all'ammissione all'incentivo.

RISPOSTA AL QUESITO N. 20

a) Si applica quanto previsto dall'art. 15, commi 1,2 e 3 del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290. In particolare, acquisita la dichiarazione indicata nell'art. 15, comma 1, corredata dal contratto di esecuzione dell'intervento, e adottato il provvedimento di concessione del contributo di cui all'art. 15, comma 2, ai fini dell'erogazione dell'anticipazione di cui all'art. 8, comma 2 del decreto interministeriale 12 ottobre 2021, n. 389, sarà necessario presentare la garanzia definitiva di cui all'art. 15, comma 3 nei termini che saranno comunicati dall'Amministrazione. Si ricorda che il termine ultimo per la presentazione del contratto di esecuzione dell'intervento è il 30 giugno 2023.

b) Si conferma quanto indicato all'articolo 15 comma 5, lettera (c) in ordine alla necessità di utilizzare lo "schema – tipo" di garanzia definitiva previsto dall'Allegato A al decreto del Ministro dello sviluppo



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

economico 19 gennaio 2018, n. 31 suscettibile delle necessarie modifiche per adattarlo alla peculiarità della fattispecie garantita.

QUESITO N. 21

Occorre definire se il concetto di “*new building*” (art. 3 del Decreto n. 389 del 12.10.21) è applicabile solo quando è presente un “contratto di costruzione” ai sensi dell’art. 146 del Codice della Navigazione (*Iscrizione delle navi e dei galleggianti*). Si osserva infatti che in altri Paesi della Comunità europea/SEE vi sono altre forme contrattuali per la costruzione che non coincidono con la disciplina nazionale.

RISPOSTA AL QUESITO N. 21

Al fine della adozione del provvedimento di concessione del contributo, è richiesta la presentazione della copia autentica del contratto di realizzazione dell’intervento seppur stipulato nelle forme previste dalla legislazione vigente negli Stati membri, ferma restando la forma scritta.

QUESITO N. 22

Occorre chiarire chi debba essere l’attore che richiede il finanziamento e come questo viene gestito. Occorre tener conto che non sempre l’armatore (titolare del DOC e gestore della nave) coincide con il proprietario della nave stessa su cui si realizza l’intervento.

RISPOSTA AL QUESITO N. 22

Si rimanda a quanto disposto dall’art. 7 del decreto interministeriale 12 ottobre 2021, n. 389 e dall’art. 2, lett. q) del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290.

QUESITO N. 23

Il concetto di “veicolo pulito” prevede il caso della nave che:

“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”.

Il concetto del 25% della “potenza” potrebbe risultare incongruente; infatti, un motore dual fuel è in grado di funzionare alla stessa potenza – salvo le differenze derivanti dal diverso potere calorifico - con entrambi i fuel. Allo stesso modo un’eventuale propulsione elettrica, con batterie ricaricate tramite plug-in alla rete di terra, può essere certamente realizzata con motori che abbiano almeno 25% della potenza dei motori principali, ma non essendo definito il tempo di operatività in questa modalità risulta difficile interpretare concretamente la norma.

L’applicazione della norma può essere migliorata passando dal concetto di “potenza” a quello di “energia”, in questo caso la nave deve essere in grado di stoccare a bordo il 25% della propria energia sotto forma di combustibili a zero emissioni dirette di CO₂ allo scarico o attraverso batterie di capacità equivalente caricate attraverso plug-in alla rete elettrica di terra; oppure definendo il tempo di operatività della nave al 25% della potenza con i combustibili alternativi o l’alimentazione elettrica *plug-in*.

RISPOSTA AL QUESITO N. 23

Si conferma la possibilità di dimostrare la sussistenza del requisito in oggetto anche nell’ipotesi in cui la percentuale del 25% si intenda riferita alla quantità di energia stoccata a bordo sotto forma di combustibili a zero emissioni dirette di CO₂ allo scarico oppure al tempo di operatività della nave al 25% della potenza con i combustibili alternativi o l’alimentazione elettrica *plug-in*.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

QUESITO N. 24

L'Art.14 del Decreto attuativo afferma che *"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 da passeggeri"* ma risulta necessario chiarire se il "beneficio in termini di sostenibilità" debba essere inteso in termini assoluti o in termini relativi.

RISPOSTA AL QUESITO N. 24

Si rimanda all'Allegato 1 del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290 relativo all'indice di abbattimento di CO₂ calcolato in valore assoluto.

QUESITO N. 25

Considerando che le RoRoPax con propulsione non convenzionale (diesel/ elettriche) sono esplicitamente escluse dal calcolo dell'EEDI secondo la MARPOL Annex VI, si richiedono delucidazioni riguardo la validità di un calcolo sviluppato in similitudine alle RoRoPax a propulsione meccanica e certificato da un Organismo Notificato secondo quanto previsto dall' Art. 4, Comma 2, punto a) del Decreto del 21 settembre 2022: *"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."*

RISPOSTA AL QUESITO N. 25

Si ribadisce quanto stabilito dall'art. 4, comma 2, lett. a) del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290 in ordine alla definizione di "veicolo pulito".

QUESITO N. 26

Premesso che l'Art. 4, Comma 2, punto b) del Decreto del 21 settembre 2022 afferma che: *"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."*, si prega di specificare la percentuale minima di utilizzo di bio/elettro carburanti. Ad esempio, considerato un motore di nuova generazione alimentabile anche a bio-diesel, con una percentuale di miscelazione massima ad esempio del 20%, sarebbe utile avere un chiarimento riguardo l'ammissibilità ai contributi.

RISPOSTA AL QUESITO N. 26

Non è richiesta una percentuale minima di utilizzo e/o incremento di biocarburanti e di combustibili sintetici da conseguire ai fini della concessione del contributo.

QUESITO N. 27

Premesso che il punto a) dell'Articolo 2, comma 5 del Decreto 389/21, cita solo motori che possono bruciare GNL, Bio-GNL, metanolo, idrogeno, ammoniaca NH₃, si richiede un chiarimento sull'utilizzo di carburanti alternativi in quanto il punto b) dell'Articolo 4, comma 2 del Decreto 290/22 include anche il bio-diesel.

RISPOSTA AL QUESITO N. 27

L'elencazione dei combustibili a basso impatto ambientale contenuta nell'art. 2, comma 5, lett. a) del decreto interministeriale 12 ottobre 2021, n. 389 deve intendersi indicativa e non tassativa. Per l'effetto, vale il disposto di cui all'art. 6 comma 1 del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290 dove sono ammessi anche ulteriori carburanti alternativi incluso il bio-diesel.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

QUESITO N. 28

Premesso che l'Art. 7, Comma 1, punto b) del Decreto del 21 settembre 2022 afferma che: *“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.”*, si richiede di confermare che l'eventuale preesistenza, in un progetto in corso di costruzione, di interventi rientranti in quelli ammissibili risulti comunque escluso dal perimetro degli interventi finanziabili.

RISPOSTA AL QUESITO N. 28

Si conferma la previsione dell'art. 7, comma 1, lett. b) del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290 in base alla quale *“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”*.

QUESITO N. 29

Premesso che l'Art. 7, Comma 1, punto a) del Decreto del 21 settembre 2022 afferma che: *“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)”*, sarebbe opportuna l'emissione di una linea guida rapida relativa alle modalità di calcolo del differenziale fra costi nello scenario fattuale e controfattuale.

RISPOSTA AL QUESITO N. 29

Lo scenario controfattuale deve essere ricostruito in maniera tale da consentire un confronto tra quanto si prevede avverrà presso il beneficiario anche grazie all'aiuto e quanto si ipotizza che sarebbe avvenuto in assenza dell'aiuto stesso. In particolare, laddove l'aiuto sia indirizzato all'acquisto di una nave nuova, occorrerà mettere a confronto, anche in forma schematica, da un lato, i costi che il soggetto in questione ricollega allo scenario nel quale tale investimento si realizza (costo dell'acquisto, costi della gestione ordinaria del nuovo veicolo, ivi inclusi carburante e manutenzione) e, dall'altro lato, i costi per il mantenimento in operatività di una nave analoga (realmente esistente o ipotetica) che il soggetto avrebbe mantenuto in attività fino al completo esaurimento della sua vita utile. Si fa riferimento, in quanto applicabili, alle seguenti voci: 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 imposte. I costi ammissibili risultano dal differenziale tra il complesso dei costi riferibili a ciascuno dei due suddetti scenari, fattuale e controfattuale.

QUESITO N. 30

Considerando che l'Art. 8, Comma 4, punto a), lettera iii) del Decreto del 21 settembre 2022 afferma che: *“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;”*, sarebbe quindi opportuna l'emissione di una linea guida relativa alle modalità unificate di sviluppo dello scenario controfattuale.

RISPOSTA AL QUESITO N. 30

Lo scenario controfattuale deve essere ricostruito in maniera tale da consentire un confronto tra quanto si prevede avverrà presso il beneficiario anche grazie all'aiuto e quanto si ipotizza che sarebbe avvenuto in assenza dell'aiuto stesso. In particolare, laddove l'aiuto sia indirizzato all'acquisto di una nave nuova,



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

occorrerà mettere a confronto, anche in forma schematica, da un lato, i costi che il soggetto in questione ricollega allo scenario nel quale tale investimento si realizza (costo dell'acquisto, costi della gestione ordinaria del nuovo veicolo, ivi inclusi carburante e manutenzione) e, dall'altro lato, i costi per il mantenimento in operatività di una nave analoga (realmente esistente o ipotetica) che il soggetto avrebbe mantenuto in attività fino al completo esaurimento della sua vita utile. Si fa riferimento, in quanto applicabili, alle seguenti voci: 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 imposte. I costi ammissibili risultano dal differenziale tra il complesso dei costi riferibili a ciascuno dei due suddetti scenari, fattuale e controfattuale.

QUESITO N. 31

Occorre specificare cosa si intende per importo del costo dell'intervento; infatti, considerando l'andamento dei mercati (con particolare attenzione alle materie prime ed alla continua oscillazione dei prezzi) e il caso in cui il successivo contratto definitivo di esecuzione si discosti in termini di costi da quanto indicato in fase di presentazione della domanda, occorre definire se si dovrà tenere conto dell'importo indicato nel contratto definitivo e dei relativi costi oppure se si resti vincolati a quanto preventivato in fase di domanda, questo anche alla luce di quanto esposto dall'Art. 9, punto 1, lettera h) del Decreto del 21 settembre 2022: *“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.”*

RISPOSTA AL QUESITO N. 31

Ai fini della concessione del contributo si prende a riferimento l'importo richiesto nella domanda di ammissione.

QUESITO N. 32

Relativamente alla documentazione richiesta ed in particolare a quanto previsto dall'Art.8, punto 3, lettera d), è utile comprendere se sia sufficiente un'offerta concordata tra le parti o se sia necessario un accordo più strutturato.

RISPOSTA AL QUESITO N. 32

Il contratto o accordo preliminare tra le parti deve essere redatto in forma scritta, esplicitare i soggetti contraenti, gli elementi essenziali per l'individuazione dell'intervento da realizzare e le relative tempistiche, il corrispettivo e gli impegni delle parti e deve pervenire debitamente sottoscritto dai legali rappresentanti.

QUESITO N. 33

Relativamente alla documentazione richiesta ed in particolare a quanto previsto dall'Art.8, punto 3, lettera e), occorre specificare quali siano i criteri per la selezione dell'Organismo Deputato e se sono previste alcune procedure e/o modelli "standardizzati", anche allo scopo di chiarire il concetto di asseverazione. Quest'ultima, potendo essere fatta da diverse RO, potrebbe assumere forme e contenuti molto diversi; l'univocità di questo concetto risulta fondamentale per comprendere se un'approvazione su un documento, una *side letter*, una dichiarazione o altra forma sia il minimo necessario per ottemperare alla richiesta.

RISPOSTA AL QUESITO N. 33

Si ribadisce quanto disposto dall'art. 2, comma 1, lett. p) del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290.

QUESITO N. 34

Posta la possibilità di accedere alla misura prevista (relativamente alla costruzione anche per importi superiori a quelli indicati) e nel caso in cui ci fossero sufficienti fondi in grado di soddisfare questa ultima voce, ci si chiede se tale facoltà sia estesa anche alle navi portuali.

RISPOSTA AL QUESITO N. 34

Si ribadisce quanto previsto dall'art. 2, comma 3 del decreto interministeriale 12 ottobre 2022, n. 389.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

QUESITO N. 35

In un caso ipotetico in cui una società “Beta” (holding di partecipazioni, avente sede legale in uno Stato extra-UE e che non svolge attività di impresa di navigazione) abbia commissionato ad un cantiere la costruzione di una nave e considerando che tale nave sia, una volta ultimata, oggetto di contratto di acquisto o *bareboat charter* a favore di una società controllata “Alfa” (società di navigazione, avente i requisiti richiamati dall'Art. 9, comma 1, lett. a) del Decreto), ci si chiede se la società “Beta” sia o meno legittimata a presentare la domanda (pur non essendo una impresa di navigazione, ma tenuto conto che la nave sarà armata dalla società “Alfa”, controllata da Beta al 100%). In alternativa, ci si interroga quale sarebbe la procedura da seguire per la società “Alfa” al fine di presentare la domanda.

RISPOSTA AL QUESITO N. 35

Si ribadisce quanto stabilito dall'art. 7 del decreto interministeriale 12 ottobre 2022, n. 389 e dall'art. 2, comma 1, lett. q) del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290

QUESITO N. 36

In un caso ipotetico in cui una società “Beta”, avente sede legale in Italia e che non svolge attività di impresa di navigazione, noleggerà a scafo nudo la nave oggetto dell'intervento ad una società di navigazione “Alfa” avente i requisiti richiamati all'Art. 9, comma 1, lett. A) del Decreto del 21 settembre 2021 che a sua volta opererà la nave secondo quanto richiesto dall'Art. 8, punto 3, lettera c), risulta opportuno definire se l'impresa “Alfa” sia legittimata a presentare la domanda e sia necessario corredare la domanda di partecipazione con il contratto di noleggio.

RISPOSTA AL QUESITO N. 36

Si ribadisce quanto stabilito dall'art. 7 del decreto interministeriale 12 ottobre 2022, n. 389 e dall'art. 2, comma 1, lett. q) del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290.

QUESITO N. 37

In un caso ipotetico in cui una società “Beta” (holding di partecipazioni, avente sede in Italia e che non svolge attività di impresa di navigazione) abbia commissionato ad un cantiere la costruzione di una nave la quale non possiede (ad oggi e come previsto dal progetto) le caratteristiche tali per cui possa essere definita “veicolo pulito” secondo la normativa CEAAG; ci si domanda se sia necessario un intervento di *upgrade* della nave in fase di costruzione al fine di conformarla a quanto previsto dalla normativa. Nel caso in questione, l'eventuale *upgrade* verrebbe commissionato dalla società “Alfa”, la quale sarà armatrice della nave alla sua ultimazione in forza di noleggio a scafo nudo - sottoscritto in esecuzione di un impegno preliminare in essere con la società “Beta”. In tal caso, ci si interroga se il costo ammissibile alla base del calcolo del contributo sia determinato dall'intervento di *upgrade* in fase di costruzione o se faccia riferimento al costo intero di costruzione della nave (incluso l'*upgrade*).

RISPOSTA AL QUESITO N. 37

Si ribadisce che i soggetti destinatari delle risorse sono esclusivamente quelli previsti dall'art. 7 del decreto interministeriale 12 ottobre 2022, n. 389. Si conferma la previsione dell'art. 7, comma 1, lett. b) del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290 in base alla quale “*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*”.

QUESITO N. 38

In un caso ipotetico in cui una società “Alfa”, impresa di navigazione e armatrice di una nave in forza di un contratto di noleggio a scafo nudo, intendesse commissionare un intervento diretto all'ammodernamento della nave (che ricadrebbe nell'ambito di cui alla disciplina del Decreto), ci si domanda – tenendo a mente la sussistenza degli altri quesiti di cui al Decreto – se la società “Alfa” sia o meno legittimata a presentare la domanda di ammissione al contributo (pur essendo la proprietà della medesima nave in capo alla società



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

“Beta”, controllante della società al 100% di “Alfa”). In altre parole, ci si interroga se il titolo di disponibilità della nave sia rilevante ai fini della partecipazione al beneficio o se sia un requisito sufficiente che il richiedente sia l'armatore della nave.

RISPOSTA AL QUESITO N. 38

Si ribadisce quanto stabilito dall'art. 7 del decreto interministeriale 12 ottobre 2022, n. 389 e dall'art. 2, comma 1, lett. q) del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290.

QUESITO N. 39

La sussistenza della condizione di cui all'art. 2359 del Codice civile rispetto ad un'altra società richiedente, così come formulata al paragrafo n. 26 dello schema di domanda, è causa di esclusione dal beneficio; tenendo conto che nel testo del Decreto (differentemente che nella bozza di domanda) non vi è fatto alcun riferimento al suddetto articolo 2359, occorre chiarire la ragione di tale non ammissibilità. Esempio n. 1: la Società Alfa, richiedente, si trova nella condizione di controllo di cui all'art. 2359 c.c. rispetto ad altra società richiedente Beta. In questo caso la società Alfa, non potendo dare la dichiarazione di cui al paragrafo n. 26 della domanda, può dichiarare di trovarsi in una delle condizioni di cui all'art. 2359 c.c. e presentare comunque la domanda? Esempio n. 2: la società Beta, richiedente, è parte di una Holding di società che detiene il 100% del capitale sociale di Alfa, nonché il 100 % del capitale di Gamma, altra società richiedente. In tale ipotesi in che modo va resa la dichiarazione di cui al paragrafo n. 26 della domanda?

RISPOSTA AL QUESITO N. 39

Si ribadisce la necessità di dichiarare in sede di domanda quanto previsto al punto 26 dell'Allegato 2 al decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290.

QUESITO N. 40

Premesso che l'Art. 8, punto 3, lettera b) afferma che: *“ogni domanda deve essere corredata dall'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.”*, sarebbe opportuno definire le caratteristiche della nave oggetto della demolizione; in altre parole, occorre chiarire se, in caso di richiesta di finanziamento della costruzione di una nuova unità da 1000 tonnellate con aumento del contributo per demolizione, invece di considerare la demolizione di una singola nave considerata equivalente, ad esempio da circa 1000 tonnellate, possa essere considerata ed ammessa la demolizione di due unità di stazza minore, ad esempio la demolizione di due unità da 500 tonnellate circa.

RISPOSTA AL QUESITO N. 40

Si ribadisce quanto previsto dall'art. 6, comma 1, lett. a) punto 2 del decreto interministeriale 12 ottobre 2021, n. 389 in base al quale per ottenere un ulteriore contributo pari al 10% dei costi è richiesta la demolizione di “una nave di pari tipologia e di tonnellate di stazza lorda internazionale almeno pari al 70% di quella della nuova unità navale in costruzione per la quale si richiede la concessione del contributo”.

QUESITO N. 41

Si chiedono chiarimenti in merito ai requisiti necessari per la presentazione delle domande di ammissione ai contributi. All'articolo 5 “Graduatorie” del Decreto su menzionato nell'ammissione per le graduatorie si menziona “unità navale a scafo metallico”. All'articolo 6 “Tipologia di interventi ammissibili” si menziona “l'acquisto di nuova unità navale a scafo metallico”. Si chiede pertanto se sono ammesse alla richiesta di contributo Motonavi con scafo in legno o diverso da quello metallico.

RISPOSTA AL QUESITO N. 41

Vedere Risposta al quesito n. 17.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

QUESITO N. 42

Con riferimento ai requisiti dei richiedenti di cui all'art. 9, in particolare: comma 1.a) i richiedenti “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”; comma 1.k) i richiedenti “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”; comma 1.l) i richiedenti “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”; comma 1.m) i richiedenti “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”.

Si chiede di confermare che, in alternativa al comma 1.a) sopra citato, il richiedente possa essere anche l'entità legale proprietaria della nave, che affidi l'esercizio della nave e contestualmente il ruolo di armatore, ad un'impresa di navigazione di cui agli art.265 del Codice, ferma la successiva sottoscrizione di un contratto di “gestione e armamento”. Il menzionato contratto di “gestione e armamento” disciplinerà, inter alia, gli obblighi del richiedente, in quanto proprietario, e dell'armatore stesso, di mantenere e operare la nave nei termini e tempistiche di cui ai commi 1.k) e 1.l) sopra richiamati.

RISPOSTA AL QUESITO N. 42

Si ribadisce quanto stabilito dall'art. 7 del decreto interministeriale 12 ottobre 2022, n. 389 e dall'art. 2, comma 1, lett. q) del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290 nel senso che il richiedente deve essere impresa di navigazione.

QUESITO N. 43

Una impresa 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 e di tutti i requisiti previsti dall'Art. 9 può presentare domanda di ammissione al contributo in ATI con altre imprese?

RISPOSTA AL QUESITO N. 43

Sì, fermo restando il rispetto dei vincoli sul cumulo e sulle soglie di notifica per impresa oltre che per progetto e purché tutte le imprese costituenti l'ATI rispettino i requisiti previsti dall'art. 7 del decreto interministeriale 12 ottobre 2022, n. 389 e dall'art. 2, comma 1, lett. q) del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290 e rispettino, per quanto compatibili, le disposizioni di cui dall'art. 48 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. Il contratto stipulato per la costituzione dell'ATI deve specificare i ruoli e le attività delle singole imprese aderenti nell'ambito della realizzazione dell'intervento oggetto della richiesta di contributo. La domanda di ammissione a contributo deve essere sottoscritta dai legali rappresentanti di tutte le imprese partecipanti all'ATI che in tal modo assumono la responsabilità delle dichiarazioni contenute nell'Allegato 2 al decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290. La domanda deve, altresì, recare l'indicazione dei requisiti soggettivi ed oggettivi di ciascuna impresa e come questi concorrono alla dimostrazione del rispetto dei requisiti previsti dal decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290. La domanda deve, infine, contenere l'espressa dichiarazione che tutte le imprese partecipanti all'ATI sono obbligate in solido nei confronti dell'Amministrazione per l'eventuale ricorrenza dei casi previsti dall'articolo 17 del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290.

QUESITO N. 44

Fermi restando i requisiti soggettivi previsti dai decreti, per acquisto di nuova nave si intende la disponibilità, a qualsiasi titolo, della nave in relazione alla quale viene richiesto il contributo?

RISPOSTA AL QUESITO N. 44



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Si ribadisce quanto stabilito dall'art. 7 del decreto interministeriale 12 ottobre 2022, n. 389 e dall'art. 2, comma 1, lett. q) del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290.

QUESITO N. 45

Nel caso in cui il contributo per l'acquisto di nuova nave venga richiesto ai sensi delle GBER, quali sono i costi ammissibili e quale è il limite di intensità dell'aiuto?

RISPOSTA AL QUESITO N. 45

I costi ammissibili sono quelli indicati all'art. 7, comma 1 del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290. Il limite di intensità d'aiuto è quello previsto dall'art. 7, comma 3 del medesimo decreto vale a dire massimo 15 milioni di euro per impresa e per progetto nel rispetto dei limiti di intensità stabiliti per la categoria GBER applicabile alla specifica tipologia di contributo richiesto ossia una delle categorie di cui agli articoli 36, 37, 38 o 41 del GBER. A mero titolo di chiarimento, si riassume quanto segue:

L'art. 36 del GBER, *Aiuti agli investimenti che consentono alle imprese di andare oltre le norme dell'Unione in materia di tutela ambientale o di innalzare il livello di tutela ambientale in assenza di tali norme*, può trovare applicazione a tutte quelle tipologie di intervento che consentono di dotare una o più navi di una tipologia di impianto di propulsione a basso impatto ambientale, anche senza arrivare a consentirle di qualificarsi come "veicolo pulito". Ferma restando la suddetta soglia di notifica di 15 milioni per impresa, oltre che per progetto, gli aiuti ricevuti ai sensi dell'art. 36 GBER possono incidere per un'intensità massima del 40% sul totale dei costi ammissibili del progetto, salva l'applicazione delle intensità più ridotte eventualmente previste dal D. Int. 389/21, art. 6, lett. b).

L'art. 38 del GBER, *Aiuti agli investimenti a favore di misure di efficienza energetica*, può applicarsi a quegli interventi che non consentono una riduzione delle emissioni, non incidendo sui sistemi propulsivi della nave, ma su altre componenti che siano comunque in grado di avere un impatto concreto e misurabile sull'efficienza energetica della stessa. Ferma restando la suddetta soglia di notifica di 15 milioni per impresa, oltre che per progetto, gli aiuti ricevuti ai sensi dell'art. 38 GBER possono incidere per un'intensità massima del 30% sul totale dei costi ammissibili del progetto, con eventuale applicazione di punti percentuali aggiuntivi relativi alla localizzazione degli investimenti in zone assistite ex art. 107 (3), lettera a) oppure c), ovvero alla piccola dimensione dell'impresa, sempre nei limiti di intensità, ancorché più ridotti di quelli risultanti dal GBER, ove previsti dal D. Int. 389/21, art. 6, lett. b).

L'art. 41 GBER, *Aiuti agli investimenti volti a promuovere la produzione di energia da fonti rinnovabili*, risulta essere l'unica categoria esente applicabile all'intervento di cui alla lettera m), *Installazione di pannelli solari per la produzione di energia elettrica in ausilio ai generatori di bordo* del decreto interministeriale 12 ottobre 2022, n. 389. L'intensità di partenza dell'aiuto è in tal caso il 30%, sulla base dell'assunto (come da lettera c del paragrafo 6 dell'art. 41) che si tratti di impianti su scala ridotta per i quali non è individuabile un investimento meno rispettoso dell'ambiente da stornare come controfattuale, così che i costi ammissibili sono individuabili nei costi di investimento totali per conseguire un livello più elevato di tutela dell'ambiente.

L'art. 37 GBER, *Aiuti agli investimenti per l'adeguamento anticipato a future norme dell'Unione*, è da considerarsi ai fini del decreto interministeriale 12 ottobre 2022, n. 389 categoria di applicazione residuale, qualora non siano applicabili le altre sin qui elencate e in particolare l'art. 36, in quanto dei vincoli normativi esistono ma sono destinati ad entrare in vigore in un tempo non più breve di un anno (o tre anni nel caso di imprese beneficiarie di grandi dimensioni). L'intensità dell'aiuto sul totale dei costi ammissibili non può in tal caso superare il 20%, a prescindere dalla previsione di una percentuale più alta eventualmente prevista dal decreto medesimo.

QUESITO N. 46

È prevista la pubblicazione di specifiche linee guida per il calcolo degli indici CO2 e per la compilazione delle relazioni tecniche che dovranno accompagnare la domanda?

RISPOSTA AL QUESITO N. 46

No.

QUESITO N. 47

Nel caso di acquisto di nuova unità elettrica l'accesso al fondo è considerato per l'intero ammontare della nuova costruzione o per la sola quota di costo "differenziale" tra un mezzo a propulsione tradizionale ed uno 100% elettrico?

RISPOSTA AL QUESITO N. 47

Si ribadisce quanto previsto all'art. 7, commi 1 e 2 del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

QUESITO N. 48

Decreto 290/22 Art.4, Comma 2, punto a) La prescrizione è soddisfatta installando a bordo un sistema batterie capace di fornire una potenza massima pari al 25% della potenza massima richiesta dalla nave (esempio: potenza massima richiesta dalla nave = 6MW e potenza massima disponibile dal sistema a batteria = 1,5 MW pur avendo) e/o con un sistema di ricarica a terra erogabile la stessa potenza (1,5 MW)?

RISPOSTA AL QUESITO N. 48

Vedere Risposta al quesito n. 23.

QUESITO N. 49

Art.4, Comma 2, punto a) Considerando che le RoRoPax con propulsione non convenzionale (diesel elettriche) sono esplicitamente escluse dal calcolo dell'EEDI secondo la MARPOL Annex VI, si richiede se è accoglibile un calcolo sviluppato in analogia alle RoRoPax a propulsione diesel meccanica tradizionale e certificato da un Organismo Notificato.

RISPOSTA AL QUESITO N. 49

Si ribadisce quanto risposto al quesito n. 25 precisando che i requisiti da soddisfare sono in ogni caso quelli previsti dall'art. 4, comma 2 del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290.

QUESITO N. 50

Art.4, Comma 2, punto b) Si prega di specificare la percentuale minima di utilizzo di bio/elettro carburanti. Ad esempio, è ammissibile alla contribuzione un motore di nuova generazione alimentabile anche a bio-diesel - con una percentuale di miscelazione massima ad esempio del 20%?

RISPOSTA AL QUESITO N. 50

Vedere Risposta al quesito n. 26.

QUESITO N. 51

Art.6, Comma 1 - Il punto a) dell'articolo 2, comma 5 del decreto 389/21, cita solo motori che possono bruciare GNL, BioGNL, metanolo, idrogeno, ammoniaca NH3. Il punto b) dell'articolo 4, comma 2 del decreto 290/22, include anche il BioDiesel Come si coordinano le due norme?

RISPOSTA AL QUESITO N. 51

Vedere Risposta al quesito n. 27.

QUESITO N. 52

Art.7, Comma 1, lettera b) - Si prega di confermare che l'eventuale preesistenza, in un progetto in corso di costruzione, di interventi rientranti in quelli ammissibili risulti comunque escluso dal perimetro degli interventi finanziabili.

RISPOSTA AL QUESITO N. 52

Vedere Risposta al quesito n. 28.

QUESITO N. 53

Art.7, Comma 1, lettera a) - Si richiede l'emissione di una linea guida relativa alle modalità di calcolo del differenziale fra costi nello scenario fattuale e controfattuale.

RISPOSTA AL QUESITO N. 53

Vedere Risposta al quesito n. 29.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

QUESITO N. 54

Art.8, Comma 4, lettera iii) Si richiede l'emissione di una linea guida relativa alle modalità unificate di sviluppo dello scenario controfattuale.

RISPOSTA AL QUESITO N. 54

Vedere Risposta al quesito n. 30.

QUESITO N. 55

Art.8, Comma 5, lettera i) e ii) - Si richiede se è possibile, per ottemperare all'art.38 GBER, usare i criteri di cui all'allegato 1 del decreto 389/21 relativamente alle emissioni di CO2.

RISPOSTA AL QUESITO N. 55

Assumendo che il riferimento sia all'allegato al decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290, esso può essere senz'altro utilizzato per stimare la riduzione delle emissioni, per la quale non è fissata una soglia minima, e in ogni caso si affianca e non sostituisce le altre condizioni di cui all'art. 38 GBER, in particolare il fatto che il costo ammissibile dell'investimento deve essere individuato come differenziale tra l'investimento progettato e "un investimento analogo che consente una minore efficienza energetica che verosimilmente sarebbe stato realizzato senza l'aiuto" e l'esclusione dei "costi non direttamente connessi al conseguimento di un livello più elevato di efficienza energetica".

QUESITO N. 56

Decreto 389/21 Art.2, comma 5. Nel caso di interventi che riguardano più unità (ad esempio la creazione di un software come previsto dall'art.2, comma 5, lettera u) quale metodologia va adottata per la ripartizione dei costi ammissibili per i diversi progetti che usufruiranno del medesimo intervento?

RISPOSTA AL QUESITO N. 56

Si ricorda quanto previsto dall'art. 8, comma 2 del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290: "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". Pertanto, per ogni progetto presentato, afferente ad un'unità navale, saranno esplicitati i relativi costi ammissibili. Nell'ipotesi prospettata, ove ben intesa e con salvezza delle decisioni sul caso di specie, il costo del software, utilizzabile su più unità navali per le quali si richiede il contributo, la cui licenza di esercizio appartiene al medesimo richiedente, può essere considerato ammissibile per una sola volta.

QUESITO N. 57

Decreto 389/21 Art. 2, comma 5 - Si conferma che gli interventi realizzati su unità esistente devono essere realizzati successivamente alla presentazione e l'accettazione della domanda?

RISPOSTA AL QUESITO N. 57

Sì, si conferma. Vedere Risposta al quesito n. 28.

QUESITO N. 58

Decreto 389/21 Art.4, Comma 1 - Si chiede di confermare che una unità navale in corso di costruzione/ammodernamento in un Paese Terzo (es: Turchia) non rientra nel campo di applicazione del Decreto.

RISPOSTA AL QUESITO N. 58

Vedere Risposte ai quesiti n. 7 e n. 16: si conferma che interventi su un'unità navale in corso di costruzione/ammodernamento in un Paese Terzo extra UE non sono ammessi a contributo.

QUESITO N. 59



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Capacità economico-finanziaria dell'impresa: stante i requisiti di cui all'Art. 9, punto 1, lettera h) del Decreto del 21 settembre 2022: “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”, si chiede di sapere se l'importo del costo dell'intervento sia riferito al costo totale dell'investimento (di nuova costruzione o di ammodernamento) oppure all'importo del contributo concesso. Nel primo caso occorre confermare che l'istante possa avvalersi dell'istituto dell'avvalimento.

RISPOSTA AL QUESITO N. 59

L'importo del costo dell'intervento è riferito al costo totale dell'investimento. Si conferma la possibilità di avvalersi dell'istituto dell'avvalimento per la dimostrazione del requisito del fatturato.

QUESITO N. 60

Requisiti dell'applicazione delle linee guida CEEAG: permesso che all'Art. 5, comma 1 (Graduatorie) del Decreto n.290 del 21 settembre 2022 si fa riferimento alla sola lettera a) del comma 2 dell'Art.4 del suddetto Decreto: “definizione di veicolo pulito”, mentre la lettera b) del comma 2 dell'Art.4 afferma che: “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 (...)”, si richiede cortese conferma che nell'applicazione delle CEEAG si possa rispettare solamente il requisito dell'Art.4, comma 2, lettera b), ossia la condizione di una nuova unità con motori Dual Fuel che possa utilizzare anche bio-carburanti.

RISPOSTA AL QUESITO N. 60

Vedere risposta al quesito n. 2. Si conferma che le lettere a) e b) del comma 2 dell'art. 4 del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290 sono da considerarsi alternative.

QUESITO N. 61

Utilizzo dei combustibili a basso impatto ambientale: l'Art.2, lettera m) del Decreto n.290 del 21 settembre 2022 definisce come “interventi a basso impatto ambientale” i sistemi di propulsione di cui all'art. 2, comma 5, lett. a), b) e c) del decreto” (Decreto n.389 del 12 ottobre 2021) il quale alla citata lettera a) recita “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 a basso impatto ambientale (GNL, BioGNL, metanolo, idrogeno, ammoniaca NH3)”. Si chiede conferma se i “combustibili a basso impatto ambientale” sono solo ed esclusivamente quelli elencati nel decreto, oppure se oltre a GNL, BioGNL, metanolo, idrogeno ed ammoniaca, possano essere inclusi anche altri fuel, quali il Biodiesel ed i fuel di sintesi (elettro-fuel).

RISPOSTA AL QUESITO N. 61

Vedere Risposta al quesito n. 27.

QUESITO N. 62

Requisito dell'analisi controfattuale/fattuale: stante quanto esposto nel Decreto n.290 del 21 settembre 2022, si richiede cortesemente di confermare se l'analisi controfattuale/fattuale per l'acquisto di nuove unità sia un requisito necessario sia per l'applicazione della GBER che delle linee guida CEEAG.

RISPOSTA AL QUESITO N. 62

Si conferma quanto stabilito dall'art. 7, comma 1 del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290 che prevede, anche per le domande presentate ai sensi del GBER, la presentazione dell'analisi controfattuale/fattuale.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

QUESITO N. 63

Secondo l'Art. 4 paragrafo 2 del decreto si riporta che le domande di ammissione presentate ai sensi del CEEAG si riferiscono a interventi di acquisto di nuove navi che consentono alla nave di rientrare nella definizione di "veicolo pulito" di cui al punto 19(20), lettera e) della CEEAG.

Tale criterio di ammissibilità della domanda è da considerarsi analogamente verificato anche qualora la nave raggiunga (tramite asseverazione da parte dell'Organismo) il solo risultato di garantire il conseguimento di benefici di natura ambientale equivalenti a quelli di una nave pulita, misurabili utilizzando l'indice di abbattimento CO₂ così come riportato dall'Art. 8 Paragrafo 4, b), ii)?

RISPOSTA AL QUESITO N. 63

No. Il ricorso a criteri di equivalenza che stimano benefici di natura ambientale, in ipotesi anche significativi, è ammesso solo nella misura in cui questo consenta all'unità navale di rientrare nella definizione di "veicolo pulito" altresì per il tramite delle fattispecie tassativamente elencate al punto 19(20), lettera e) della CEEAG.

QUESITO N. 64

Una impresa 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 e di tutti i requisiti previsti dall'Art. 9 può presentare domanda di ammissione al contributo in ATI con altre imprese?

Sì, fermo restando il rispetto dei vincoli sul cumulo e sulle soglie di notifica per impresa oltre che per progetto. Vedere risposta a quesito n. 43.

QUESITO N. 65

All'Art. 3 del Decreto (D.Int. 389/2021) si prevede che siano ammessi a contributo gli interventi se riferiti a navi a scafo metallico iscritte nei Registri e nelle matricole nazionali ai sensi dell'art.146 del Codice della navigazione di cui al R.D. 30 marzo 1942, n. 327 e successive modificazioni (di seguito "Codice"): Si chiede quindi se sono ricompresi anche le navi iscritte nella prima sezione del Registro Internazionale Italiano ai sensi della legge 27/2/1998, n.30, articolo 1, comma2, lett. a).

Sì sono ricomprese

QUESITO N. 66

All'art. 8 n. 6 lett. c) del D.M. 290/22 si prevede che la domanda sia corredata da dichiarazione del richiedente attestante, tra l'altro, l'impegno da parte dell'armatore richiedente 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.

Si chiede quindi di specificare se con la locuzione "collegamenti marittimi che comprendano un porto italiano" si deve intendere che ogni viaggio della nave debba toccare un porto italiano o se si possa intendere che la nave debba toccare porti italiani in una percentuale minima dei suoi viaggi.

Sì conferma quanto previsto dall'art. 8, comma 6, lett. c) del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290 che stabilisce che i collegamenti marittimi debbano ricomprendere un porto italiano.

QUESITO N. 67

Per quanto concerne gli interventi descritti all'art. 5 lett. da a) a y) dell'art. 2, comma 5 del D. Int. n. 389/2021 si chiede se tali interventi possano essere ammessi ai sensi della CEEAG su nave che solo ad esito di tali lavori abbia conseguito 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.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

Si, il requisito dell'alimentazione ibrida o dual fuel o dell'uso di biocarburanti o combustibili sintetici, anche se raggiunto solo all'esito dell'intervento ai sensi del regime di aiuti, è da considerarsi rispondente al dettato del D. Int. n. 389/2021.

QUESITO N. 68

Si rappresenta che si intende effettuare il seguente intervento su unità navale:

- a) Allungamento di m. 12,58 della nave (art. 2 comma 4 n. 4 – lavori di trasformazione del DM 389/21 e art. 2 punto 5 lett. e) del DM 389/21;
- b) Applicazione di Pitture a basso impatto ambientale (art. 2 punto 5 lett. e) del DM 389/21;
- c) Adeguamento di PTO/PTI (Motore/Generatore elettrico- Asse; art. 2 punto 5 lett. w), collegati a Celle a combustibile (di tipo di Alta Temperatura) funzionanti con bio-metanolo o, in alternativa, collegati a Celle a combustibile (di tipo a Bassa Temperatura) funzionanti con idrogeno, qualora disponibili sul mercato, e impiantistica associata per la propulsione della nave (art. 2 punto 5 lett. c) del DM 389/21);
- d) Installazione dell'equipaggiamento necessario per l'alimentazione elettrica da terra (cold ironing) (art. 2 punto 5 lett. h) del DM 389/21;
- e) Sostituzione dei Corpi illuminanti con altri a LED ((art. 2 punto 5 lett. c) del DM 389/21);
- f) Installazione di Pannelli Solari (art. 2 punto 5 lett. m) del DM 389/21);
- g) Installazione di Gruppi batterie (art. 2 punto 5 lett. b) del DM 389/21);
- h) Utilizzo di combustibile da fonti rinnovabili bio-diesel per il motore principale e per i gruppi elettrogeni (art. 2 punto 5 lett. a) del DM 389/21) ed art. 4 punto 2 lett. a) del DM 290/22 nella parte con "combustibili da fonti rinnovabili (ad es. bio-GNL)".

Si chiede conferma che l'installazione di PTO/PTI con la funzione di motore elettrico per la propulsione nave, collegato a celle a combustibile e impiantistica associata, sia ammissibile a contributo.

RISPOSTA AL QUESITO N. 68

Si, l'intervento può essere ammesso a contributo.

QUESITO N. 69

Sulla base della trasformazione sopra descritta (vedi quesito n. 68), comprensiva di tutti gli interventi elencati, la nave rientrerebbe nella definizione di "Veicolo pulito" di cui all'art. 4 punto 2 lett. a) del DM 290/22, nella parte ove è previsto "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)".

Per raggiungere l'abbattimento del valore dell'indice EEDI nei termini di cui sopra, risulta determinante l'allungamento strutturale della nave in quanto comporta il suo miglioramento idrodinamico e, quindi risulterebbe ammissibile al contributo l'intera iniziativa. Comprensiva della parte strutturale, che, però, il citato art. 2 punto 5 lett. e) del DM 389/21 non prevede esplicitamente.

In definitiva si chiede conferma che è ammissibile a contributo anche la parte di allungamento strutturale della nave perché determinante per raggiungere l'abbattimento del Valore EEDI nei termini indicati dl DM 290 del 1 settembre 2022 per la definizione di "Veicolo pulito".

RISPOSTA AL QUESITO N. 69

Si, se l'allungamento si dimostri funzionale all'abbattimento del valore dell'indice EEDI e come tale asseverato dall'Organismo.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

QUESITO N. 70

Si chiede conferma che a seguito dei lavori sopra enunciati (*vedi quesito n. 68*) sia ammissibile la conversione nell'utilizzo del bio-diesel per il motore e per i gruppi elettrogeni, vista la risposta al quesito 27 di cui alle FAQ presenti sul sito del Ministero.

RISPOSTA AL QUESITO N. 70

Si.

QUESITO N. 71

In caso di risposta affermativa al precedente quesito (il n. 69), si chiede conferma che “i costi ammissibili sono individuati nei costi totali dell’investimento”, così come previsto all’art. 7 comma 1 lett. b) del DM 290/22 sia per le domande presentate per il CEEAG e sia per quelle GBER, compresi i costi dell’allungamento strutturale della nave.

RISPOSTA AL QUESITO N. 71

Si, se l’allungamento si dimostri funzionale all’abbattimento del valore dell’indice EEDI e come tale asseverato dall’Organismo.

QUESITO N. 72

Si intende costruire una unità HSC in lega di alluminio (con un costo totale ipotetico pari a 10 milioni di euro) per il trasporto passeggeri, caratterizzata da un sistema ibrido che tramite l’utilizzo di due motori elettrici da circa 100 kW è in grado di far operare la nave a bassa velocità (8 nodi) a zero emissioni. L’impianto è dotato di batterie da 346 kWh.

Nel periodo di tempo in cui la nave opera con i motori principali, a 28 nodi, parte della loro potenza sarà utilizzata anche per ricaricare le batterie utilizzando i motori elettrici come generatori asse.

Nello stazionamento in porto la nave potrà utilizzare per le sue utenze esclusivamente le batterie o l’alimentazione elettrica da terra.

1. Lunghezza: circa 40 metri.
 2. Stazza lorda: circa 400.
 3. Velocità operativa tramite motori Diesel IMO III: 28 nodi. (art 2, punto 5, lettera k) + Installazione di sistemi di pulizia dei gas di scarico.
- Velocità a zero emissioni tramite sistema ibrido: 8 nodi. (art 2, punto 5, lettera b) * Installazione di gruppi di batterie e motori elettrici.
- Applicazione di pitture a basso impatto ambientale. (art 2, punto 5, lettera e)
- Sistema ibrido calibrato su specifiche esigenze operative. (art 2, punto 5, lettera g)
- Installazione dell’equipaggiamento necessario per il cold ironing. (art 2, punto 5, lettera h)
- Installazione di corpi illuminanti LED. (art 2, punto 5, lettera i)
- Monitoraggio dei consumi. (art 2, punto 5, lettera o)
- Motori a controllo elettronico della combustione. (art 2, punto 5, lettera t)
- Installazione dei generatori asse reversibili PTO/PTI. (art 2, punto 5, lettera w)
- Impiego di convertitori di frequenza sulle utenze elettriche di grande potenza. (art 2, punto 5, lettera x).

Si chiede conferma che il progetto qui brevemente illustrato può essere considerato (con riferimento agli elementi noti) potenzialmente ammissibile ai sensi delle CEEAG nel limite del 30% dei costi ammissibili calcolati in relazione al costo totale dell’acquisto della nave?

Qualora il progetto non rientrasse nelle CEEAG lo stesso potrebbe essere ammissibile ai sensi delle GBER? Nel caso, i costi ammissibili verrebbero calcolati sull’intero ammontare del costo totale della nave? In sostanza, sull’investimento in parola (10 milioni), dei quali al lordo dello scenario controfattuale gli interventi ammontano a 5 milioni di euro, il limite del 30% del valore viene calcolato su 10 milioni o su 5 milioni?



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

RISPOSTA AL QUESITO N. 72

La conformità del progetto specifico ai criteri di ammissibilità previsti dal decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290 compete alla Commissione di valutazione di cui all'art. 11 del medesimo DM.

In relazione ai costi ammissibili, si ribadisce quanto previsto all'art. 7 comma 1, lett. a) del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290

QUESITO N. 73

La scrivente società vuole costruire una nuova nave per lo svolgimento delle proprie attività lavorative di ispezione e indagine in mare di tipo geofisico, geotecnico ed ambientale, ai sensi della graduatoria Rinnovo Nave con normativa applicabile CEEAG, sulla base dell'Art. 4, punto 2, lettera a), secondo segno, del DM 290/22.

Detta nave avrà propulsione diesel-elettrica (motori elettrici per la propulsione che ricevono energia elettrica generata da motori diesel) con l'ausilio di gruppi batterie (ESS) aventi funzione principale di peak shaving e con capacità di stoccaggio di energia inferiore al 25% del fabbisogno.

I diesel generatori saranno alimentati da combustibili tradizionali (e.g. MGO) e da combustibili derivati da fonti rinnovabili (Bio-Diesel al 100%). La nave avrà una capacità di stoccaggio del Bio-Diesel superiore al 25% del fabbisogno energetico della nave.

1) Si chiede quindi se, per questa tipologia di nave, lo stoccaggio a bordo di combustibili da fonti rinnovabili (Bio- Diesel al 100%) superiore al 25% del fabbisogno energetico della nave possa far rientrare la nave nella definizione di Veicolo pulito di cui all'art. 4 punto 2 lett. a), secondo segno, del DM 290/22.

2) Si chiede quindi se l'utilizzo del Bio-Diesel, come sopra descritto, possa essere considerato al pari di idrogeno e ammoniaca, menzionati all'art. 4 punto 2 lett. a), secondo segno, del DM 290/22.

RISPOSTA AL QUESITO N. 73

La conformità del progetto specifico ai criteri di ammissibilità previsti dal decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290 compete alla Commissione di valutazione di cui all'art. 11 del medesimo DM.

In relazione al quesito 1) si conferma quanto previsto all'art. 4, comma 2 lett. a) del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290. In relazione al quesito 2) vedere risposta al quesito n. 27.

QUESITO N. 74

La scrivente Società intende acquistare una nuova unità navale, costruendola presso un Cantiere Navale Europeo, usufruendo degli aiuti di cui al DM 389/ 202 1 e DM 290/2022.

Si è provveduto già a redigere la relativa Specifica tecnica, dalla quale dovrebbe emergere che tale unità navale possa soddisfare la definizione di "Veicolo Pulito" di cui all'art. 4 comma 2 lett. a) del DM 290/2022. A tale proposito si fa presente che sono in corso accertamenti chiarificatori in merito.

Per detta unità navale, quindi, sarebbe possibile accedere al finanziamento di cui alla Graduatoria 1 dell'art. 6 comma 1 del DM 290/ 2022 presentando apposita Domanda o ai sensi delle CEEAG o ai sensi del GBER.

Ai fini della determinazione dei costi ammissibili di cui art. 7) del DM. 290/2022 viene indicato, al comma 1 lett. a) di tale articolo, che "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



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

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).”

Ai successivi commi 2 e 3 stesso articolo vengono poi fornite indicazioni nel caso in cui la domanda di ammissione venga presentata ai sensi della CEEAG oppure ai sensi del GBER. Nel caso di presentazione ai sensi del GBER, il comma 3 stabilisce che l'entità del contributo rientri nei limiti di intensità stabiliti agli artt. 36, 37 oppure 38 del GBER.

Le normative richiamate CEEAG e GBER danno le disposizioni circa i costi ammissibili ricompresi in tali norme. In particolare:

- Per le CEEAG: “Comunicazione della Commissione - Disciplina in materia di aiuti di Stato a favore del clima, dell'ambiente e dell'energia 2022” - Bruxelles, 27. 1.2022 C (2022) 481 final, si indica:

Cap 4.3 “Aiuti a favore di una mobilità pulita” - 4.3.1 “Aiuti per l'acquisto e il leasing di veicoli puliti e attrezzature mobili di servizio pulite e per l'ammodernamento dei veicoli e delle attrezzature mobili di servizio”-

1.1.1. 1.5 “Proporzionalità”: “L'aiuto non deve essere superiore ai costi necessari per agevolare lo sviluppo dell'attività economica in questione in modo tale da aumentare il livello di tutela ambientale (vale a dire attraverso il passaggio da veicoli convenzionali a veicoli puliti e attrezzature mobili di servizio pulite), rispetto allo scenario controfattuale in assenza di aiuti. Gli aiuti di Stato possono essere considerati proporzionati se sono soddisfatte le condizioni di cui ai punti da 173 a 181. Punto 178. “I costi ammissibili corrispondono ai costi supplementari netti dell'investimento, che sono calcolati, da un lato, per differenza tra il costo totale di proprietà del veicolo pulito che si prevede di acquistare o di utilizzare nel quadro di un contratto di leasing e, dall'altro, l'aiuto e il costo totale di proprietà nello scenario controfattuale. I costi non direttamente connessi al conseguimento di un livello più elevato di tutela ambientale non sono ammissibili.”

- Per il GBER. “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 artt. 107 e 108 del trattato”, si richiamano la Sezione 7 “Aiuti per la tutela dell'ambiente” - Articolo 36 “Aiuti agli investimenti che consentono alle imprese di andare oltre le norme dell'Unione in materia di tutela ambientale o di innalzare il livello di tutela ambientale in assenza di tali norme”, che al punto 5 recita: “5. I costi ammissibili corrispondono ai costi di investimento supplementari necessari per andare oltre le norme dell'Unione o per innalzare il livello di tutela dell'ambiente in assenza di tali norme. Tali costi sono determinati come segue: a) se il costo dell'investimento per la tutela dell'ambiente è individuabile come investimento distinto all'interno del costo complessivo dell'investimento, il costo ammissibile corrisponde al costo connesso alla tutela dell'ambiente; b) in tutti gli altri casi, il costo dell'investimento per la tutela ambientale è individuato in riferimento a un investimento analogo meno rispettoso dell'ambiente che verosimilmente sarebbe stato realizzato senza l'aiuto. La differenza tra i costi di entrambi gli investimenti corrisponde al costo connesso alla tutela dell'ambiente e costituisce il costo ammissibile. Non sono ammissibili i costi non direttamente connessi al conseguimento di un livello più elevato di tutela dell'ambiente. 6. L'intensità di aiuto non supera il 40 % dei costi ammissibili.” Nello stesso Regolamento, all'art. 38 “Aiuti agli investimenti a favore di misure di efficienza energetica”, per quanto riguarda i costi ammissibili sono riportate le indicazioni di cui al precedente art.36.

Tutto ciò premesso, ai fini della determinazione del costo ammissibile a contributo, tenuto conto delle differenti indicazioni nell'applicazione delle diverse disposizioni sopra richiamate, SI CHIEDE CONFERMA che, 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 così come definito all'art. 7 comma 1 lett. a) del DM 290/2022, sia per le domande presentate ai sensi delle CEEAG e sia per le domande presentate ai sensi delle GBER.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

RISPOSTA AL QUESITO N. 74

In relazione ai costi ammissibili, si ribadisce quanto previsto all'art. 7 comma 1, lett. a) del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290 sia per le domande presentate ai sensi delle CEEAG, sia per le domande presentate ai sensi del GBER.

QUESITO N. 75

Motori elettrici ad alta efficienza energetica: stante quanto definito all'Art.2, comma 5, lettera d) del Decreto n. 389 del 12.10.21, si richiede di confermare se la dizione di installazione di “motori elettrici ad alta efficienza e a velocità variabile ed impiantistica associata” possa essere considerata come “macchine elettriche/generatori elettrici ad alta efficienza e a velocità variabile ed impiantistica associata”.

RISPOSTA AL QUESITO N. 75

Sì.

QUESITO N. 76

Spese ammissibili a contributo: premesso che l'Art.2, comma 5 del Decreto n. 389 del 12.10.21 riporta le “Risorse, tipologia e parametri tecnici degli interventi ammissibili”, si richiedono maggiori chiarimenti circa le spese ammissibili, in particolar modo in riferimento ai: costi di progettazione, costi per le modifiche alle strutture di bordo per permettere l'installazione di nuove macchine e impianti, costi per l'acquisto di macchinari e di impianti, costi per le eventuali interfacce tra nuove apparecchiature e sistemi esistenti a bordo, costi per il personale di bordo necessario per il controllo delle attività correlate, costi per gli smaltimenti e le bonifiche.

RISPOSTA AL QUESITO N. 76

Si ribadisce quanto previsto dall'art. 7 del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290 in ordine all'ammissibilità dei costi totali dell'investimento (in caso di interventi di ammodernamento, comma 1, lett. b) fatte salve le valutazioni rimesse alla competenza della Commissione di valutazione di cui all'art. 11 del medesimo decreto con riferimento a particolari tipologie di costi. In particolare, ferme restando le tipologie di interventi ammessi a contributo ai sensi del DD 389/2021, sia le CEEAG, sia il GBER, prevedono che siano ammissibili solo le spese necessarie per sostenere i costi supplementari netti dell'investimento, direttamente connessi al conseguimento di un livello più elevato di tutela ambientale.

QUESITO N. 77

Costo ammissibile: in riferimento a quanto espresso all'Art. 7 del Decreto n. 290 del 21 settembre 2022, si richiedono delucidazioni sulla considerazione secondo la quale quanto maggiore è l'impatto positivo ambientale in termini di riduzione dei consumi, e quindi di CO2, tanto minore è il contributo erogato; questo per effetto dell'analisi fattuale/controfattuale, secondo cui la differenza tra i costi di gestione (dove i consumi hanno una rilevanza decisiva) della nave oggetto dell'intervento e della nave di riferimento deve essere sottratto dal costo totale dell'intervento. È di tutta evidenza che l'importo da sottrarre (e quindi la penalizzazione) sarà tanto maggiore quanto più la nave nuova sarà performante rispetto alla nave di riferimento.

RISPOSTA AL QUESITO N. 77

Si ribadisce quanto previsto all'art. 7 comma 1, lett. a) del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290.

QUESITO N. 78

Calcolo dei costi relativi alla riduzione di consumo di carburante fossile: premesso quanto definito all'Art. 7 del Decreto n. 290 del 21 settembre 2022, si chiede di determinare un valore univoco di riferimento del costo per tonnellata di combustibile. Si può, ad esempio, ipotizzare che l'Amministrazione assuma e fornisca come valore la media degli esercizi del 2019, 2020 e 2021 sulla base dei dati resi disponibili dagli stakeholder o da altre fonti ufficiali.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

RISPOSTA AL QUESITO N. 78

Si ribadisce quanto previsto all'art. 7 comma 1, lett. a) del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290 nel presupposto che, a fronte della molteplicità delle ipotesi plausibili, la determinazione dello scenario fattuale/controfattuale dovrà essere adeguatamente motivata dal richiedente tramite l'esplicita indicazione dei criteri assunti a riferimento.

QUESITO N. 79

Scenario fattuale e determinazione del ciclo di vita della nave: in considerazione di quanto esposto all'Art. 8, comma 4 del Decreto n. 290 del 21 settembre 2022, si richiede di fornire dei parametri di calcolo certi per quanto riguarda "l'arco temporale di vita utile di una nave nuova" e di chiarire il significato di "prolungare la vita utile oltre la media dei 12-17 anni" di una nave di riferimento che, per sua definizione potrebbe essere del tutto ipotetica - e quindi senza età - o che potrebbe aver già raggiunto il limite di vita utile, o essere molto prossima a tale limite. Se, ad esempio, si ammette che la vita utile sia di 35 anni e la nave di riferimento abbia 30 anni, il prolungamento della vita utile sarebbe di 5 anni.

RISPOSTA AL QUESITO N. 79

Si ribadisce quanto previsto all'art. 7 comma 1, lett. a) del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290 nel presupposto che, a fronte della molteplicità delle ipotesi plausibili, la determinazione dello scenario fattuale/controfattuale dovrà essere adeguatamente motivata dal richiedente tramite l'esplicita indicazione dei criteri assunti a riferimento.

QUESITO N. 80

Variazione del progetto: premessa l'applicazione della normativa unionale del GBER per l'ammissibilità al contributo, si chiede di sapere se, nel caso di una variazione del progetto presentato al momento della domanda di ammissione, vi è il rischio di perdere il contributo di cui sopra.

RISPOSTA AL QUESITO N. 80

Si rinvia a quanto previsto dall'art. 16 del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290

QUESITO N. 81

Nuova Costruzione HSC con motorizzazione a bio combustibile: in considerazione che le unità HSC non sono soggette a EEDI e che l'unità in oggetto sarà alimentata a bio combustibile (bio-gnl/bio-diesel), si richiede se la domanda debba essere presentata ai sensi della CEEAG o della GBER o se il progetto possa essere inserito nelle due graduatorie salvo poi selezionare la graduatoria per il quale il progetto viene ammesso.

RISPOSTA AL QUESITO N. 81

L'intervento oggetto della domanda di ammissione presentata ai sensi della normativa CEEAG deve rispettare almeno uno dei requisiti previsti dalla definizione di veicolo pulito di cui all'art. 4, comma 2, lett. a) del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290. In caso contrario, la domanda potrà essere presentata ai sensi del GBER. Si conferma altresì che per ogni unità navale per la quale si richiede il contributo può essere presentata un'unica domanda relativa ad una singola graduatoria.

QUESITO N. 82

La scrivente Società sta predisponendo domande per la partecipazione al bando di cui al DM 290 del 21.09.2022. Nell'Allegato 2 – Modello di Domanda vengono riscontrate alcune incongruenze; per la qualcosa si chiede conferma di dover apportare, nella stesura delle domande, le seguenti correzioni:

- Al punto "3. di allegare la Relazione tecnica dettagliata prevista dall'art. 8, comma 3 lett. a) del DM" e non comma 2 stesso articolo;
- Al punto "7 di allegare la Relazione di sostenibilità ambientale prevista dall'art. 8, comma 4, lett. a) del DM" e non comma 2 lett. g) e h) stesso articolo;



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

- Al punto “8 di allegare la la Relazione di sostenibilità ambientale nei termini previsti dall’art. 8, comma 5 del DM” e non comma 2 lett. i) stesso articolo.

RISPOSTA AL QUESITO N. 82

Si conferma che i refusi indicati sono già stati oggetti di correzione lo scorso 3 ottobre 2022 e in tale data è stato pubblicato sul sito istituzionale il corretto modulo di domanda (<https://www.mit.gov.it/normativa/decreto-ministeriale-numero-290-del-21092022>).

QUESITO N. 83

Ove la capacità economico finanziaria risultante dagli ultimi tre bilanci non fosse adeguata all'importo ex art 9 -h del dm 290/2022 la stessa può essere integrata da una garanzia fideiussoria rilasciata da una banca, da una compagnia assicurativa o da alcuni intermediari finanziari che siano legalmente autorizzati? Ciò avviene peraltro nelle pratiche di dimostrazione di capacità finanziaria per gli autotrasportatori.

RISPOSTA AL QUESITO N. 83

No.

QUESITO N. 84

Con riferimento all'art. 8 n. 3 lett. c) 1. e all'art. 9 n. 1 lett. k del D.M. 290/22 - che inter alia prevedono l'impegno da parte dell'armatore richiedente 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 - si chiede se un regolare servizio di linea da o per un porto italiano verso un porto europeo che comprenda anche scali intermedi presso uno o più porti europei non italiani, possa essere considerato conforme al requisito sopra indicato.

RISPOSTA AL QUESITO N. 84

Sì, può essere considerato conforme.

QUESITO N. 85

Nel caso di nuova costruzione si voglia confermare che la procedura di individuazione del cantiere di costruzione non debba essere svolta obbligatoriamente ai sensi del codice degli appalti o in generale a procedure ad evidenza pubblica.

RISPOSTA AL QUESITO N. 85

Si rinvia a quanto previsto dall'art. 8, comma 3, lett. a) punto 6) del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290 in ordine alla necessità della sola indicazione del cantiere ove sarà realizzato l'intervento.

QUESITO N. 86

Nel caso l'acquisto di nuova nave venga richiesto ai sensi dell'art. 38 del GBER i costi ammissibili sono quelli indicati all'art. 7, comma 1 del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290. In tal senso si voglia chiarire se il calcolo del differenziale fra i costi nello scenario fattuale e controfattuale debba avvenire secondo le modalità riportate nella risposta di codesto Ministero alle richieste di chiarimenti del 27 ottobre specificatamente al quesito 29, ovvero: “Lo scenario controfattuale deve essere ricostruito in maniera tale da consentire un confronto tra quanto si prevede avverrà presso il beneficiario anche grazie all'aiuto e quanto si ipotizza che sarebbe avvenuto in assenza dell'aiuto stesso. In particolare, laddove l'aiuto sia indirizzato all'acquisto di una nave nuova, occorrerà mettere a confronto, anche in forma schematica, da un lato, i costi che il soggetto in questione ricollega allo scenario nel quale tale investimento si realizza (costo dell'acquisto, costi della gestione ordinaria del nuovo veicolo, ivi inclusi carburante e manutenzione) e, dall'altro lato, i costi per il mantenimento in operatività di una nave analoga (realmente esistente o ipotetica) che il soggetto avrebbe mantenuto in attività fino al completo esaurimento della sua vita utile. Si fa riferimento, in quanto applicabili,



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

alle seguenti voci: 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 imposte. I costi ammissibili risultano dal differenziale tra il complesso dei costi riferibili a ciascuno dei due suddetti scenari, fattuale e controfattuale”

Oppure secondo quanto indicato nella risposta di codesto Ministero alle richieste di chiarimenti del 27 ottobre specificatamente al quesito 55, ovvero: “il costo ammissibile dell’investimento deve essere individuato come differenziale tra l’investimento progettato e un investimento analogo che consente una minore efficienza energetica che verosimilmente sarebbe stato realizzato senza l’aiuto” e l’esclusione dei “costi non direttamente connessi al conseguimento di un livello più elevato di efficienza energetica”.

RISPOSTA AL QUESITO N. 86

Si conferma la validità della risposta al quesito 29.

QUESITO N. 87

Con riferimento all’art. 9 lettera h) del DL 290/2022: il fatturato annuo è da considerarsi relativo alla sola società richiedente o può essere considerato quello relativo al “Gruppo” inteso come bilancio consolidato della società richiedente e di tutte le altre società da lei controllate al 100%?

RISPOSTA AL QUESITO N. 87

No, è relativo alla sola società richiedente.

QUESITO N. 88

Ai sensi dell’Art. 1, comma 2-ter, lett. a) del decreto legge 6 maggio 2021, n. 59 convertito con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, è previsto altresì che in sede di domanda debba essere effettuata la dichiarazione di quanto previsto al punto n. 26 dell’Allegato 2 al decreto citato. In tale contesto, si chiede di confermare - anche considerato quanto indicato nella risposta al quesito n. 9 delle FAQ già pubblicate dall’Amministrazione ai sensi art. 3, punto 4 del Decreto Ministeriale n. 290 del 21 settembre 2022- che il soggetto esercente direzione controllo ai sensi art. 2359 cod. civ. su soggetti che esercitano l’attività prevista dall’Articolo 265 del Codice della Navigazione possa presentare, in uno con tali soggetti, domande di ammissione per distinti interventi attivati dalle imprese controllate. Si chiede inoltre conferma che l’eventuale superamento del limite previsto dall’Art. 4 del GBER, considerati gli interventi oggetto delle domande di ammissione al contributo, non preclude l’ammissione delle domande proposte sul presupposto che, in sede di valutazione da parte dell’Amministrazione ed a seguito di eventuale soccorso istruttorio, possa essere rinunciata dalle istanti la domanda relativa ad uno o più interventi guisa che il citato limite massimo di contributo indicato dall’Art. 4 della GBER venga rispettato.

RISPOSTA AL QUESITO N. 88

Nell’ottica di favorire la massima partecipazione alla procedura in oggetto la risposta può essere affermativa nel senso che è consentita la presentazione di un’unica domanda sottoscritta dall’esercente di direzione e/o controllo che concorre unitamente al/ai soggetto/i controllato/i – che controfirmano la domanda stessa – e che preveda che tali ultimi soggetti siano i destinatari del contributo e gli effettivi realizzatori di distinti interventi. Per ciascuno di tali interventi, sarà necessario indicare la graduatoria per la quale si concorre.

In tali casi, con particolare riferimento al superamento del limite previsto dall’Art. 4 del GBER, la determinazione dell’importo massimo di contributo concedibile è rimessa alla Commissione di cui all’art. 11 del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290.

QUESITO N. 89

In considerazione di quanto previsto all’Art. 8, comma 3, lettera d) del Decreto Ministeriale n. 290 del 21 settembre 2022, si richiede un chiarimento riguardo alla “copia autentica del contratto di esecuzione dell’intervento, debitamente registrato, ovvero copia autentica di contratto o accordo preliminare recante la promessa di realizzazione dell’intervento”. In particolare, si vuole conoscere se il concetto di “copia autentica”



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE,
IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

(che, salvo diverso avviso, si intenderebbe riferito sia al contratto definitivo o preliminare) debba essere stipulato innanzi a notaio per atto pubblico o scrittura privata autentica ovvero ne sia sufficiente la mera forma scritta. In tale ultimo caso si prega di specificare la forma di autenticazione richiesta.

RISPOSTA AL QUESITO N. 89

Si rinvia a quanto previsto dall'art. 18 del DPR n. 445/2000.

QUESITO N. 90

In riferimento AL M INF. UFFGAB.REG_DECRETI. R. 000290.21-09-2022 all'art.8 (domanda di ammissione) Comma 3 (ogni domanda deve essere corredata da [...] lettera d): “copia autentica del contratto di esecuzione dell'intervento, debitamente registrato, ovvero copia autentica di contratto 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;”.

Nel caso in cui la società di navigazione che intende presentare la domanda di ammissione eserciti anche l'attività cantieristica (codice ATECO 331500) ed intenda, dunque, eseguire l'intervento in house, è dispensata dall'esibizione della documentazione di cui al punto “d)” sopra menzionato? In caso contrario- in alternativa- che tipo di documentazione dovrà essere allegata?

RISPOSTA AL QUESITO N. 90

Come noto, le misure di finanziamento oggetto del decreto non sono destinate al settore della cantieristica navale ma volte unicamente ad incentivare gli armatori ad acquistare e/o ammodernare le unità navali nell'ambito dei criteri e con le modalità previste dal decreto interministeriale 12 ottobre 2021, n. 389 e dal decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290. Entro tali limiti, nel caso in cui l'armatore ammesso al beneficio svolga al contempo anche attività di cantieristica navale è necessario garantire che l'intervento finanziato non configuri un potenziale vantaggio anche in tale secondo mercato. A tal fine, il beneficiario dovrà fornire adeguata evidenza contabile in ordine al fatto che il finanziamento copra unicamente la percentuale prevista dei costi ammissibili dell'intervento, con esclusione di qualsiasi margine di utile. In tale ipotesi, in alternativa alla documentazione prevista all'art. 8, comma 3, lett. d) del decreto ministeriale 21 settembre 2022, n. 290, sarà possibile depositare un atto di impegno unilaterale da cui risulti il vincolo relativo alla realizzazione degli interventi di cui all'art. 2, comma 5, del decreto interministeriale 12 ottobre 2021, n. 389.