



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE E LA MOBILITA' PUBBLICA SOSTENIBILE

IL DIRETTORE GENERALE

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 funzionali 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 *contestualmente non arreca un danno significativo agli altri obiettivi ambientali prioritari a livello di Unione europea*;

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;

VISTO il principio di sana gestione finanziaria secondo quanto disciplinato nel Regolamento finanziario (UE, Euratom) 2018/1046 e nell'articolo 22 del Regolamento (UE) 2021/241, in particolare in materia di prevenzione dei conflitti di interessi, delle frodi, della corruzione e di recupero e restituzione dei fondi che sono stati indebitamente assegnati;

VISTO il principio di addizionalità del sostegno dell'Unione europea previsto dall'articolo 9 del Regolamento (UE) 2021/241 e il principio di assenza del cosiddetto doppio finanziamento, ossia che non ci sia una duplicazione del finanziamento degli stessi costi da parte del dispositivo e di altri programmi dell'Unione;

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 almeno 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^a 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’articolo 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^a 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’articolo 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”;

VISTI i principi trasversali previsti dal PNRR, quali, tra l’altro, il principio del contributo all’obiettivo climatico e digitale (cosiddetto tagging), il principio di parità di genere e l’obbligo di protezione e valorizzazione dei giovani;

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’articolo 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 27 gennaio 2010, n. 35 "Attuazione della direttiva 2008/68/CE, relativa al trasporto interno di merci pericolose";

VISTO il Regolamento di esecuzione (UE) n. 402/2013 della Commissione, del 30 aprile 2013 e s.m.i, relativo al metodo comune di sicurezza per la determinazione e valutazione dei rischi e che abroga il regolamento (CE) n. 352/2009 Testo rilevante ai fini del SEE;

VISTO il decreto legislativo 14 maggio 2019, n. 50, recante la "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 la "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)";

VISTO il D.M. 9 agosto 2021, n. 319, registrato dalla Corte dei Conti il 06/09/2021 al n. 2659, che assegna risorse per 500 milioni di euro da destinare all'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;

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;

CONSIDERATO che tale Gruppo di Lavoro, nella seduta del 29 settembre 2022, ha approvato un elaborato, trasmesso con nota prot. n. 3591 del 4/10/2022 del Coordinatore della Struttura tecnica di missione, recante l'elenco delle norme, standard e procedure di sicurezza per la distribuzione ed il trasporto su gomma dell'idrogeno e che tra le attività del Gruppo di Lavoro è prevista l'elaborazione di un analogo documento per le applicazioni dell'idrogeno nel settore ferroviario;

VISTO il Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 30 giugno 2022, n. 198, che ha definito le finalità dell'Investimento 3.4 “Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto ferroviario”, del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – componente M2C2;

CONSIDERATO che la fornitura di nuovo materiale rotabile alimentato ad idrogeno (fuel cell) al servizio delle infrastrutture oggetto di investimento è da considerarsi, in ordine alla valutazione della priorità all'ammissione al finanziamento, in maniera analoga a quanto previsto per gli impianti delle infrastrutture su cui il nuovo materiale rotabile verrà impiegato per lo svolgimento del servizio, in quanto ad essi strettamente riferito;

Visto il Sistema di Gestione e Controllo (nel seguito “Si.Ge.Co.”) di investimenti e riforme di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, approvato con decreto del Coordinatore dell'Unità di Missione per il PNRR il 19 luglio 2022;

DECRETA

Articolo 1

(Finalità)

1. Il presente decreto, ai sensi dell'articolo 4 comma 1 del decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili 30 giugno 2022, n. 198, disciplina le modalità per la presentazione delle istanze di accesso alle risorse, nonché i criteri per la valutazione tecnica e la selezione delle proposte progettuali presentate.
2. La dotazione disponibile per il finanziamento dei progetti è pari a 300 milioni di euro, ai sensi dell'articolo 1 del D.M. n. 198 del 30/6/2022.

Articolo 2

(Definizioni)

1. Ai fini dell'applicazione del presente decreto si intende per:
 - a) ***soggetti beneficiari (che corrispondono ai soggetti attuatori di primo livello) dell'assegnazione delle risorse, gli enti di cui all'articolo 2, comma 2, del D.M. n. 198 del 30/6/2022;***

- b) **soggetti attuatori (che corrispondono ai soggetti attuatori di secondo livello)**, di cui si avvalgono gli enti di cui al punto precedente, le aziende che gestiscono l'infrastruttura interessata e/o i servizi di trasporto oggetto di trasformazione verso l'alimentazione ad idrogeno rinnovabile;
 - c) **idrogeno rinnovabile**: idrogeno prodotto a partire da energia rinnovabile in conformità con le metodologie stabilite per i carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica per il trasporto nella direttiva (UE) 2018/2001;
 - d) **tagging climatico**: contributo all'obiettivo climatico teso al conseguimento e perseguimento degli obiettivi climatici ;
 - e) **impianti**: impianti, ed opere connesse, per la produzione, lo stoccaggio, il rifornimento di idrogeno rinnovabile, incluse le condutture di interconnessione tra le varie componenti e quelle per la distribuzione dell'idrogeno rinnovabile;
2. Per quanto riguarda la Gestione Governativa Ferrovia Circumetnea, gestita direttamente dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili nelle more del trasferimento alla Regione Siciliana, in applicazione delle norme di attuazione dello Statuto del medesimo ente territoriale, la Gestione Governativa Ferrovia Circumetnea è considerato beneficiario dell'assegnazione delle risorse e soggetto attuatore degli interventi.

Articolo 3

(Costi ammissibili)

1. I costi ammissibili corrispondono:
 - a. ai costi di realizzazione degli impianti di produzione, stoccaggio e rifornimento di idrogeno rinnovabile, destinati a fornire, per tutta la loro vita tecnica, idrogeno rinnovabile ai veicoli circolanti sulla sede ferroviaria, ed eventualmente anche sulla sede stradale, a servizio esclusivo dei servizi di trasporto pubblico locale;
 - b. ai costi relativi all'acquisizione del materiale rotabile, qualora gli stessi non siano a carico di altre fonti di finanziamento, nei limiti delle risorse disponibili, al fine di rendere funzionale il sistema ferroviario alimentato a idrogeno rinnovabile.
2. I costi di cui al precedente comma 1 lettera a possono includere i costi relativi agli impianti di rifornimento propriamente detta, il miglioramento di componenti, attrezzature o strutture esistenti, le opere di ingegneria civile, gli adeguamenti di terreni o strade, i costi di installazione e i costi sostenuti per ottenere le pertinenti autorizzazioni;
3. Il materiale rotabile ad idrogeno rinnovabile deve disporre degli attrezzaggi di cui all'Allegato 2 al decreto 9 agosto 2021, n. 319.

Articolo 4

(Schema metodologico per le valutazioni previsionali ed i monitoraggi intermedi e finali dell'intervento)

1. Ai fini delle valutazioni previsionali si intende per investimento l'importo corrispondente al fabbisogno per la realizzazione degli impianti.
2. La metodologia per le valutazioni previsionali riguardanti l'investimento si basa sulla determinazione della sostenibilità tecnico-economica dell'investimento e sulla potenzialità di sviluppo per fasi modulari dell'investimento, anche in ottica di utilizzo multiuso dell'idrogeno rinnovabile, con sinergie per l'utilizzo dell'idrogeno rinnovabile da parte da parte di flotte del servizio di trasporto pubblico locale e/o regionale su gomma.
3. Tali valutazioni tengono conto degli aspetti di natura ambientale, trasportistica, energetica, di sicurezza ed economico-gestionale sia in termini di costi sia in termini di esternalità.

4. Sulla base dei flussi di cassa attesi relativi agli elementi di cui sopra andranno calcolati, ai fini della sperimentazione, il VAN ed il TIR dell'investimento, evidenziando anche l'anno di rientro, in cui si verifica il payback dell'investimento (*payback period attualizzato*).
5. Come riferimento per la determinazione differenziale dei flussi di cassa va considerato il caso relativo all'elettrificazione della linea ferroviaria oggetto della sperimentazione dell'alimentazione a idrogeno rinnovabile.
6. Lo schema metodologico per la valutazione dell'investimento comprende il monitoraggio successivo di cui all'articolo 12.

Articolo 5

(Modalità di presentazione delle istanze)

1. Le istanze sono presentate dagli enti beneficiari, fatto salvo quanto precisato al comma 2 dell'articolo 2, e devono essere sviluppate ad un livello di definizione progettuale minimo corrispondente al progetto di fattibilità tecnico-economica; le stesse contengono i seguenti elementi:
 - a. Sezione anagrafica
 - i. Indicazione del soggetto attuatore dell'intervento e della linea ferroviaria a cui si riferisce;
 - ii. indicazione dei soggetti economici responsabili dell'infrastruttura e/o del servizio di trasporto ferroviario e del coordinamento della filiera industriale ed operativa dell'intervento;
 - iii. indicazione del referente per l'istanza,
 - b. Relazione tecnica descrittiva dell'intervento contenente :
 - i. 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 rinnovabile con l'eventuale trasporto, realizzazione di impianti atti alla distribuzione, allo stoccaggio e all'utilizzo dell'idrogeno rinnovabile;
 - ii. le specifiche tecniche degli impianti di produzione dell'idrogeno rinnovabile e delle modalità di trasferimento dell'idrogeno rinnovabile dal sito di produzione a quello di stoccaggio e rifornimento con indicazione di tempi e costi;
 - iii. i documenti di comprova delle eventuali intese già raggiunte o in corso di perfezionamento con aziende titolari di stabilimenti di produzione di idrogeno rinnovabile;
 - iv. le modalità di eliminazione graduale, anche per fasi, del trasferimento dell'idrogeno rinnovabile su mezzi di trasporto stradale, qualora non avvenga tramite mezzi a trazione elettrica o alimentati ad idrogeno rinnovabile,
 - v. piani generali, planimetrie, tavole tecniche indicanti:
 1. la localizzazione dei centri di produzione di idrogeno rinnovabile da utilizzare per la linea ferroviaria oggetto della proposta progettuale;
 2. la localizzazione delle stazioni di stoccaggio e di rifornimento;
 3. localizzazione aree strategiche potenzialmente interessate dagli impianti oggetto della richiesta;
 - vi. specifiche tecniche e delle relative modalità esecutive, nel rispetto della disciplina tecnica relativa a norme, standard e procedure di sicurezza applicabili;

- vii. La descrizione di eventuali interventi infrastrutturali di terra che siano necessari sulla sede ferroviaria;
 - viii. Il numero minimo di treni ad idrogeno (fuel-cell) rinnovabile da acquisire e le loro caratteristiche principali, in particolare quelle relative ai fabbisogni energetici per chilometro percorso e la capienza dei serbatoi;
 - ix. piano di esercizio ferroviario e l'analisi dei fabbisogni energetici richiesti, comprensiva di quelli relativi ai sistemi di cui al punto precedente, con indicazione delle valutazioni previsionali e dei monitoraggi intermedi e finali dell'investimento;
 - x. relazione preliminare di verifica del rispetto del principio DNSH in coerenza con quanto previsto dal regolamento europeo sulla tassonomia delle attività sostenibili e dalle Linee Guida in materia diramate dal Ministero dell'economia e delle finanze;
 - xi. una analisi di sicurezza redatta secondo le norme applicabili e validata da un organismo terzo qualificato (Organismo Indipendente Ferroviario – cosiddetti “OIF”, Organismo di valutazione – cosiddetti “AsBO”);
- c. Relazione economica relativa all'intervento da realizzare contenente:
- i. un'analisi di fattibilità tecnico-economica della conversione dei servizi di trasporto locale e/o regionale verso altre alimentazioni alternative;
 - ii. dimostrazione della sostenibilità tecnico-economica dell'investimento, descritta utilizzando parametri rilevati dalla letteratura tecnica e dalla normativa vigente, con riguardo specifico agli aspetti di natura ambientale, trasportistico, energetico, di sicurezza, economico-gestionale;
 - iii. potenzialità di sviluppo per fasi modulari dell'investimento, anche in ottica di utilizzo multiuso dell'idrogeno rinnovabile, con priorità per le strutture di rifornimento da localizzarsi nelle aree che offrono possibilità di sinergie con l'utilizzo dell'idrogeno rinnovabile da parte 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 rinnovabile, e di ridurre i costi di produzione;
 - iv. Le assunzioni utilizzate per lo sviluppo dei punti sopra indicati, le possibili criticità e le modalità ipotizzate per la loro mitigazione;
 - v. Il computo metrico estimativo, corredato dall'elenco prezzi, con l'importo complessivo necessario per la realizzazione degli impianti di rifornimento, produzione, stoccaggio.
 - vi. La stima dell'importo unitario e complessivo necessario per l'acquisizione del materiale rotabile ed eventuali risorse già disponibili per l'acquisizione del materiale rotabile;
 - vii. Il valore attuale netto (nel seguito VAN) ed il tasso interno di rendimento (nel seguito TIR) dell'investimento,
- d. cronoprogramma previsto per l'attuazione dell'intervento, suddiviso nelle fasi di realizzazione, con l'indicazione delle attività da svolgersi in ciascuna singola fase, ferme restando le fasi di monitoraggio intermedio di cui all'articolo 11.
2. Con le istanze, ai fini delle valutazioni delle proposte progettuali, vengono trasmesse le schede descrittive, redatte utilizzando il modello riportato all'allegato del presente decreto, gli elementi di sintesi di cui all'articolo 3 del D.M. n. 198 del 30/6/2022. Le istanze dovranno riportare la dichiarazione attestante l'assenza di conflitti di interesse e la dichiarazione di impegno, in relazione ai relativi interventi, a raggiungere i traguardi e gli obiettivi nei tempi stabiliti dal PNRR, e a rispettare le condizionalità ivi previste.

3. Le istanze e gli allegati di cui ai commi 1 e 2 sono—trasmesse via PEC all’indirizzo dg.tpl-div4@pec.mit.gov.it entro il termine di **30 giorni** dalla data di pubblicazione del presente decreto e devono avere il seguente oggetto: “Istanza di ammissione al contributo per la sperimentazione dell’idrogeno per il trasporto ferroviario”.

Articolo 6

(Istruttoria per la valutazione di ammissibilità al finanziamento delle proposte progettuali)

1. L'istruttoria per la valutazione di ammissibilità al finanziamento delle proposte progettuali è volta a verificare la presenza di tutta la documentazione richiesta e la coerenza della soluzione evidenziata.
2. Per la valutazione di ammissibilità al finanziamento delle proposte progettuali la competente Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale e Regionale e la Mobilità Pubblica Sostenibile istituisce una Commissione di valutazione, di cui potranno fare parte anche componenti designati dalla Struttura Tecnica di missione ed esperti nella materia oggetto del presente decreto.
3. Le proposte progettuali possono essere ammesse alla fase di valutazione a condizione che la relazione richiamata al punto x) dell’articolo 5, comma 1 lettera b, soddisfi i criteri previsti dal regolamento (UE) 2020/852 e dalla comunicazione della Commissione UE 2021/C 58/01 recante “Orientamenti tecnici sull’applicazione del principio «non arrecare un danno significativo» a norma del regolamento sul dispositivo per la ripresa e la resilienza”.
4. Le proposte progettuali relative alle aree ed alle esigenze già individuate di cui all’articolo 3 comma 3 del D.M. n. 198 del 30/6/2022 sono ammesse a finanziamento purché redatte secondo le modalità stabilite all’articolo 5 e nella misura in cui siano coerenti con le finalità generali dell’intervento.
5. Alle ulteriori proposte progettuali è attribuito un punteggio, fino ad un massimo di 30 punti, secondo i criteri esposti nella seguente tabella, sulla base della valutazione, effettuata dalla Commissione, della relazione tecnica, della relazione economica e del cronoprogramma allegati all’istanza:

Numero criterio	Descrizione criterio	Punti attribuibili
1	Sostenibilità tecnico-economica dell’investimento (anche sulla base di VAN e TIR):	da 1 a 6
2	Minimizzazione dello svolgimento delle attività di rifornimento e utilizzo dell’idrogeno rinnovabile dai siti di produzione e stoccaggio e modalità di eliminazione graduale, anche per fasi, del trasferimento dell’idrogeno rinnovabile su mezzi di trasporto stradale, qualora non avvenga tramite mezzi a trazione elettrica o alimentati ad idrogeno rinnovabile.	da 1 a 6
3	Possibilità di sinergie per l’utilizzo di idrogeno rinnovabile con altri sistemi di trasporto pubblico locale e regionale.	da 1 a 6
4	Disponibilità di cofinanziamento per l’eventuale acquisizione del materiale rotabile alimentato ad idrogeno rinnovabile (anche in coerenza con l’utilizzo di investimenti relativi alle risorse di cui alla componente M2C2 del PNRR – Investimento 4.4 “Rinnovo flotte bus e treni verdi”).	da 1 a 6
5	Livello di maturità della proposta progettuale sulla base degli elementi forniti e coerenza tra gli elementi tecnico-economico- temporali in essa descritti.	da 1 a 6

6. La Commissione effettua la valutazione delle proposte progettuali entro 20 giorni dal termine di scadenza per la presentazione delle istanze, determinando anche per ciascuna l'importo ammissibile al finanziamento, distinto per impianti (produzione, distribuzione, stoccaggio, rifornimento) e materiale rotabile.
7. In caso di proposte progettuali redatte in maniera difforme da quanto previsto al comma 1 del precedente articolo 5, o nel caso siano necessari chiarimenti o integrazioni, è ammessa la procedura analoga a quella del soccorso istruttorio di cui all'articolo 83, comma 9, d.lgs. n. 50/2016, da poter utilizzare una sola volta per ogni istanza, con l'assegnazione del termine massimo di giorni 5 per fornire i chiarimenti o le integrazioni richieste. In caso di assenza o incompletezza di riscontro, l'istanza di presentazione della proposta progettuale decade.
8. Entro i successivi 5 giorni la Commissione conclude la valutazione delle istanze e redige la graduatoria delle ulteriori proposte progettuali, di cui al comma 5, redatta in funzione del punteggio assegnato.
9. Per ognuna delle proposte progettuali di cui al comma 7 la commissione indica il beneficiario e l'importo ammissibile al finanziamento, distinto per impianti (produzione, distribuzione, stoccaggio, rifornimento) e materiale rotabile.

Articolo 7

(Determinazione del contributo ed assegnazione delle risorse)

1. All'esito della procedura di valutazione e di selezione delle istanze di cui all'articolo 4, è disposta, con ulteriore decreto dirigenziale da emanare entro **15 giorni** dal completamento dell'istruttoria di ammissione al contributo, l'assegnazione delle relative risorse secondo i criteri di cui ai commi seguenti.
2. Le risorse saranno assegnate ai beneficiari titolari delle proposte progettuali di cui all'articolo 3 comma 3 del D.M. n. 198 del 30/6/2022 per l'importo ammissibile relativo agli impianti;
3. Fino all'occorrenza di 300 milioni di euro, le ulteriori risorse residue dall'applicazione del comma 2 saranno assegnate ai beneficiari, per la realizzazione di impianti, in funzione della graduatoria di cui al comma 7 dell'articolo 5.
4. Ulteriori risorse residue, nell'ambito delle disponibilità, potranno essere assegnate ai beneficiari che non siano già destinatari di risorse per l'acquisizione di materiale rotabile a idrogeno rinnovabile, per l'acquisto di treni, con priorità per le proposte progettuali relative alle aree ed alle esigenze già individuate di cui all'articolo 3, comma 3, del DM n. 198 del 30/06/2022.
5. Nell'applicazione dei commi precedenti si tiene conto che un importo minimo del 40 % delle risorse di cui all'articolo 1 comma 1 del D.M. n. 198 del 30/6/2022 deve essere assegnato per il finanziamento dei progetti da realizzare nelle regioni elencate all'articolo 1 comma 7 del medesimo D.M.
6. Il decreto dirigenziale di cui al comma 1 determina anche il cronoprogramma di attuazione degli interventi ammessi a contributo, sulla base di quello allegato all'istanza di cui all'articolo 5, ai fini di stabilire le scadenze per il monitoraggio intermedio di cui all'articolo 11.

Articolo 8

(Erogazione delle risorse)

1. Su richiesta dei beneficiari ammessi all'assegnazione delle risorse secondo le procedure di cui al precedente articolo 4, i contributi sono erogati nel modo seguente:
 - a) un'anticipazione del 10 % dell'importo assegnato entro 30 giorni dalla registrazione degli organi competenti del decreto dirigenziale di cui al comma 1

- del precedente articolo 7 e a seguito di un'attestazione dell'avvio dell'attuazione dell'intervento ovvero delle procedure propedeutiche alla fase di attuazione;
- b) il successivo 80 % in funzione dello stato di avanzamento dell'intervento, che è comunicato a cura del beneficiario per importi non inferiori al 10% dell'importo assegnato;
 - c) Il restante 10% alla conclusione dei lavori debitamente comprovata.
2. La liquidazione delle rate di contributo di cui al comma 1, lettera c) avviene a seguito di presentazione da parte dell'assegnatario di apposita richiesta sulla base degli stati di avanzamento dei lavori risultanti dal cronoprogramma approvato in sede di provvedimento di ammissione al contributo previa rendicontazione amministrativo contabile relativa alla corrispondente fase di realizzazione dell'intervento. A tal fine, l'assegnatario è tenuto a presentare, nei trenta giorni successivi alla data di scadenza dello stato di avanzamento, la documentazione necessaria ed, in particolare:
- a) dichiarazione attestante lo stato di avanzamento dei lavori da cui risulti la corrispondenza tra le lavorazioni effettuate ed il cronoprogramma approvato;
 - b) analitica descrizione dello stato di avanzamento dei lavori relativo al periodo di riferimento;
 - c) documentazione contabile attestante la spesa sostenuta;
 - d) ogni altra documentazione che l'Amministrazione riterrà di richiedere ai fini di interesse.
3. Qualora dalla rendicontazione risultasse una maggiore spesa sostenuta, resta fermo l'ammontare del contributo determinato in fase di provvedimento di ammissione. In caso di minore spesa il contributo ammesso viene proporzionalmente rideterminato. Qualora dalla rendicontazione risultasse una spesa inferiore all'anticipazione già erogata gli assegnatari sono tenuti alla contestuale restituzione della somma eccedente.
4. Ove la rendicontazione sia ritenuta irregolare o incompleta, la Direzione ne dà comunicazione all'assegnatario indicandone le cause ed assegnando un termine massimo di 30 (trenta) giorni per provvedere alla regolarizzazione o all'integrazione. Qualora le integrazioni richieste non vengano prodotte nei termini assegnati, si procede con l'istruttoria sulla base della documentazione agli atti e, qualora la stessa sia insufficiente, si procede alla riduzione del contributo per inammissibilità della spesa e, in presenza dei presupposti, alla revoca della concessione del contributo. Qualora la rendicontazione non pervenga entro il termine, viene concesso all'assegnatario un ulteriore termine per provvedere. Qualora la rendicontazione non venga nuovamente trasmessa, si procede alla revoca del contributo.
5. L'erogazione del contributo può essere sospesa in caso di violazione sanabile dei principi del "do not significant harm" (DNSH) e tagging climatico.

Articolo 9

(Tempi di attuazione e obblighi del soggetto beneficiario)

1. Il beneficiario è obbligato ad assumere, entro il 30/06/2023, direttamente o per il tramite dell'eventuale soggetto attuatore, le obbligazioni giuridicamente vincolanti inerenti gli interventi, pena la revoca del contributo di cui all'articolo 7.
2. L'obbligazione giuridicamente vincolante s'intende assunta con la stipula da parte del beneficiario o dell'eventuale soggetto attuatore di un atto negoziale che impegna un terzo alla esecuzione degli interventi ammessi a finanziamento.

3. La verifica del rispetto del termine della stipula dell'obbligazione giuridicamente vincolante avviene attraverso la data di sottoscrizione del contratto riportata sul sistema SIMOG per il CIG o i CIG corrispondenti.
4. I soggetti beneficiari sono tenuti in particolare a:
 - a) utilizzare la PEC per la trasmissione di tutte le comunicazioni relative al procedimento di concessione del contributo;
 - b) realizzare le attività progettuali in coerenza con i principi e gli obblighi specifici del PNRR relativamente al principio del "Do No Significant Harm" (DNSH) e al principio del Tagging climatico;
 - c) avviare tempestivamente le attività progettuali nei termini approvati con il provvedimento di ammissione per non incorrere in ritardi attuativi e concludere l'intervento nella forma, nei modi e nei tempi previsti dal cronoprogramma approvato e a sottoporre all'Amministrazione centrale responsabile di intervento le eventuali modifiche al progetto presentato in sede di ammissione, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 13 del presente decreto;
 - d) obbligarsi a portare a conoscenza della Direzione ogni atto, fatto, notizia suscettibile di influire sulla realizzazione dell'intervento;
 - e) realizzare l'intervento conformemente al provvedimento di ammissione a contributo assumendo la responsabilità solidale con eventuali altri assegnatari o soggetti associati;
 - f) rispettare l'obbligo di rilevazione e imputazione nel sistema informatico dei dati di monitoraggio sull'avanzamento procedurale, fisico e finanziario del progetto, dall'articolo 22.2 lettera d) del Regolamento (UE) 2021/241;
 - g) comprovare il conseguimento dei target e dei milestone associati agli interventi con la produzione e l'imputazione nel sistema informatico della documentazione probatoria pertinente;
 - h) assicurare la conservazione della documentazione progettuale in fascicoli cartacei o informatici ai fini della completa tracciabilità delle operazioni - nel rispetto di quanto previsto dal d.lgs. 82/2005 e ss.mm.ii. e all'articolo 9 punto 4 del decreto-legge 77 del 31 maggio 2021, convertito con legge 29 luglio 2021, n. 108 - che, nelle diverse fasi di controllo e verifica previste dal sistema di gestione e controllo del PNRR, dovranno essere messi prontamente a disposizione su richiesta dell'Amministrazione centrale responsabile di intervento, del Servizio centrale per il PNRR, dell'Unità di Audit, della Commissione europea, dell'OLAF, della Corte dei Conti europea (ECA), della Procura europea (EPPO) e delle competenti Autorità giudiziarie nazionali;
 - i) rispettare le tempistiche previste, in particolare per la presentazione della rendicontazione;
 - j) adottare misure adeguate volte a rispettare il principio di sana gestione finanziaria, in particolare in materia di prevenzione dei conflitti di interesse, delle frodi, della corruzione e del recupero dei fondi che sono stati indebitamente assegnati e al rispetto del principio di addizionalità del sostegno dell'Unione Europea;
 - k) effettuare i controlli di gestione e i controlli amministrativo-contabili previsti dalla legislazione nazionale applicabile per garantire la regolarità delle procedure e delle spese sostenute prima di rendicontarle all'Amministrazione centrale

responsabile, nonché la riferibilità delle spese al progetto ammesso al finanziamento sul PNRR;

- l) identificare l'intervento con un codice unico di progetto (CUP);
- m) adottare una contabilità separata e un'apposita codificazione contabile per tutte le transazioni relative all'intervento finanziato, al fine di garantire la tracciabilità delle spese relative all'iniziativa nel sistema contabile dell'assegnatario e nell'organizzazione di un apposito fascicolo di progetto;
- n) attestare, per gli interventi oggetto di finanziamento con il presente decreto l'assenza del cosiddetto doppio finanziamento ai sensi dell'articolo 9 del Regolamento (UE) 2021/241, ossia che non ci sia una duplicazione del finanziamento degli stessi costi da parte del dispositivo e di altri programmi dell'Unione o nazionali;
- o) conservare presso i propri uffici, per 6 (sei) anni dalla data dell'atto di approvazione della rendicontazione, anche in formato digitale la documentazione relativa all'intervento;
- p) consentire ed agevolare ispezioni e controlli;
- q) comunicare eventuali variazioni in relazione a variazioni e modifiche societarie e/o di sede o dei soggetti muniti di rappresentanza;
- r) a presentare la documentazione inerente al conto corrente dedicato in ottemperanza alle previsioni di cui all'articolo 3 della L. 136/2010.

Articolo 10

(Vincoli sugli impianti e i rotabili oggetto di finanziamento)

1. Gli impianti e i rotabili che sono oggetto di assegnazione delle risorse ai sensi dell'articolo 7, sono sottoposte ai vincoli di reversibilità e di destinazione secondo quanto stabilito all'articolo 6 del D.M. 30 giugno 2022 n. 198.
2. Gli impianti realizzati con le risorse di cui al presente decreto sono di proprietà dell'ente beneficiario, oppure sono soggette al vincolo di reversibilità a favore dell'ente beneficiario previo riscatto del valore residuo o di un eventuale cofinanziamento da parte del soggetto attuatore.
3. Il vincolo di cui al comma precedente sussiste anche per il materiale rotabile ferroviario acquistato con le risorse di cui al presente decreto.
4. Gli impianti finanziati con le risorse del presente decreto potranno essere utilizzati, per tutta la loro vita tecnica, esclusivamente per il deposito e lo stoccaggio di idrogeno rinnovabile.
5. Gli impianti ed i rotabili che sono finanziati in attuazione del presente decreto sono destinati esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale.

Articolo 11

(Monitoraggio intermedio e vigilanza)

1. Ferme restando le comunicazioni necessarie alle erogazioni finanziarie di cui all'articolo 8, i beneficiari utilizzano il sistema REGIS per indicare lo stato di avanzamento degli interventi.
2. Lo stesso sistema sarà utilizzato dalla Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale e Regionale e la Mobilità Pubblica Sostenibile per effettuare verifiche sull'andamento degli interventi.
3. Le scadenze per il monitoraggio dell'attuazione dell'intervento sono fissate come segue:
 - a. Obbligazione giuridicamente vincolante (30/06/2023)
 - b. Consegna dei lavori (31/8/2023)
 - c. Avanzamento lavori 50% (30/06/2025);
 - d. Milestone finale (30/06/2026).

Articolo 12

(Monitoraggio successivo alla realizzazione degli interventi)

1. Ai fini della valutazione della sperimentazione dell'applicazione dell'idrogeno rinnovabile ai sistemi ferroviari le scadenze per il monitoraggio successivo sono fissate annualmente per cinque anni dopo l'immissione in servizio degli impianti.
2. In corrispondenza delle scadenze dei monitoraggi di cui al comma 1, i soggetti beneficiari dovranno trasmettere alla Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale e Regionale e la Mobilità Pubblica Sostenibile i seguenti elementi informativi:
 - a. Confronto tra i flussi di cassa previsionali - di cui all'articolo 4, ed effettivi, scomposti nelle loro varie componenti;
 - b. Relazione riguardante l'andamento dell'esercizio del sistema di trasporto e le eventuali criticità derivanti dall'introduzione della nuova tecnologia e dell'evoluzione della normativa in materia di sicurezza;
 - c. Una relazione riguardante le problematiche strettamente tecniche (ad esempio guasti e interventi di manutenzione non programmata) sia relative agli impianti sia al materiale rotabile ad idrogeno rinnovabile posto in servizio.
3. Su specifica disposizione della Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale e Regionale e la Mobilità Pubblica Sostenibile, gli elementi informativi di cui al comma 7 potranno anche essere acquisiti utilizzando il sistema informativo dell'Osservatorio nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio della mobilità pubblica locale sostenibile di cui al Decreto-Legge 16 giugno 2022, n. 68, convertito con modificazioni dalla L. 5 agosto 2022, n. 108, articolo 8 comma 2.

Articolo 13

(Variazioni progettuali)

1. Il soggetto beneficiario o l'eventuale soggetto attuatore, mediante perizie, potrà disporre, conformemente alla normativa vigente, le variazioni che, in fase esecutiva, si dovessero rendere necessarie per la realizzazione dell'opera. Ogni eventuale variante in corso d'opera dovrà essere debitamente autorizzata dal Responsabile Unico del Procedimento nel rispetto della normativa vigente.
2. Le varianti sono trasmesse dal soggetto beneficiario alla Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e della mobilità pubblica sostenibile corredate da dichiarazione da parte del Responsabile del Procedimento in merito alla natura delle stesse, ai fini di eventuali valutazioni da parte del Ministero.

Articolo 14

(Annullamento, revoca e rideterminazione del contributo)

1. Il provvedimento di concessione del contributo è annullato qualora sia riscontrati originari vizi di illegittimità o di merito indotti dalla condotta dell'assegnatario non conforme al principio della buona fede.
2. Il provvedimento di concessione può essere revocato o annullato per ciascun intervento:
 - a. nel caso di rinuncia dell'assegnatario;
 - b. ove le verifiche istruttorie sulla rendicontazione diano esito negativo ovvero non sia possibile concluderle per reiterata carenza documentale;
 - c. non siano consentite ispezioni e controlli al personale dell'Amministrazione;

- d. in caso di accertata e non sanabile violazione dei principi del “do not significant harm” (DNSH) e tagging climatico;
 - e. qualora sia accertata la non veridicità del contenuto di rilievo nelle dichiarazioni presentate in sede di domanda di ammissione o nelle successive fasi della procedura;
 - f. per grave negligenza o omissioni nella realizzazione degli interventi tali da comprometterne la conclusione nei tempi previsti;
 - g. per ogni ulteriore atto, fatto o azione riconducibile alla responsabilità dell’assegnatario che pregiudichi la realizzazione dell’intervento;
 - h. per gravi violazioni delle condizioni del decreto ministeriale n. 198/2022.
3. Nei casi previsti, la Direzione comunica tempestivamente ai soggetti interessati l’avvio del procedimento di annullamento o di revoca del provvedimento di ammissione o la rideterminazione del contributo. Le somme eventualmente erogate e non dovute sono recuperate con le modalità di legge.

Articolo 15

(Supporto)

1. La Struttura Tecnica di Missione e la Direzione generale per il Trasporto Pubblico Locale e Regionale e la Mobilità Pubblica Sostenibile effettuano la supervisione degli interventi in fase di realizzazione e, al fine di garantire la coerenza con i principi di cui al comma 4 dell’articolo 7 del D.M. 198 del 30/6/2022, dando eventuali indicazioni sullo svolgimento di alcune specifiche fasi realizzative.

Articolo 16

(Conformità alle procedure PNRR)

1. Gli interventi ammessi a contributo sono attuati nel rispetto degli obiettivi e delle condizionalità previste dal PNRR.
2. Le disposizioni di erogazione delle risorse, monitoraggio e vigilanza sono attivate in conformità alle procedure previste dalla competente Unità di Missione PNRR di questo Ministero, meglio specificate nel Si.Ge.Co. del Ministero Delle Infrastrutture E Della Mobilità Sostenibili.

Articolo 17

(Trattamento dei dati)

1. I dati personali e sensibili forniti alla Direzione saranno raccolti, trattati e conservati, nel rispetto dei principi di correttezza, liceità e trasparenza amministrativa, per la gestione ed il corretto svolgimento delle procedure di cui alla presente disciplina, secondo le modalità previste dalle leggi e dai regolamenti vigenti, in ottemperanza a quanto stabilito dal d.lgs. 196/2003, Codice in materia di protezione dei dati personali (di seguito Codice privacy), e dal Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio (di seguito GDPR).
2. I dati saranno trattati a mezzo di sistemi informatici o manuali per le finalità istituzionali di gestione dei procedimenti contributivi e saranno conservati in archivi informativi e/o cartacei.
3. Ai sensi dell’articolo 13 del Codice privacy si segnala che il titolare del trattamento è la Direzione Generale per il Trasporto Pubblico Locale e Regionale e la Mobilità Pubblica Sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Articolo 18

(Pubblicazione ed efficacia)

1. Il presente decreto è pubblicato sul sito del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.
2. Il presente decreto è efficace dal giorno della pubblicazione.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Angelo Mautone)