



IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI

VISTO il Regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza;

VISTO il Regolamento (UE) 2018/1046 del 18 luglio 2018, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione, che modifica i Regolamenti (UE) n. 1296/2013, n. 1301/2013, n. 1303/2013, n. 1304/2013, n. 1309/2013, n. 1316/2013, n. 223 /2014, n. 283 /2014 e la decisione n. 541/2014/ UE e abroga il regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012;

VISTO il decreto-legge 32 maggio 2021, n. 77, convertito in legge 29 luglio 2021, n. 108, recante *“Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure”*;

VISTO, in particolare, l'articolo 2, comma 6-bis, del predetto decreto-legge che stabilisce che *“le amministrazioni di cui al comma 1 dell'articolo 8 assicurano che, in sede di definizione delle procedure di attuazione degli interventi del PNRR, almeno il 40 per cento delle risorse allocabili territorialmente, anche attraverso bandi, indipendentemente dalla fonte finanziaria di provenienza, sia destinato alle regioni del Mezzogiorno, salve le specifiche allocazioni territoriali già previste nel PNRR”*;

VISTO il decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito in legge 6 agosto 2021, n. 113, recante *“Misure urgenti per il rafforzamento della capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni funzionale all'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per l'efficienza della giustizia”*;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 9 luglio 2021, recante l'individuazione delle amministrazioni centrali titolari di interventi di cui all'articolo 8, comma 1, del citato decreto- legge 31 maggio 2021, n. 77;

VISTO il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) approvato con Decisione del Consiglio ECOFIN del 13 luglio 2021 e notificata all'Italia dal Segretariato febbraio generale del Consiglio con nota LT161 /21, del 14 luglio 2021;

VISTO il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 6 agosto 2021, relativo all'assegnazione delle risorse del PNRR in favore di ciascuna Amministrazione titolare degli interventi e alla definizione dei traguardi e degli obiettivi che concorrono alla presentazione delle richieste di rimborso semestrale alla Commissione europea;

VISTA in particolare la misura M2C2 – Investimento 3.3 “Sperimentazione dell’idrogeno per il trasporto stradale” del PNRR che prevede una dotazione di 230 milioni di euro, per il periodo 2021–2026;

CONSIDERATO che, come previsto dalla suddetta misura del PNRR, l’investimento prevede, entro il 31 marzo 2023, la *milestone* M2C2-14 con l’aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per lo sviluppo di stazioni di rifornimento a base di idrogeno e, entro il 30 giugno 2026, il *target* M2C2-15 con l’attivazione di almeno 40 stazioni di rifornimento;

CONSIDERATO che, per la misura di cui al punto precedente, nell’ambito degli *Operational Arrangements* (OA) relativi al PNRR dell’Italia siglati il 28 dicembre 2021 dal Commissario europeo per l’economia e dal Ministro dell’economia e delle finanze, sono stabiliti i meccanismi di verifica periodica (validi fino al 2026) relativi al conseguimento dei traguardi ed obiettivi necessari per il riconoscimento delle rate di rimborso semestrali delle risorse PNRR in favore dell’Italia, ed in cui è esplicitato l’*Interim step-1 Definition of the criteria for the location of the refuelling station along the highways and logistic hubs*, il quale prevede come “*timeline for completion*” il secondo trimestre 2022;

CONSIDERATO che, nell’ambito del citato Investimento 3.3 “Sperimentazione dell’idrogeno per il trasporto stradale” ricompreso nella componente “M2C2.4 Sviluppare un trasporto locale più sostenibile” del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), trasmesso alla Commissione Europea il 30 aprile 2021, è indicato, tra l’altro, che attraverso gli investimenti “*sarà possibile sviluppare circa 40 stazioni di rifornimento, dando priorità alle aree strategiche per i trasporti stradali pesanti quali le zone prossime a terminal interni e le rotte più densamente attraversate da camion a lungo raggio (es. Corridoio Green and Digital del Brennero, progetto cross-border, corridoio Ovest - Est da Torino a Trieste)*”;

CONSIDERATO che, come previsto dalla suddetta misura del PNRR, l’investimento prevede, entro il 31 marzo 2023, la *milestone* M2C2-14 con l’aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per lo sviluppo di stazioni di rifornimento a base di idrogeno e, entro il 30 giugno 2026, il *target* M2C2-15 con l’attivazione di almeno 40 stazioni di rifornimento;

VISTI il decreto del Ministro dell’economia e delle finanze 6 agosto 2021 e il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), e, in particolare, la componente M2C2, in cui è ricompreso l’investimento 4.4 “Rinnovo flotte bus e treni verdi”, prevedendo il Sub-Investimento 4.4.1 “Bus” per un importo di 2.415.000.000 euro e il Sub-Investimento 4.4.2 “Treni” per un importo di 800.000.000 euro;

CONSIDERATO che il decreto del Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili 23 dicembre 2021, n. 530, ha definito le modalità di utilizzo di una quota delle risorse previste nel citato Sub-Investimento 4.4.1 “Bus”, per un importo di 1.915.000.000 euro, prevedendo, tra l’altro, “*l’acquisto di autobus ad emissioni zero con alimentazione elettrica o ad idrogeno*”;

CONSIDERATO che il decreto del Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili 9 agosto 2021, n. 319, ha definito le modalità di utilizzo di una quota delle

risorse previste nel citato Sub-Investimento 4.4.2 “Treni”, per un importo di 500.000.000 euro, prevedendo, tra l’altro, l’acquisto di *“treni ad alimentazione elettrica o ad idrogeno per il rinnovo delle flotte del materiale rotabile ferroviario utilizzato per servizi di trasporto regionale di interesse delle Regioni e Province autonome”*;

CONSIDERATO che il principio di *«non arrecare un danno significativo»* è definito, ai sensi dell’articolo 2, comma 1, punto 6), del Regolamento (UE) 2021/21, come segue: *“non sostenere o svolgere attività economiche che arrecano un danno significativo all’obiettivo ambientale, ai sensi, ove pertinente, dell’articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/ 852”*;

VISTO l’art. 107 del Trattato sul Funzionamento dell’Unione Europea;

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

CONSIDERATO che, dalle statistiche del parco veicolare nazionale, pur in assenza di una specifica sotto-categoria di alimentazione dedicata all’idrogeno, risulta che i veicoli con tale alimentazione rappresentano meno del 2 per cento del numero complessivo di veicoli della stessa categoria immatricolati in Italia;

VISTO l’articolo 1, comma 1042, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, ai sensi del quale con uno o più decreti del Ministro dell’economia e delle finanze sono stabilite le procedure amministrativo- contabili per la gestione delle risorse di cui ai commi da 1037 a 1050, nonché le modalità di rendicontazione della gestione del Fondo di cui al comma 1037;

VISTO l’articolo 1, comma 1043, secondo periodo, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, ai sensi del quale al fine di supportare le attività di gestione, di monitoraggio, di rendicontazione e di controllo delle componenti del *Next Generation EU*, il Ministero dell’economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato - sviluppa e rende disponibile un apposito sistema informatico;

VISTO l’articolo 1, comma 1044, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, ai sensi del quale con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell’economia e delle finanze, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della medesima legge, sono definite le modalità di rilevazione dei dati di attuazione finanziaria, fisica e procedurale relativi a ciascun progetto, da rendere disponibili in formato elaborabile, con particolare riferimento ai costi programmati, agli obiettivi perseguiti, alla spesa sostenuta, alle ricadute sui territori che ne beneficiano, ai soggetti attuatori, ai tempi di realizzazione previsti ed effettivi, agli indicatori di realizzazione e di risultato, nonché a ogni altro elemento utile per l’analisi e la valutazione degli interventi;

VISTA la direttiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di un’infrastruttura per i combustibili alternativi, pubblicata sulla Gazzetta ufficiale dell’Unione europea del 28 ottobre 2014;

VISTO il decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, recante la “Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22

ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi”, e, in particolare, l’appendice A, in cui si indica come *“Le caratteristiche progettuali di una stazione di rifornimento di idrogeno sono determinate dalla domanda giornaliera di idrogeno, dalla modalità di stoccaggio dell’idrogeno a bordo dei veicoli (ad esempio la pressione a 350 bar o 700 bar), e il modo in cui l’idrogeno viene consegnato o prodotto in stazione”*;

VISTO il Decreto del Ministero dell’Interno del 23 ottobre 2018, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 5-11-2018, n.257, recante “Regola tecnica di prevenzione incendi per la progettazione, costruzione ed esercizio degli impianti di distribuzione di idrogeno per autotrazione”, e, in particolare, il punto “2.7.4. Dispositivi di limitazione della pressione ed accessori di sicurezza”, laddove si prevede che *“La pressione di erogazione dell’idrogeno non deve superare la pressione equivalente di 700 bar, alla temperatura di erogazione. Negli impianti nei quali la compressione è realizzata con pressione non superiore a 700 bar, la linea che adduce il gas alle unità di erogazione deve essere dotata di idonei dispositivi per la limitazione della pressione a 700 bar. Sulle medesime linee deve inoltre essere installato un dispositivo di scarico in atmosfera tarato a non più del 110% della pressione massima di esercizio stabilita e con condotta di valle di sezione non inferiore a 20 volte la sezione di calcolo del dispositivo di sicurezza stesso. Negli impianti nei quali la compressione è realizzata con pressione superiore a 700 bar, la linea che adduce il gas agli erogatori deve essere dotata di un riduttore con pressione di taratura pari a 700 bar. Deve anche essere assicurato, con adatte apparecchiature, che le pressioni massime di esercizio stabilite non vengano superate.”*;

VISTA la direttiva 2018/2001/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell’11 dicembre 2018 sulla promozione dell’uso dell’energia da fonti rinnovabili, pubblicata sulla Gazzetta ufficiale dell’Unione europea del 21 dicembre 2018;

VISTO il regolamento delegato 2021/2139/UE della Commissione del 4 giugno 2021 pubblicato in Gazzetta ufficiale dell’Unione europea il 9 dicembre 2021, che integra il regolamento 2020/852/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, fissando i criteri di vaglio tecnico che consentono di determinare a quali condizioni si possa considerare che un’attività economica contribuisce in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici o all’adattamento ai cambiamenti climatici e se non arreca un danno significativo a nessun altro obiettivo ambientale;

VISTI il *Green deal* europeo e il pacchetto *"Fit for 55: delivering the EU's 2030 Climate Target on the way to climate neutrality"*, di cui alla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni Bruxelles, del 14 luglio 2021 COM(2021) 550 *final*, nonché la “proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un’infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroghi la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio” del 14 luglio 2021, COM(2021) 559 *final*, e successivi emendamenti;

VISTO il decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito, con modificazioni, in legge 29 giugno 2022, n. 79, recante “Ulteriori misure urgenti per l’attuazione del Piano Nazionale di ripresa e resilienza”, e, in particolare, l’articolo 23 “Disposizioni in materia di

produzione e consumo di idrogeno da fonti rinnovabili, di concessioni di derivazioni per uso irriguo, di accelerazione delle procedure di approvazione dei piani di bacino”;

VISTI gli obblighi di assicurare il conseguimento di *target* e *milestone* e degli obiettivi finanziari stabiliti nel PNRR;

VISTA la circolare del Ministero dell'economia e delle finanze n. 21 del 14 ottobre 2021 avente ad oggetto “Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) - Trasmissione delle Istruzioni Tecniche per la selezione dei progetti PNRR”;

VISTI i traguardi e gli obiettivi che concorrono alla presentazione delle richieste di rimborso semestrali alla Commissione europea, ripartiti per interventi a titolarità di ciascuna Amministrazione, riportati nella Tabella B allegata al decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 6 agosto 2021;

CONSIDERATO che il punto 7 del decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 6 agosto 2021 prevede che “Le singole Amministrazioni inviano, attraverso le specifiche funzionalità del sistema informatico di cui all'articolo 1, comma 1043, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e secondo le indicazioni del Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento Ragioneria generale dello Stato, i dati relativi allo stato di attuazione delle riforme e degli investimenti ed il raggiungimento dei connessi traguardi ed obiettivi al fine della presentazione, alle scadenze previste, delle richieste di pagamento alla Commissione europea ai sensi dell'articolo 22 del Regolamento (UE) 2021/ 241 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, tenuto conto anche di quanto concordato con la Commissione Europea”;

VISTA la nota del Capo di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, 9 giugno 2022, n. 20190, indirizzata alla Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza del medesimo Ministero, con cui, nel rappresentare che l'implementazione delle sperimentazioni dell'idrogeno nel trasporto su gomma e ferroviario comporta l'esigenza di porre particolare attenzione nella predisposizione della disciplina tecnica per la sicurezza del trasporto ferroviario e per il trasporto su gomma, si chiede alla Struttura di costituire, per i necessari approfondimenti, *“un apposito Gruppo di Lavoro, assumendone il coordinamento, nell'ambito del quale coinvolgere, oltre alle competenti articolazioni ministeriali, l'Ansfisa e la Direzione Centrale per la Prevenzione e la Sicurezza Tecnica del Dipartimento dei Vigili del Fuoco”*;

VISTA la nota 20 giugno 2022, n. 2179, con la quale, vista la citata nota del Capo di Gabinetto 9 giugno 2022, n. 20190, e considerato, tra l'altro che, l'implementazione di tali progettualità *“comporta, peraltro, l'esigenza di porre particolare attenzione nella predisposizione della disciplina tecnica per la sicurezza del trasporto ferroviario con treni alimentati a idrogeno e nella definizione di normative, standard e procedure di sicurezza per la distribuzione ed il trasporto su gomma, nonché per le modalità di trasporto su navi e su rete”*, acquisite le designazioni delle specifiche professionalità da inserire nel costituendo Gruppo di lavoro, il Coordinatore della Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili ha determinato la costituzione di uno specifico Gruppo di Lavoro, nominandone i relativi componenti e prevedendone la

presenza, tra l'altro, di componenti delle competenti articolazioni ministeriali, dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) e del Dipartimento dei Vigili del fuoco, del Soccorso pubblico e della Difesa civile del Ministero dell'Interno;

DECRETA

Articolo 1

(Finalità dell'investimento)

1. Per le finalità previste dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – componente M2C2 – Investimento 3.3 “Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale”, le risorse complessivamente disponibili sono pari a 230 milioni di euro.
2. L'investimento ha lo scopo di sviluppare una sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale, attraverso lo sviluppo di almeno 40 stazioni di rifornimento a base di idrogeno per veicoli leggeri e pesanti in linea con la direttiva 2014/94/UE sull'infrastruttura per i combustibili alternativi, entro il 30 giugno 2026, prevedendo la notifica dell'aggiudicazione degli appalti pubblici entro il 31 marzo 2023, ove previsti dalla legislazione vigente.
3. L'investimento ha anche il fine di associare questa sperimentazione allo sviluppo di produzione e uso di idrogeno, in linea con i criteri tecnici che definiscono le attività che contribuiscono in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici del regolamento delegato (UE) 2021/2139 che integra il regolamento (UE) 2020/852. Nel caso di idrogeno rinnovabile, l'intervento deve rispettare il principio di addizionalità della produzione di energia rinnovabile, e in ogni caso i requisiti contenuti nell'approvando atto delegato della Direttiva (UE) 2018/2001 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, che definisce le regole per la produzione di combustibili per i trasporti, liquidi e gassosi, che non hanno origine biologica, una volta entrato in vigore in tempi compatibili con la procedura di cui al presente decreto.
4. Le stazioni di rifornimento finanziate con le risorse di cui al comma 1, garantiscono l'accesso degli utenti senza alcuna discriminazione relativa alle tariffe, ai metodi di applicazione e di pagamento e ad altri termini e condizioni d'uso, fatto salve le stazioni funzionali al rifornimento dei mezzi del trasporto pubblico locale alimentati a idrogeno.
5. Nel rispetto di quanto previsto dal Regolamento (UE) 2021/241, i programmi di investimento di cui al presente decreto non devono arrecare un danno significativo agli obiettivi ambientali ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2020/852.
6. Nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 34 del Regolamento (UE) 2021/241 circa il rispetto degli obblighi in materia di comunicazione e informazione, i destinatari del finanziamento riconoscono l'origine e assicurano la visibilità del finanziamento

dell'Unione per mezzo dell'emblema dell'UE e della dicitura "finanziato dall'Unione europea – NextGenerationEU" in tutte le attività di comunicazione a livello di progetto, assicurando la pubblicazione delle procedure di attuazione sul portale italiadomani.gov.it e prevedendo altresì il riferimento a Misura, Componente, Investimento del PNRR. I destinatari ottemperano altresì ai sensi dell'articolo 18 del Regolamento (UE) 2021/241 circa l'attuazione di misure atte a contribuire alla parità di genere e alle pari opportunità per tutti, come pure all'integrazione di tali obiettivi.

7. L'attuazione delle sperimentazioni è svolta secondo la disciplina tecnica per la sicurezza del trasporto ferroviario con treni alimentati a idrogeno e la definizione di normative, standard e procedure di sicurezza per la distribuzione ed il trasporto su gomma, definite dalle competenti Autorità anche a seguito delle attività del Gruppo di Lavoro costituito dalla Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, con la presenza di componenti delle competenti articolazioni ministeriali, dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) e del Dipartimento dei Vigili del fuoco, del Soccorso pubblico e della Difesa civile del Ministero dell'Interno.
8. In attuazione della previsione dell'articolo 2, comma 6-bis, del decreto-legge 32 maggio 2021, n. 77, convertito con la legge 29 luglio 2021, n. 108, un importo pari ad almeno il 40 per cento delle risorse di cui al comma 1, è destinato al finanziamento di interventi da realizzare nelle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia, tenendo conto dell'effettiva sussistenza della domanda.
9. L'attuazione degli investimenti di cui al presente decreto, soggetti alla procedura di notifica ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, è subordinata alla previa autorizzazione della Commissione Europea.

Articolo 2

(Assegnazione delle risorse)

1. L'assegnazione delle risorse di cui all'articolo 1, comma 1, è stabilita con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali, secondo quanto definito nel successivo articolo 4 inerente alla procedura per la presentazione delle proposte progettuali e la valutazione e la selezione delle istanze, sulla base di una procedura competitiva, con riferimento a criteri chiari, trasparenti e non discriminatori.
2. I finanziamenti relativi alla realizzazione delle stazioni di rifornimento di idrogeno, ai sensi del Regolamento delegato (UE) 2021/2139 che integra il regolamento (UE)

2020/852 relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili, sono concessi nel limite massimo del 50% del costo.

Articolo 3

(Criteri per la localizzazione delle stazioni di rifornimento e per la selezione delle proposte progettuali)

1. Per la localizzazione delle stazioni di rifornimento a base di idrogeno si considerano prioritarie le aree strategiche per i trasporti stradali pesanti, quali le zone prossime a terminal interni e le rotte più densamente attraversate da mezzi per il trasporto delle merci a lungo raggio e per i servizi del trasporto pubblico locale e/o regionale con mezzi alimentati a idrogeno.
2. La localizzazione delle stazioni di rifornimento deve rispondere, in via prioritaria, alle esigenze delle seguenti aree:
 - l'asse stradale del Brennero in direzione nord-sud sino alla pianura padana, e le infrastrutture di trasporto ad esso contigue;
 - il corridoio est-ovest da Torino a Trieste e le infrastrutture di trasporto ad esse contigue;
 - i corridoi delle reti trans-europee di trasporto (TEN-T) e i punti transfrontalieri (*cross-border*);
 - l'ambito territoriale di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale e/o regionale con materiale rotabile alimentato a idrogeno;
 - l'ambito delle *hydrogen valleys* e le relative infrastrutture di trasporto.
3. Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali, provvede alla valutazione ed alla selezione delle proposte progettuali presentate sulla base dei criteri di seguito elencati:
 - la prossimità della stazione di rifornimento ad assi viari caratterizzati da elevati volumi di traffico veicolare pesante, previa validazione dei dati trasportistici da parte dei soggetti proprietari, titolari o concedenti le infrastrutture oggetto della proposta progettuale;
 - la presenza di collegamenti di trasporto transfrontalieri e corridoi di interesse europeo (TEN-T);
 - la prossimità dei centri di produzione di idrogeno all'asse viario oggetto della proposta progettuale, nonché al luogo di ubicazione della stazione di rifornimento, a prescindere dalla localizzazione della produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile (FER) utilizzata per la produzione dell'idrogeno, in coerenza con quanto indicato dall'articolo 23 del decreto-legge 30 aprile 2022, n. 36, convertito, con modificazioni, in legge 29 giugno 2022, n. 79, recante "Ulteriori misure urgenti per l'attuazione del Piano Nazionale di ripresa e resilienza", fatto salvo il rispetto del principio di addizionalità della produzione di energia rinnovabile, in linea con i requisiti specificati nella proposta di atto delegato della Direttiva (UE) 2018/2001 sulla promozione dell'uso dell'energia

da fonti rinnovabili, che definisce le regole per la produzione di combustibili per i trasporti, liquidi e gassosi, che non hanno origine biologica;

- il ribasso sulla percentuale di cofinanziamento richiesto, fermo restando il limite massimo indicato all'articolo 2, comma 2 del presente decreto;
 - la coerenza della proposta progettuale con gli investimenti relativi alle risorse di cui alla componente M2C2 del PNRR – Investimento 4.4 “Rinnovo flotte bus e treni verdi”, con particolare riguardo alla presenza, nell'ambito territoriale di riferimento, di servizi di trasporto pubblico locale e/o regionale con alimentazione a idrogeno;
 - la condivisione della proposta progettuale con le Regioni, le Province autonome, gli Enti locali o le Autorità coinvolti dal processo autorizzativo;
 - la coerenza della proposta progettuale con i Protocolli d'intesa sui progetti bandiera del PNRR stipulati dal Governo con le Regioni Piemonte, Friuli-Venezia-Giulia, Umbria, Basilicata e Puglia al fine di realizzare siti di produzione di idrogeno verde in aree industriali dismesse;
 - la valutazione di idoneità e affidabilità del soggetto proponente sotto il profilo tecnico, gestionale e operativo, con riguardo anche al livello di maturità progettuale e alla sostenibilità economico-finanziaria del progetto proposto;
 - la minimizzazione, nello svolgimento ordinario delle attività, del trasferimento dell'idrogeno su mezzi di trasporto stradale dal sito di produzione al sito di stoccaggio, rifornimento e utilizzo dell'idrogeno, dettagliando altresì l'eliminazione graduale, anche per fasi, di tale trasferimento;
 - la maturità e di sostenibilità del progetto proposto, con riguardo specifico agli aspetti di natura ambientale, trasportistica, energetica, tecnico-operativa, di sicurezza, economico-gestionale e al cronoprogramma di attuazione dell'intervento.
4. Le proposte progettuali devono presentare un'analisi quantitativa integrata della filiera industriale ed operativa, con riguardo particolare alle fasi di produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile (FER), produzione di idrogeno con l'eventuale trasporto della molecola, realizzazione di infrastrutture atte alla distribuzione, allo stoccaggio e all'utilizzo dell'idrogeno.
5. Le proposte progettuali devono indicare un'analisi dettagliata dei fabbisogni energetici richiesti per la produzione, la distribuzione e l'utilizzo dell'idrogeno da fonti rinnovabili, con indicazione delle valutazioni previsionali e dei monitoraggi intermedi e finali dell'investimento definiti ai sensi dello schema metodologico reso disponibile con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali.
6. Le proposte progettuali devono evidenziare le potenzialità di sviluppo per fasi modulari del singolo investimento, anche in ottica di utilizzo multiuso delle infrastrutture, prevedendo l'erogazione dell'idrogeno a 350 bar e 700 bar per veicoli pesanti e leggeri, in linea con gli standard tecnici internazionali relativi alle infrastrutture ed al protocollo di rifornimento, con priorità per le stazioni di rifornimento da localizzarsi nelle aree che offrono possibilità di sinergie con l'utilizzo dell'idrogeno da parte di altri centri di domanda, al di fuori del settore dei

trasporti, come gli impianti chimici, e, nei trasporti, da parte di flotte del servizio di trasporto pubblico locale e/o regionale, anche al fine di aumentare l'utilizzo e la domanda di idrogeno, e di ridurre i costi.

7. Le proposte progettuali devono illustrare la sostenibilità tecnico-economica dell'investimento, con indicazione dei soggetti economici responsabili del servizio e del coordinamento della filiera industriale e operativa dell'intervento.

Articolo 4

(Procedura per la presentazione delle proposte progettuali e per la valutazione e la selezione delle istanze)

1. Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali sono disciplinate le modalità di presentazione delle istanze di accesso alle risorse di cui all'articolo 1, comma 1, e le proposte progettuali di cui al precedente articolo 3.
2. Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali provvede alla valutazione tecnica ed alla selezione delle proposte progettuali presentate, tenendo conto di quanto indicato al precedente articolo 3.

Articolo 5

(Modalità di utilizzo delle risorse)

1. Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali sono stabilite le modalità di utilizzo ed erogazione delle risorse di cui all'articolo 1, comma 1, nel rispetto dei contenuti, delle condizionalità, dei traguardi e obiettivi e della tempistica stabiliti dal PNRR e dai provvedimenti nazionali che dettano le disposizioni attuative del medesimo PNRR.
2. Il monitoraggio delle forniture finanziate con le risorse di cui all'articolo 1, comma 1, avviene con le modalità definite nei provvedimenti nazionali attuativi del PNRR.

Articolo 6

(Obblighi di monitoraggio e messa a disposizione dei dati delle sperimentazioni)

1. In coerenza con la natura di sperimentazione dell'ambito di investimento oggetto di finanziamento con le risorse di cui all'articolo 1, comma 1, lo sviluppo delle attività dettagliate nella proposta progettuale deve essere condotto nel rispetto dei piani di monitoraggio intermedi e finali dell'investimento definiti ai sensi dello schema

metodologico reso disponibile con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali, con specifico riguardo ai volumi di traffico, ai costi di gestione, alle analisi energetiche e agli impatti di natura ambientale.

2. La Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza e la Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili predispongono, con cadenza annuale a partire dal 2024, un rapporto tecnico sull'attuazione degli investimenti e gli aspetti rilevanti della sperimentazione, con specifico riguardo alle analisi energetiche, ai costi di gestione ed operativi, alle analisi trasportistiche e agli impatti di natura ambientale.
3. Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali sono stabilite le modalità e le frequenze di trasmissione dei dati relativi al monitoraggio fisico ed economico dell'intervento da parte dei soggetti beneficiari delle risorse di cui all'articolo 1, comma 1.

Articolo 7
(Efficacia)

Il presente decreto acquista efficacia a seguito dell'avvenuta registrazione da parte degli Organi di Controllo.

Prof. Enrico Giovannini


