



Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

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 delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 30 giugno 2022, n. 198, che ha definito le finalità dell'investimento PNRR 3.4 (M2C2) "Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario";

VISTO il Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 30 giugno 2022, n. 199, che ha definito le finalità dell'investimento PNRR 3.3 (M2C2) "Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale";

VISTO l'art. 107 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE);

VISTA la Comunicazione della Commissione sulla nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del TFUE (2016/C 262/01) che, al paragrafo 70, definisce i casi in cui la compensazione dei costi sostenuti per la prestazione di servizi di interesse economico generale non integra un aiuto di Stato;

VISTO il Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione del 17 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del TFUE, ed in particolare l'art. 36-*bis* che, nel quadro degli aiuti per la tutela dell'ambiente, dichiara compatibili con il mercato interno gli aiuti che favoriscono gli investimenti in infrastrutture di ricarica o di rifornimento che forniscono elettricità o idrogeno ai veicoli, alle attrezzature mobili di terminal o alle attrezzature mobili di assistenza a terra;

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 e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70, che agli articoli 4, 6 e nell'allegato, disciplina le condizioni di compatibilità delle compensazioni concesse per l'assolvimento degli oneri di servizio pubblico esentandole dagli obblighi di notifica preventiva di cui all'art. 108, par. 3 del TFUE;

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;

VISTO il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 che ha conferito alle regioni ed agli enti locali le funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale e disciplina le modalità di affidamento dei servizi;

CONSIDERATO che dalle statistiche del parco veicolare nazionale, pur in assenza di una sottocategoria di alimentazione dedicata all'idrogeno, risulta che i veicoli con tale alimentazione rappresentano meno del 3% del numero complessivo di veicoli della stessa categoria immatricolati in Italia;

CONSIDERATA l'opportunità di promuovere l'utilizzo sinergico delle infrastrutture di rifornimento di idrogeno finanziate con risorse pubbliche al fine di incentivare in modo efficiente la diffusione sul mercato dei veicoli alimentati ad idrogeno;

DECRETA

Articolo 1

(Utilizzo temporaneo delle stazioni di ricarica e stoccaggio per finalità commerciali)

1. Le infrastrutture di rifornimento di idrogeno destinato ai veicoli del trasporto pubblico locale automobilistico e ferroviario, realizzate con contributi pubblici assegnati o erogati con provvedimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, possono essere utilizzate temporaneamente anche per l'erogazione di idrogeno a veicoli diversi da quelli utilizzati per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale nella misura in cui sussista una quota di capacità

inutilizzata del relativo impianto e fino al completamento delle flotte di veicoli dedicati al trasporto pubblico locale.

2. Qualora l'impianto sia gestito dal gestore del servizio di trasporto pubblico locale individuato ai sensi dell'art. 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e dell'art. 5 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 i ricavi derivanti dalla fornitura di idrogeno a veicoli diversi da quelli utilizzati per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale devono essere oggetto di contabilità separata e in nessun caso possono determinare una sovracompensazione degli oneri di servizio pubblico imposti dal contratto di servizio. A tal fine il contratto di servizio deve prevedere una apposita procedura volta a verificare l'incidenza di tali introiti sull'equilibrio economico del Piano Economico Finanziario oggetto del contratto e a garantire il recupero di eventuali sovracompensazioni.
3. A prescindere dalla capacità utilizzata, l'utilizzo promiscuo dell'impianto cessa in ogni caso qualora, dalle statistiche del parco veicolare nazionale, risulti che i veicoli alimentati ad idrogeno rappresentano una percentuale pari o superiore al 3% del numero complessivo di veicoli della stessa categoria immatricolati in Italia.

Articolo 2

(Utilizzo permanente delle stazioni di ricarica e stoccaggio per finalità commerciali)

1. Fatto salvo quanto previsto dall'art. 1, le infrastrutture di rifornimento di idrogeno destinato ai veicoli del trasporto pubblico locale automobilistico e ferroviario realizzate con contributi pubblici assegnati o erogati con provvedimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, possono essere utilizzate per l'erogazione di idrogeno a veicoli diversi da quelli utilizzati per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale nei limiti ed alle condizioni previste dall'art. 36-*bis* del Regolamento (UE) n. 651/2014.
2. Le Regioni e le Province Autonome ovvero gli Enti competenti all'esercizio delle funzioni disciplinate dal Decreto Legislativo 19 novembre 1997 n. 422 verificano la sussistenza dei requisiti e delle condizioni stabilite dall'art. 36-*bis* del Regolamento (UE) n. 651/2014 e provvedono all'assolvimento degli obblighi di pubblicità e trasparenza previsti dall'art. 9 del Regolamento medesimo

3. Qualora l'erogazione di idrogeno a veicoli diversi da quelli utilizzati per lo svolgimento di servizi di trasporto pubblico locale integri un aiuto di Stato non esentato dall'obbligo di notifica preventiva ai sensi dell'art. 36-*bis* del Regolamento (UE) n. 651/2014, le Regioni e le Province Autonome ovvero gli Enti competenti all'esercizio delle funzioni disciplinate dal Decreto Legislativo 19 novembre 1997 n. 422 assolvono gli obblighi di notifica di cui all'art. 108, par. 3 del TFUE e consentono l'utilizzo promiscuo dell'impianto ad avvenuto rilascio dell'autorizzazione da parte della Commissione Europea.
4. Qualora l'impianto sia gestito dal gestore del servizio di trasporto pubblico locale individuato ai sensi dell'art. 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 e dell'art. 5 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, i ricavi derivanti dalla fornitura di idrogeno a veicoli diversi da quelli utilizzati per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale devono formare oggetto di contabilità separata e in nessun caso possono determinare una sovracompensazione degli oneri di servizio pubblico imposti dal contratto di servizio. A tal fine il contratto di servizio deve prevedere una apposita procedura volta a verificare l'incidenza di tali introiti sull'equilibrio economico del Piano Economico Finanziario oggetto del contratto e a garantire il recupero di eventuali sovra-compensazioni.

IL MINISTRO