



## 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 con la 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 con la 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** 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;

**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;

**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 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 3.4 “Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario” del PNRR che prevede una dotazione di 300 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* M2C2-16 con l'assegnazione delle risorse per realizzare nove stazioni di rifornimento a base di idrogeno per i treni lungo sei linee ferroviarie e, entro il 30 giugno 2026, il *target* M2C2-17 con la realizzazione di almeno 10 stazioni di rifornimento a base di idrogeno per i treni lungo sei linee ferroviarie;

**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 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 railway network", il quale prevede come "timeline for completion" il secondo trimestre 2022;

**CONSIDERATO** che, nell'ambito dell'Investimento 3.4 "Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario" 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 l'intervento prevede la conversione verso l'idrogeno delle linee ferroviarie non elettrificate in "regioni caratterizzate da elevato traffico in termini di passeggeri con un forte utilizzo di treni a diesel come Lombardia, Puglia, Sicilia, Abruzzo, Calabria, Umbria e Basilicata" e che i "progetti di fattibilità più avanzati in Valcamonica e Salento prevedono la sperimentazione in modo integrato di produzione, distribuzione e acquisto di treni ad idrogeno";

**VISTO** il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59 convertito con la legge 1° luglio 2021, n. 101, recante: «Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti.» ed in particolare: - l'art. 1, comma 1, con cui è approvato il Piano nazionale per gli investimenti complementari finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza per complessivi 30.622,46 milioni di euro per gli anni dal 2021 al 2026, e, in particolare, l'articolo 1, comma 2, lettera c), punto 3, con cui sono destinate al rafforzamento delle linee regionali - linee regionali gestite da Regioni e Municipalità risorse complessive pari a 1.550 milioni di euro;

**VISTO** il decreto del Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili 23 settembre 2021, n. 363, che ha definito le modalità di utilizzo delle risorse di cui al citato articolo 1, comma 2, lettera c), punto 3 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59 convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, e in particolare, il suo Allegato 1, in cui sono riportati gli interventi ammessi a finanziamento, con il relativo cronoprogramma;

**VISTO**, in particolare, che nell'Allegato 1 del citato decreto del Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili 23 settembre 2021, n. 363, sono ricompresi, tra gli altri, l'intervento "F. ADRIATICO SANGRITANA: Interventi di potenziamento: rinnovo parco rotabile con treno ad idrogeno", con beneficiario la Regione Abruzzo, per un importo ammesso al finanziamento pari a 35.860.000 euro, l'intervento "FCE: acquisizione materiale rotabile ad idrogeno", con beneficiario la Ferrovia Circumetnea, per un importo ammesso al finanziamento pari a 44.680.000 euro, l'intervento "F. DELLA CALABRIA: Interventi di potenziamento ed ammodernamento delle linee ferroviarie regionali Cosenza-Catanzaro", con beneficiario Regione Calabria, per un importo ammesso al finanziamento pari a 280.000.000 euro, l'intervento "ARST: Interventi di potenziamento: Collegamento ferroviario Alghero centro - Alghero aeroporto, con impianto di produzione di idrogeno e materiale rotabile per la linea

*Sassari - Alghero - Aeroporto*”, con beneficiario la Regione Sardegna, per un importo ammesso al finanziamento pari a 140.000.000 euro;

**VISTA** l’ordinanza 20 dicembre 2021, n. 3, del Commissario Straordinario del Governo ai fini della ricostruzione nei territori interessati dagli eventi sismici verificatisi a far data dal 24 agosto 2016, per l’attuazione degli interventi del Piano complementare nei territori colpiti dal sisma 2009-2016, Sub-misura A4, “Infrastrutture e mobilità”, Linea di intervento 2, intitolata *“Adeguamento della tratta Terni-Rieti-L’Aquila-Sulmona e realizzazione dei punti di produzione dell’idrogeno da fonti rinnovabili”*, ai sensi dell’art. 14 bis del decreto legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla legge 28 luglio 2021, n. 108;

**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”*;

**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;

**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;

**VISTI** l'art. 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea e la Comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea;

**VISTO** il Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia;

**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 14 ottobre 2021 n. 21 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 informativo 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*";

**VISTO** il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, recante l'"Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie";

**VISTO** il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 57, recante l'"Attuazione della direttiva 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione)";

**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 3.4 “Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario”, le risorse complessivamente disponibili sono pari a 300 milioni di euro.
2. L'investimento ha lo scopo di sviluppare la sperimentazione della trasformazione verso l'idrogeno di servizi di trasporto ferroviario di ambito locale e/o regionale eserciti con mezzi rotabili a gasolio o altri idrocarburi di origine fossile, attraverso la realizzazione di almeno 10 stazioni di stoccaggio e rifornimento a base di idrogeno lungo sei linee ferroviarie, entro il 30 giugno 2026, prevedendo l'assegnazione delle

risorse entro il 31 marzo 2023.

3. L'oggetto del finanziamento riguarda la sperimentazione, in modo integrato, di produzione 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, distribuzione, trasporto, stoccaggio e utilizzo dell'idrogeno, rifornimento ai treni e utilizzo dell'idrogeno per la trazione dei mezzi rotabili, nonché, in caso di disponibilità delle risorse, acquisizione di materiale rotabile alimentato ad idrogeno (*fuel cell*). L'investimento include il sostegno ad attività di ricerca e sviluppo dedicate all'idrogeno nel trasporto ferroviario, a partire da nuovi elettrolizzatori ad alta pressione (grado di maturità tecnologica 5-7) e sistemi di stoccaggio ad alta capacità con possibilità di utilizzo di idruri metallici o liquidi (grado di maturità tecnologica 3-5).
4. 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 e devono 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.
5. 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](http://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.
6. 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 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.

7. In attuazione della previsione recata dall'articolo 2, comma 6-bis, del decreto-legge 32 maggio 2021, n. 77, convertito in legge 29 luglio 2021, n. 108, un importo pari ad almeno il 40 per cento delle risorse di cui all'articolo 1, comma 1, è destinato al finanziamento di progetti da realizzare nelle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia.

## **Articolo 2**

*(Assegnazione delle risorse)*

1. L'assegnazione delle risorse di cui all'articolo 1, comma 1, è disciplinata con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile, secondo quanto definito nel successivo articolo 4 inerente alla procedura per la presentazione delle proposte progettuali e la valutazione e la selezione delle istanze.
2. Le risorse di cui all'articolo 1, comma 1, dedicate al finanziamento di opere, impianti e infrastrutture, nonché al finanziamento di materiale rotabile alimentato ad idrogeno (*fuel cell*), hanno come beneficiari la competente Regione o Provincia Autonoma, o le competenti Regioni o Province Autonome qualora la competenza sia condivisa, ad esercitare le funzioni relative al servizio ferroviario a cui la proposta progettuale integrata si riferisce, con i vincoli di cui al successivo articolo 6, fatti salvi gli interventi eventualmente previsti sull'infrastruttura di proprietà del gestore dell'infrastruttura ferroviaria di cui al decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, di attuazione della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, di cui all'articolo 6, comma 2, del presente decreto.
3. Gli Enti di cui al precedente comma 2 si avvalgono quali soggetti attuatori delle aziende che gestiscono la infrastruttura ferroviaria interessata e/o i servizi oggetto di trasformazione verso l'alimentazione a idrogeno.

## **Articolo 3**

*(Criteri per la localizzazione delle infrastrutture e per la selezione delle proposte progettuali integrate)*

1. Per la individuazione delle stazioni di rifornimento a base di idrogeno, si considerano le linee ferroviarie su cui vengono eserciti servizi di tipo locale e/o regionale svolti con utilizzo di materiale rotabile a gasolio o altri idrocarburi di origine fossile.
2. La localizzazione delle stazioni di rifornimento discende in via prioritaria da un progetto di trasformazione verso l'idrogeno dei servizi di trasporto ferroviario, nel



rispetto del loro processo industriale, che considera gli ambiti regionali di cui al comma 1, in cui si preveda una sperimentazione in modo integrato delle fasi di produzione di idrogeno definito 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, con l'eventuale trasporto tramite idrogenodotto o su mezzi di trasporto stradale, realizzazione di infrastrutture atte a distribuzione, stoccaggio e utilizzo dell'idrogeno, nonché al rifornimento e all'utilizzo dell'idrogeno da parte del materiale rotabile e acquisizione (eventuale, se non già finanziata con altre fonti di finanziamento) del materiale rotabile alimentato ad idrogeno (*fuel cell*), o che riguardi l'ambito delle *hydrogen valleys*.

3. La localizzazione degli investimenti tiene conto, in via prioritaria, delle aree e delle esigenze già individuate nei provvedimenti di seguito indicati:
  - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) #NextGenerationItalia – ItaliaDomani, trasmesso alla Commissione Europea il 30 aprile 2021, in cui è stata prevista la sperimentazione in modo integrato di produzione e distribuzione di idrogeno e acquisto di treni ad idrogeno in Valcamonica e Salento, e più in generale, la trasformazione verso l'idrogeno delle linee ferroviarie non elettrificate in regioni caratterizzate da elevato traffico in termini di passeggeri con un forte utilizzo di treni ad alimentazione diesel in Lombardia, Puglia, Sicilia, Abruzzo, Calabria, Umbria e Basilicata (Investimento 3.4 “*Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario*” ricompreso nella componente “*M2C2.4 Sviluppare un trasporto locale più sostenibile*”);
  - Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili del 23 settembre 2021, n. 363, che ha previsto, tra gli altri, l'intervento “*Ferrovia ADRIATICO SANGRITANA: Interventi di potenziamento: rinnovo parco rotabile con treno ad idrogeno*”, con beneficiario la Regione Abruzzo, per un importo ammesso al finanziamento pari a 35.860.000 euro, l'intervento “*FERROVIA CIRCUMETNEA: acquisizione materiale rotabile ad idrogeno*”, con beneficiario la Gestione Governativa Ferrovia Circumetnea, per un importo ammesso al finanziamento pari a 44.680.000 euro, l'intervento “*Ferrovia DELLA CALABRIA: Interventi di potenziamento ed ammodernamento delle linee ferroviarie regionali Cosenza-Catanzaro*”, con beneficiario Regione Calabria, per un importo ammesso al finanziamento pari a 280.000.000 euro, l'intervento “*ARST: Interventi di potenziamento: Collegamento ferroviario Alghero centro - Alghero aeroporto, con impianto di produzione di idrogeno e materiale rotabile per la linea Sassari - Alghero - Aeroporto*”, con beneficiario la Regione Sardegna, per un importo ammesso al finanziamento pari a 140.000.000 euro;

- Ordinanza del 20 dicembre 2021, n. 3, del Commissario Straordinario del Governo ai fini della ricostruzione nei territori interessati dagli eventi sismici verificatisi a far data dal 24 agosto 2016 che, tra le diverse linee di intervento, prevede l'*Adeguamento della tratta Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona e realizzazione dei punti di produzione dell'idrogeno da fonti rinnovabili*.
4. Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile provvede alla valutazione ed alla selezione delle proposte progettuali presentate sulla base dei criteri di seguito elencati:
- il livello 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;
  - la prossimità dei centri di produzione di idrogeno alla linea ferroviaria oggetto della proposta progettuale, 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, e in ogni caso i requisiti contenuti nell'approvando atto delegato della Direttiva (UE) 2018/2001 sopra citato;
  - il livello di 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 sistemi di trasporto pubblico locale e/o regionale con alimentazione a idrogeno;
  - la valutazione del livello di maturità della proposta progettuale e della sua sostenibilità economico-finanziaria.
5. Le proposte progettuali devono essere corredate da una prima 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, realizzazione di infrastrutture atte alla distribuzione, allo stoccaggio e all'utilizzo dell'idrogeno, interventi infrastrutturali di terra della sede ferroviaria, acquisizione del materiale rotabile alimentato ad idrogeno (*fuel cell*), includendo un'analisi di fattibilità tecnico-economica della conversione dei servizi di trasporto locale e/o regionale verso altre alimentazioni alternative.
6. Le proposte progettuali devono indicare un'analisi dei fabbisogni energetici richiesti

per la produzione, la distribuzione e il rifornimento dell'idrogeno necessario per l'esercizio del servizio ferroviario, 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 il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile.

7. Le proposte progettuali devono minimizzare, nello svolgimento ordinario delle attività, il trasporto 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, del trasferimento dell'idrogeno su mezzi di trasporto stradale, qualora non avvenga tramite mezzi a trazione elettrica o alimentati ad idrogeno.
8. Le proposte progettuali provvedono ad evidenziare le potenzialità di sviluppo per fasi modulari del singolo investimento, anche in ottica di utilizzo multiuso dell'idrogeno, con priorità per le strutture 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 su gomma, anche al fine di aumentare l'utilizzo e la domanda di idrogeno, e di ridurre i costi di produzione.
9. Le proposte progettuali devono dimostrare la sostenibilità tecnico-economica dell'investimento, con indicazione dei soggetti economici responsabili dell'infrastruttura e/o del servizio di trasporto ferroviario e del coordinamento della filiera industriale ed 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 il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile 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 il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile provvede alla valutazione tecnica ed alla selezione delle proposte progettuali presentate sulla base dei criteri disciplinati all'articolo 3.

## **Articolo 5**

### *(Modalità di utilizzo delle risorse)*

1. Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile 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 ed 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**

### *(Vincoli sulle infrastrutture e sui beni e servizi oggetti di finanziamento)*

1. Le infrastrutture realizzate con le risorse di cui al presente decreto sono di proprietà della Regione o Provincia Autonoma competente all'esercizio delle funzioni disciplinate dal decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, o del soggetto affidatario della gestione dell'infrastruttura e/o del servizio, purché ricorra il vincolo di reversibilità in favore della Regione o Provincia Autonoma stessa, previo riscatto del valore residuo, determinato sulla base dei criteri stabiliti dalla misura 9, dell'Allegato A alla deliberazione 11 novembre 2019, n. 154, dell'Autorità di regolazione dei trasporti, al netto dell'eventuale quota non ammortizzata di contributo pubblico.
2. Nei casi in cui il servizio ferroviario di competenza della Regione o Provincia Autonoma, interessato dalla trasformazione verso l'idrogeno, si svolga sull'infrastruttura di proprietà del gestore dell'infrastruttura ferroviaria di cui al decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, di attuazione della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, il soggetto proponente è la società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A a cui è assegnata la proprietà delle infrastrutture dalla stessa realizzate, come soggetto attuatore, con le risorse di cui al presente decreto.
3. Il materiale rotabile ferroviario acquistato con le risorse di cui al presente decreto è destinato esclusivamente ai servizi di trasporto ferroviario regionale di competenza della Regione e Provincia Autonoma ed è assegnato all'affidatario dei servizi nel rispetto delle previsioni del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007 e del suo Allegato I.
4. Il materiale rotabile ferroviario acquistato con le risorse di cui al presente decreto è di proprietà della Regione o Provincia Autonoma relativa al servizio ferroviario assegnatario delle risorse, o di soggetto da essa designato, o del soggetto affidatario del servizio, purché ricorra il vincolo di reversibilità in favore della Regione o

Provincia Autonoma stessa, previo riscatto del valore residuo, determinato sulla base dei criteri stabiliti dalla misura 9, dell'Allegato A alla deliberazione 11 novembre 2019, n. 154, dell'Autorità di regolazione dei trasporti, al netto dell'eventuale quota non ammortizzata di contributo pubblico.

#### *Articolo 7*

*(Obblighi di monitoraggio e messa a disposizione dei dati delle sperimentazioni e coerenza con i principi propri dell'interoperabilità e della sicurezza ferroviaria)*

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 il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile.
2. Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili – Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile 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.
3. La Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza e la Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile 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.
4. La Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza e la Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, per gli aspetti di competenza, operano, per l'intero periodo di sperimentazione, a supporto delle strutture, delle amministrazioni e dei soggetti coinvolti nella sperimentazione, al fine di garantire coerenza con i principi propri dell'interoperabilità e della sicurezza ferroviaria per come richiamati dai decreti legislativi 14 maggio 2019, n. 50 e n. 57, ed in tale contesto gestiscono i rapporti con Enti, Organismi e Comitati nazionali, europei ed internazionali per come richiamati dalle norme vigenti.

**Articolo 8**

*(Efficacia)*

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

Prof. Enrico Giovannini

