



CORTE DEI CONTI

**COLLEGIO DEL CONTROLLO CONCOMITANTE
PRESSO LA SEZIONE CENTRALE DI CONTROLLO SULLA
GESTIONE DELLE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO**

composto dai magistrati

Massimiliano Minerva	Presidente
Federico Pepe	Consigliere
Maria Nicoletta Quarato	Consigliere
Paola Briguori	Consigliere
Alessandro Forlani	Consigliere
Fedor Melatti	Referendario relatore
Gaspere Rappa	Referendario

nella camera di consiglio del 26 aprile 2023

ha assunto la seguente

DELIBERAZIONE

VISTO l'art. 100, secondo comma, della Costituzione;

VISTA la legge 14 gennaio 1994, n. 20 e s.m.i.;

VISTO il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti, approvato con R.D. 12 luglio 1934, n. 1214 e s.m.i.;

VISTO l'art. 11 della legge 4 marzo 2009, n. 15;

VISTO l'art. 22 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120;

VISTO il Regolamento per l'organizzazione delle funzioni di controllo della Corte dei conti, approvato con deliberazione delle Sezioni Riunite 16 giugno 2000, n. 14 e s.m.i.;

VISTA la deliberazione del Consiglio di Presidenza della Corte dei conti 10 novembre 2021, n. 272;

VISTA la deliberazione delle Sezioni Riunite in sede di controllo 23 dicembre 2022, n. 43, con la quale è stato approvato il documento concernente la “Programmazione dei controlli e delle analisi della Corte dei conti per il 2023”, ai sensi dell’art. 5 del Regolamento per l’organizzazione delle funzioni di controllo della Corte dei conti, approvato con deliberazione n. 14/DEL/2000 cit.;

VISTA la deliberazione del Collegio del controllo concomitante n. 1 del 17 gennaio 2023, con la quale è stato approvato il “Quadro programmatico del controllo concomitante sulle gestioni pubbliche statali in corso di svolgimento per l’anno 2023” (Programmazione 2023);

VISTO il decreto n. 5/2022 con cui il Presidente del Collegio ha assegnato al Referendario Fedor Melatti l’istruttoria del progetto “Sviluppo di stazioni di rifornimento a base di idrogeno” - M2C2- 3.3.;

VISTE le note istruttorie prot. n. 153 del 14 aprile 2022, prot. n. 202 del 17 maggio 2022, prot. n. 366 del 30 giugno 2022, prot. n. 786 del 19 ottobre 2022, prot. n. 260 del 6 marzo 2023 e prot. n. 448 del 18.4.2023 e le corrispondenti note di risposta prot. n. 207 del 24 maggio 2022, prot. n. 884 del 4 novembre 2022, prot. n. 1040 del 28 novembre 2022, prot. n. 299 del 17 marzo 2023 e n. 9839 del 20.4.2023;

VISTA la relazione del 3 aprile 2023 con cui il Magistrato istruttore ha rassegnato al Presidente del Collegio le conclusioni della fase istruttoria;

VISTA la nota prot. n. 389 del 4 aprile 2023 del Presidente del Collegio, con cui è stata trasmessa al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la suddetta relazione conclusiva assegnando il termine del 17 aprile per eventuali controdeduzioni;

VISTA la nota di controdeduzioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prot. n. 899 del 17 aprile 2023;

VISTA la relazione del 20 aprile 2023 del Magistrato istruttore, recante la richiesta di deferimento al Collegio delle questioni emerse all’esito della fase istruttoria;

VISTA l'ordinanza n. 8/2023/CCC con cui il Presidente ha convocato l'odierna camera di consiglio;

UDITO nella camera di consiglio del 26 aprile 2023, il Magistrato relatore Fedor Melatti;

FATTO E DIRITTO

1. Quadro normativo di riferimento

Il controllo concomitante, per la prima volta introdotto dall'articolo 11, comma 2, della legge 4 marzo 2009 n. 15, è stato recentemente rinnovato, in una più specifica declinazione, dall'art. 22 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

Il controllo concomitante affianca l'azione amministrativa nei singoli segmenti di attuazione delle diverse misure ed interventi previsti dal legislatore.

Come evidenziato dalle Sezioni Riunite in sede di controllo di questa Corte già all'indomani dell'approvazione della legge n. 15 del 2009, il controllo concomitante rinvia ad un controllo su gestioni "in corso di svolgimento", cioè "...gestioni non ancora concluse, in ordine alle quali sono possibili interventi correttivi tali da poter determinare il mancato avverarsi, o quanto meno l'interruzione, di situazioni illegittime o pregiudizievoli" attraverso correttivi "in corso d'opera, mirati anche alla prevenzione, come tali più efficaci di quelli essenzialmente preordinati a misure di riparazione del danno o all'indicazione di correttivi" (cfr. SS.RR. in sede di controllo, deliberazione n. 29/CONTR/09).

La vigente normativa tipizza vari esiti dell'attività di controllo concomitante, così schematizzabili:

a) nei casi previsti dall'art. 11, comma 2, legge n. 15/2009 (gravi irregolarità gestionali, gravi deviazioni da obiettivi, procedure o tempi di attuazione), comunicazione, per il tramite del Presidente della Corte, al Ministro, il quale può disporre la sospensione dell'impiego delle somme, in quanto espressamente richiamata dall'art. 22 del d.l. 76/2020; inoltre, in caso di rilevanti ritardi nella

realizzazione di piani e programmi, erogazione di contributi ovvero nel trasferimento di fondi: comunicazione al Ministro, il quale rimuove gli impedimenti o adotta gli atti previsti dalla norma;

b) nei casi previsti dall'art. 22 del d.l. n. 76 del 2020 (gravi irregolarità gestionali o rilevanti ed ingiustificati ritardi nell'erogazione di contributi), comunicazione all'Amministrazione ai fini della responsabilità dirigenziale ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 21, comma 1, del d. lgs. n. 165/2001.

Oltre agli esiti normativamente previsti, qualora accerti la presenza di ritardi o di carenze gestionali tali da non integrare la soglia di gravità prevista dalle disposizioni di cui alla legge n. 15 del 2009 e al d.l. n. 76 del 2020, il Collegio può indirizzare all'Amministrazione specifiche raccomandazioni e avvisi (warning), affinché venga stimolato un percorso autocorrettivo - che l'Amministrazione potrà declinare sia a livello decisionale sia a livello organizzativo e di controllo interno - che porti ad una più efficace ed efficiente gestione delle risorse finanziarie. Come già a suo tempo evidenziato dalla Corte costituzionale in materia di controllo sulla gestione, "perché questo obiettivo possa essere efficacemente perseguito, è determinante l'attribuzione di tale funzione di controllo a un organo, come la Corte dei conti, la cui attività contrassegna un momento di neutralizzazione rispetto alla conformazione legislativa (politica) degli interessi" (Corte cost., sentenza n. 29/1995)

2. Breve inquadramento dell'investimento.

L'investimento, che vede quale soggetto attuatore il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), prevede lo sviluppo di almeno 40 stazioni di rifornimento a base di idrogeno, nel quadro delineato dalla Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio n. 2014/94/UE, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

Per la realizzazione dell'investimento il PNRR prevede risorse per euro 230.000.000 e, quale *target*, lo sviluppo di almeno 40 stazioni di rifornimento a base di idrogeno

per veicoli leggeri e pesanti entro il mese di giugno 2026, secondo le seguenti scadenze (cfr. Decisione di esecuzione del Consiglio del 13 luglio 2021 e *Operational arrangements* siglati dall'Italia e dalla Commissione europea il 22 dicembre 2021):

M2C2-14 (scadenza T1 2023) - Aggiudicazione di (tutti gli) appalti pubblici per lo sviluppo di almeno 40 stazioni di rifornimento a base di idrogeno in linea con la direttiva 2014/94/UE sull'infrastruttura per combustibili alternativi;

M2C2-15 (scadenza T2 2026) - Sviluppo di almeno 40 stazioni di rifornimento a base di idrogeno per veicoli leggeri e pesanti in linea con la direttiva 2014/94/UE.

3. L'attività istruttoria svolta.

Nella prima nota di riscontro -prot. n. 207 del 24 maggio 2022- il Ministero, dopo aver premesso che *“l'intervento, nello specifico, prevede una Milestone (M2C2-14), con scadenza T1 2023, relativa alla notifica di aggiudicazione degli appalti per lo sviluppo di almeno 40 stazioni di rifornimento a base di idrogeno (in linea con la direttiva 2014/94/UE sull'infrastruttura per i combustibili alternativi) e un target (M2C2-15), con scadenza T2 2026, che prevede la realizzazione di almeno 40 stazioni di rifornimento a base di idrogeno veicoli leggeri e pesanti in linea con la sopra citata direttiva”*, ha specificato, con riferimento all'indeterminatezza del target rilevata in nota istruttoria, che *“con riferimento al target numerico, nella fase attuale di predisposizione della misura non è ancora possibile identificare con esattezza il numero di stazioni di rifornimento realizzabili, fermo restando il target minimo previsto dal PNRR”*.

Il Ministero ha dato conto delle attività svolte, evidenziando che *“nel corso di questi mesi, la struttura Tecnica di Missione di questa amministrazione, insieme alla Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali, responsabile dell'intervento, hanno avviato un Tavolo tecnico con il MiTE per l'individuazione dei progetti, svolgendo anche delle riunioni di approfondimento tematiche con vari soggetti di natura pubblica e privata potenzialmente coinvolte dalla misura in questione, al fine di identificare i criteri e le caratteristiche degli investimenti oggetto del D.M. da emanare”*.

Quanto al cronoprogramma ed al rispetto dello stesso, il Ministero ha comunicato che *“il cronoprogramma della misura (coerentemente con gli interim-step previsti all'interno del PNRR) prevede l'emanazione del decreto ministeriale con i criteri per l'ubicazione delle stazioni di rifornimento lungo le autostrade e gli hub logistici (T2 2022) e l'emanazione del decreto direttoriale con esplicitazione della procedura per la presentazione delle domande di installazione delle stazioni di rifornimento e l'avvio della valutazione tecnica (T3 2022).*

Allo stato attuale, non sono ancora stati emanati atti amministrativi, mentre il citato decreto funzionale al raggiungimento dell'interim step verrà emanato entro giugno 2022”.

Con nota istruttoria prot. n. 366 del 30.6.2022 sono state chieste informazioni in merito all'emanando decreto ministeriale, ovvero la trasmissione dello stesso, ove emanato.

Il Ministero ha quindi inviato per le vie brevi il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n. 199 del 30.6.2022.

Il citato decreto, nel dare atto nelle premesse che l'Interim step- 1 *Definition of the criteria of the refuelling station along the highways and logistic hubs degli Operational Arrangements (OA)* prevede come *“timeline for completion”* il secondo trimestre 2022 e che, come ricordato, la misura in esame individua la *milestone M2C2- 14* (aggiudicazione entro il 31 marzo 2023 di tutti gli appalti pubblici per lo sviluppo di stazioni di rifornimento a base di idrogeno) ed il *target M2C2- 15* (attivazione entro il 30 giugno 2026 di almeno 40 stazioni di rifornimento), prevede, in sintesi, che le risorse complessivamente disponibili per l'investimento in esame ammontano a 230 milioni di euro, con la finalità di sviluppare una sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale, associando questa sperimentazione allo sviluppo della produzione e dell'uso di idrogeno (art. 1, commi 1-3).

Le stazioni di rifornimento finanziate con tali risorse devono garantire l'accesso degli utenti senza alcuna discriminazione relativa alle tariffe, a metodi di applicazione di pagamento e ad altri termini e condizioni d'uso, fatte salve le

stazioni funzionali al rifornimento dei mezzi di trasporto pubblico locale alimentati ad idrogeno (art. 1, comma 4).

Si prevede, altresì, che in attuazione dell'art. 2, comma 6-bis, del d.l. n. 77/ 2021 convertito in legge n. 108/2021, un importo pari ad almeno il 40% delle risorse sia destinato al finanziamento di interventi da realizzare nelle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia, tenendo conto della effettiva sussistenza della domanda (art. 1, comma 8).

L'assegnazione delle risorse (art. 2) è stabilita con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - Direzione generale per le strade le autostrade, l'alta sorveglianza delle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessionari autostradali, secondo quanto definito nel successivo articolo 4, sulla base di una *“procedura competitiva, con riferimento a criteri chiari, trasparenti e non discriminatori”*.

L'art. 2, comma 2, prevede che i finanziamenti relativi alla realizzazione delle stazioni di rifornimento di idrogeno siano concessi nel limite massimo del 50% del costo.

L'art. 3 individua i criteri per la localizzazione delle stazioni di rifornimento, prevedendo che si considerano prioritarie le aree strategiche per i trasporti stradali pesanti, quali le zone prossime a terminal interni e le rotte più densamente attraversate da mezzi per il trasporto delle merci a lungo raggio e per i servizi di trasporto pubblico locale e/o regionale con mezzi alimentati a idrogeno.

La localizzazione delle stazioni di rifornimento deve rispondere, in via prioritaria, alle esigenze delle seguenti aree (art. 3, comma 2):

- l'asse stradale del Brennero in direzione nord-sud sino alla pianura padana, e le infrastrutture di trasporto ad esso contigue;
- il corridoio est-ovest da Torino a Trieste e le infrastrutture di trasporto ad esse contigue;

- i corridoi delle reti trans-europee di trasporto (TEN-T) e i punti transfrontalieri (*cross-border*);
- l'ambito territoriale di riferimento dei servizi di trasporto pubblico locale e/o regionale con materiale rotabile alimentato a idrogeno;
- l'ambito delle *Hydrogen valleys* e le relative infrastrutture di trasporto.

L'art. 3, comma 3, prevede che la citata Direzione generale del MIMS provveda alla valutazione ed alla selezione delle proposte progettuali sulla base dei criteri indicati nel medesimo comma, a seguito dell'emanazione di uno specifico decreto da parte della stessa Direzione, nel quale sono disciplinate le modalità di presentazione delle istanze di accesso alle risorse e le proposte progettuali (art. 4). Si prevede, altresì, che con decreto della citata Direzione generale sono stabilite le modalità di utilizzo ed erogazione delle risorse (art. 5).

L'art. 6 prevede infine specifici obblighi di monitoraggio.

Con nota istruttoria prot. n. 786 del 19 ottobre 2022 lo scrivente magistrato ha richiesto di inviare copia del Decreto direttoriale concernente le modalità di presentazione delle istanze di accesso alle risorse e le proposte progettuali, di relazionare sulla successiva attività di valutazione tecnica e selezione delle proposte presentate, nonché di fornire chiarimenti in merito al conseguimento della *milestone* M2C2-00-ITA-6 (che prevede la "pubblicazione dei risultati della valutazione dell'invito a presentare proposte" entro T2 2022, cfr. sito Italiadomani.gov.it), ritenuta potenzialmente non in linea con il conseguimento della *milestone* europea fissata al I trimestre 2023.

Il MIT ha fornito il proprio riscontro con la nota prot. Cdc n. 884 del 4 novembre 2022, rappresentando di aver provveduto alla redazione del citato decreto direttoriale, ma non alla sua emanazione e relativa pubblicazione.

Con riferimento alla *milestone* italiana M2C2-00-ITA-6, il MIT ha riferito che "l'Unità di Missione per il PNRR del MIMS ha provveduto a definire con le competenti strutture del Ministero dell'economia e delle finanze un aggiornamento del cronoprogramma procedurale,

al fine di specificare maggiormente le sottofasi attuative che caratterizzano la misura. In particolare, in precedenza, sia l'interim step2 sia la milestone italiana M2C2-00-ITA-6 avevano entrambe come oggetto la "procedura per la presentazione delle domande di installazione della stazione di rifornimento e l'avvio della valutazione tecnica". Con l'aggiornamento proposto si è provveduto a meglio specificare la descrizione della milestone italiana, modificando contestualmente la relativa scadenza, come segue:

M2C2-00-ITA-6:" avvio della procedura per la presentazione delle domande di installazione delle stazioni di rifornimento ad idrogeno per il trasporto stradale", con scadenza T4-2022.

Il MIT, con nota prot. Cdc n. 1040 del 28 novembre 2022, ha successivamente provveduto ad integrare il precedente riscontro istruttorio, trasmettendo il D.D. n. 113 del 10 novembre 2022, recante l'avviso pubblico per la selezione di proposte progettuali per la realizzazione di stazioni di rifornimento a base di idrogeno rinnovabile per il trasporto stradale, nonché la nota dell'Unità di Missione NGEU del MEF-RGS (prot. n. 249011 del 2 novembre 2022), in merito alla modifica della milestone italiana M2C2-00-ITA-6.

Al riguardo, l'Unità di Missione NGEU del MEF-RGS ha evidenziato che *"la milestone M2C2-00-ITA-5 è stata realizzata, successivamente al termine di scadenza originariamente previsto per il 31 dicembre 2021, con l'emanazione del DM del 30 giugno 2022 n. 199 che definisce i criteri per la localizzazione delle stazioni di rifornimento. Pertanto, l'Amministrazione titolare richiede il differimento del termine al 30 giugno 2022. Si prende atto dello slittamento della tempistica e si procederà al conseguente aggiornamento nel sistema REGIS, mentre sarà cura dell'Amministrazione titolare modificare coerentemente il cronoprogramma di misura.*

La successiva tappa M2C2-00-ITA-6 di completamento della procedura di presentazione delle domande inizialmente prevista entro il 30 giugno 2022, risulta ancora in corso di conseguimento. Pertanto, l'Amministrazione titolare richiede il differimento del termine al 31 dicembre 2022. Inoltre, la descrizione associata alla milestone riporta: "Pubblicazione dei risultati della valutazione dell'invito a presentare proposte (progetti presentati)", mentre si sta procedendo alla definizione dei decreti che apriranno la procedura di presentazione delle

domande. Su questa base viene chiesta la modifica della descrizione della milestone come segue: "Avvio della procedura per la presentazione delle domande di installazione della stazione di rifornimento ad idrogeno per il trasporto stradale". Si prende atto dello slittamento della tempistica, ricordando che occorre procedere rapidamente alla realizzazione della milestone italiana al fine di non comprimere eccessivamente i tempi per lo svolgimento delle procedure di selezione dei progetti, in considerazione della successiva milestone europea M2C2-14, in scadenza il 31 marzo 2023, che prevede l'aggiudicazione di (tutti gli) appalti pubblici per lo sviluppo di stazioni di rifornimento a base di idrogeno. Ciò considerato, si procederà al conseguente aggiornamento nel sistema REGIS, mentre sarà cura dell'Amministrazione titolare modificare coerentemente il cronoprogramma di misura.

L'Unità di missione NGEU, pertanto, nell'accogliere la richiesta di differimento dal 30.6.2022 al 31.12.2022 della *milestone* M2C2-00-ITA-6, nonché di modifica della descrizione della stessa, ha messo in evidenza il rischio di eccessiva compressione delle tempistiche, nell'ottica del puntuale conseguimento della *milestone* europea M2C2- 14 entro il 31 marzo 2023.

Nondimeno, si evince che anche la *milestone* M2C2-00-ITA-5 è stata realizzata con 6 mesi di ritardo (dal 31.12.2021 al 30.6.2022), ed anche per essa è stato richiesto, ed ottenuto, un differimento della scadenza, a termine peraltro ormai spirato.

Ciò posto, l'avviso pubblico di cui al D.D. n. 113 del 10 novembre 2022, trasmesso con il citato riscontro istruttorio, ha disciplinato l'iter procedurale concernente la presentazione delle istanze di ammissione al contributo, stabilendo i soggetti beneficiari, i progetti ammissibili, i costi ammissibili e i contributi concedibili, nonché definendo la procedura e le tempistiche per la presentazione delle domande, i criteri di valutazione delle proposte, le modalità di erogazione dei contributi e di rendicontazione delle spese da parte dei soggetti beneficiari, oltre agli ulteriori obblighi in capo a questi ultimi e le cause di revoca dei contributi concessi.

Per quanto rileva in questa sede, il citato decreto, finalizzato alla selezione di proposte progettuali per la realizzazione di almeno 40 stazioni di rifornimento a base di idrogeno rinnovabile per veicoli leggeri e pesanti (art. 2), prevede che le

risorse finanziarie disponibili ammontano ad euro 230.000.000,00, a valere sulla dotazione finanziaria assegnata al Ministero per l'attuazione dell'Investimento 3.3 "Sperimentazione dell'idrogeno per il trasporto stradale" del PNRR (art. 3, comma 1).

Ai sensi dell'art. 2, comma 6-bis, del decreto-legge 22 maggio 2021, n. 77 convertito con modificazioni nella legge n. 108 del 29 luglio 2021, un importo pari ad almeno il 40% delle risorse "è destinato al finanziamento di progetti da realizzarsi nelle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia, tenendo conto dell'effettiva sussistenza della domanda" (art. 3, comma 2).

Soggetti destinatari delle risorse sono gli "operatori economici, in forma singola o associata, iscritti nel Registro delle imprese tenuto dalla Camera di Commercio, industria, artigianato e agricoltura per l'attività oggetto di contributo, ovvero gli operatori economici dell'Unione Europea con organizzazione stabile nel territorio italiano, oppure non stabiliti in Italia ma in altro Stato Membro, purché dichiarino l'iscrizione secondo le modalità vigenti nello Stato nel quale sono stabiliti, oltre ad indicare un proprio rappresentante sul territorio italiano" (art. 4 del citato decreto).

L'art. 5 prevede che "l'incidenza massima del contributo riconoscibile per stazione di rifornimento risulta pari a 5.750.000,00 nel limite massimo del 50% sul totale dei costi ammissibili e della soglia di 15 milioni di euro per beneficiario e per progetto di investimento, ai sensi del Regolamento (UE) n. 651/2014 (GBER)".

Ai sensi dell'art. 14, "la fase di valutazione, da concludersi con la formulazione di una proposta di graduatoria finale, è espletata da una apposita Commissione di valutazione da nominarsi con decreto del Direttore, formata da componenti scelti tra soggetti interni ed esterni all'Amministrazione. La Commissione formula la proposta di graduatoria finale relativa alle istanze ammesse a contributo, con l'indicazione del relativo importo, e delle istanze escluse".

La concessione del contributo è comunicata al richiedente, cui è contestualmente richiesta, con fissazione di un termine perentorio per la risposta pari a giorni 10 dalla ricezione, una dichiarazione di accettazione del contributo assegnato,

corredata del cronoprogramma degli interventi da realizzare da sottoscrivere, sotto responsabilità, da parte del legale rappresentante del richiedente (art. 15).

Il rilascio di tale dichiarazione è condizione per la concessione del contributo ed ha l'effetto di impegnare l'assegnatario alla copertura della quota di spesa dell'intervento eccedente il contributo.

Acquisita la dichiarazione, il provvedimento di concessione del contributo è adottato per ciascun assegnatario dal Direttore, su proposta del Responsabile del procedimento, sulla base della graduatoria adottata dalla Commissione di valutazione (art. 16).

L'avviso pubblico è pubblicato sul sito istituzionale del MIT- Amministrazione trasparente - Sezione Bandi e contratti (art. 20).

Non risultano dunque previste la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea ovvero altre forme di pubblicità, benché nell'avviso si preveda, come detto, che possano essere destinatari delle risorse anche operatori economici non stabiliti in Italia ma in altro Stato Membro (art. 4).

Preso atto dell'integrazione istruttoria del Ministero, con nota istruttoria prot. n. 260 del 06.03.2023, il Magistrato istruttore ha richiesto informazioni circa lo stato di avanzamento dell'investimento, tenuto conto della *milestone* europea M2C2-14 "Aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per lo sviluppo di stazioni di rifornimento a base di idrogeno", con scadenza al 31 marzo 2023.

Con la medesima nota istruttoria, veniva richiesto, altresì, di relazionare in merito al rispetto delle condizioni generali e specifiche per l'esenzione dall'obbligo di notifica degli aiuti di Stato di cui all'articolo 108, par. 3, del TFUE, nonché di riferire qualsiasi informazione rilevante riguardante il progetto in esame.

L'Amministrazione ha effettuato il proprio riscontro il 17 marzo 2023, riferendo che risultavano pervenute n. 20 istanze di ammissione al contributo, conformi ai requisiti di ammissibilità prescritti. Inoltre, il Ministero ha provveduto a comunicare che la Commissione di valutazione aveva elaborato una proposta di

graduatoria finale delle istanze ammesse a contributo, con l'indicazione del relativo importo, pubblicata con Comunicato del Direttore Generale nella sezione bandi di gara del sito istituzionale www.mit.gov.it in data 13.03.2023.

Nella proposta di graduatoria risultano n. 36 proposte progettuali; il totale dei contributi ammissibili è pari ad euro 103.512.831,50.

Con nota prot. n. 899 del 17.4.2023 il Ministero ha rappresentato *“la ricezione, da parte di un operatore ammesso, di una istanza di rinuncia al contributo relativo ad una stazione di rifornimento”*, per cui le proposte progettuali ammesse a contributo risultano pari a 35 (cfr. Tab. 1)

Tab. 1

N.	Proponente	Proposta progettuale	Contributo Ammissibile (in euro)
1	ENI SPA S. MOBILITY	Mestre (VE)	5.750.000,00
2	SASA SPA	Bolzano	2.738.933,51
3	MILANO SERRAVALLE SPA	Carrugate Est (MI)	4.921.408,73
4	MILANO SERRAVALLE SPA	Carrugate Ovest (MI)	4.812.858,25
5	SASA SPA	Merano (BZ)	2.738.933,51
6	ITALGAS RETI SPA	Sestu (CA)	1.568.250,00
7	DILELLA IVEST SPA - HOPE SRL	Bari	2.548.000,00
8	AUTOSTRADA DEL BRENNERO SPA	Vipiteno (BZ)	3.750.000,00
9	SAPIO SRL - KEROPETROL SPA	Mantova	4.430.000,00
10	AUTOSTRADA DEL BRENNERO SPA	Verona	3.750.000,00
11	AUTOSTRADA DEL BRENNERO SPA	Lavis Est (TN)	3.750.000,00
12	AUTOSTRADA DEL BRENNERO SPA	Lavis Ovest (TN)	3.750.000,00
13	ALPERIA GREEN POWER SRL	Brunico (BZ)	3.993.500,00
14	GREEN FACTORY SRL	Paese (TV)	5.750.000,00
15	MILANO SERRAVALLE SPA	Tortona (AL)	5.265.316,24
16	ENI SPA S. MOBILITY	Taranto	3.655.000,00
17	SAPIO SRL - KEROPETROL SPA	Vicolungo (NO)	4.435.500,00
18	ENI SPA S. MOBILITY	San Donato M. (MI)	1.910.500,00
19	SNAM 4 MOBILITY SPA	Torrazza P. (TO)	1.826.600,00
20	EDISON SPA	Meolo (VE)	1.800.000,00
21	EDISON SPA	San Bonifacio (VR)	1.800.000,00
22	SOL SPA	Pollein (AO)	1.822.989,00
23	EDISON SPA	Piacenza	1.800.000,00
24	Q8 PETROLEUM ITALIA SPA	Roma	1.600.000,00
25	SNAM 4 MOBILITY SPA	Arquata Scrivia (AL)	1.872.247,00
26	SNAM 4 MOBILITY SPA	Belforte Ovada (AL)	2.305.470,00
27	TECA GAS SRL	Lamezia Terme (CZ)	1.949.445,73
28	SNAM 4 MOBILITY SPA	Avezzano (AQ)	1.893.700,00
29	BEYFIN SPA SOC. BENEFIT	Le Fosse (AR)	2.128.238,00
30	Q8 PETROLEUM ITALIA SPA	Porpetto (UD)	1.659.283,53
31	SNAM 4 MOBILITY SPA	Limena (PD)	1.782.393,00
32	SNAM 4 MOBILITY SPA	Torre D'Isola (PV)	1.651.125,00
33	SNAM 4 MOBILITY SPA	Bari	1.862.380,00
34	SNAM 4 MOBILITY SPA	Monselice (PD)	1.775.445,00
35	GEMMO SPA - SIMPLIFHY SB SRL	San Donà di Piave (VE)	2.840.315,00
			Tot. 101.887.831,50

Nella risposta istruttoria si è reso noto altresì che il totale delle risorse destinate al finanziamento dei progetti da realizzarsi nelle regioni del Mezzogiorno, di cui all'art. 1 comma 8 del Decreto Ministeriale 30 giugno 2022, n. 199 ammonta ad euro 13.476.775,73 (13% delle risorse complessivamente disponibili, al di sotto dunque della quota pari al 40% prevista dall'art. 2, comma 6-bis, del d.l. n. 77/2021 e dall'art. 3, comma 2, dell'avviso pubblico).

Infine, il Ministero ha comunicato che *“in conformità al Regolamento (UE) n. 651/2014 (GBER) e, in particolare, agli articoli 4 “Soglia di notifica” e 36 bis “Aiuti agli investimenti per infrastrutture di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico per veicoli stradali a emissioni zero o a basse emissioni”, il contributo ammissibile è stato attribuito nel limite massimo del 50% del totale dei costi ammissibili, entro la soglia di 15 milioni di euro per beneficiario e per progetto di investimento”*.

4. Criticità emerse nel corso dell'istruttoria.

All'esito dell'istruttoria svolta, si rileva quanto segue:

A) il raggiungimento della *milestone* italiana M2C2-00-ITA-5 *“Definizione dei criteri per l'ubicazione della stazione di rifornimento lungo le autostrade e gli hub logistici”* è avvenuto con sei mesi di ritardo (dal 31.12.2021 al 30.6.2022), e la relativa richiesta di differimento della scadenza all'Unità di Missione NGEU del MEF-RGS è stata effettuata a termine ormai spirato.

La successiva *milestone* italiana M2C2-00-ITA-6 è stata differita dal 30.6.2022 al 31.12.2022 e modificata in corso d'opera (da *“Pubblicazione dei risultati della valutazione dell'invito a presentare proposte”* a *“Avvio della procedura per la presentazione delle domande di installazione della stazione di rifornimento ad idrogeno per il trasporto stradale”*).

Benché l'Unità di missione NGEU abbia accolto le richieste di differimento e di modifica, la stessa ha evidenziato che *“occorre procedere rapidamente alla realizzazione della milestone italiana al fine di non comprimere eccessivamente i tempi per lo svolgimento*

delle procedure di selezione dei progetti, in considerazione della successiva milestone europea M2C2-14, in scadenza il 31 marzo 2023, che prevede l'aggiudicazione di (tutti gli) appalti pubblici per lo sviluppo di stazioni di rifornimento a base di idrogeno".

Complessivamente, dunque, si evidenzia che l'attività di pianificazione e di monitoraggio, cui è tenuta l'Amministrazione titolare dell'investimento, è risultata in tali aspetti deficitaria.

Si richiama in particolare quanto previsto nella circolare n. 27 del 21.6.2022 MEF/RGS, avente ad oggetto "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) – Monitoraggio delle misure PNRR", il cui allegato 1, denominato "Linee guida per lo svolgimento delle attività connesse al monitoraggio del PNRR" prevede (cfr. pg. 7) che in fase di attuazione l'Amministrazione titolare deve:

- verificare l'andamento delle fasi procedurali e delle tempistiche ad esse associate;
- prevedere con anticipo eventuali scostamenti e individuare soluzioni attuative che evitino il loro impatto sul conseguimento delle *milestone* e dei target associati alla misura;
- valutare la necessità di attivare interlocuzioni informali e formali con il Servizio Centrale per il PNRR e la Commissione Europea per le risoluzioni di criticità, specie se dovute a fattori esogeni al Piano.

Con riferimento a tale criticità, il Ministero, con nota prot. n. 899 del 17.4.2023, ha comunicato di aver "richiesto il differimento delle milestone italiane M2C2-00-ITA-5 e M2C2-00-ITA-6, considerata la complessità connessa alla tipologia di investimento che, allo stato, ricopre carattere sperimentale.

Sebbene il differimento abbia comportato una compressione dei tempi di attuazione degli step procedurali oggetto delle milestone italiane, ciò non ha influito negativamente sul conseguimento della milestone europea nei tempi previsti".

Al riguardo il Collegio osserva che, se in linea teorica il ritardo di 6 mesi nel conseguimento della *milestone* italiana M2C2-00-ITA-5 "Definizione dei criteri per

l'ubicazione della stazione di rifornimento lungo le autostrade e gli hub logistici" e il differimento dal 30.6.2022 al 31.12.2022 e la modifica in corso d'opera della milestone italiana M2C2-00-ITA-6 (da "Pubblicazione dei risultati della valutazione dell'invito a presentare proposte" a "Avvio della procedura per la presentazione delle domande di installazione della stazione di rifornimento ad idrogeno per il trasporto stradale") avrebbero potuto non influire negativamente sul conseguimento della milestone europea M2C2-14 "notifica dell'aggiudicazione di (tutti gli) appalti pubblici per lo sviluppo di almeno 40 stazioni di rifornimento a base di idrogeno in linea con la direttiva 2014/94/UE sull'infrastruttura per i combustibili alternativi", le risultanze dell'attività istruttoria svolta hanno di fatto evidenziato il mancato conseguimento della milestone europea, come evidenziato al punto successivo.

In tale contesto, pur avendo il Ministero comunicato, nella nota prot. n. 899 del 17.4.2023, che *"sono in corso le interlocuzioni con le strutture deputate alla revisione del Piano nazionale di ripresa e resilienza al fine di prevedere una modifica del CID, richiedendo una riduzione del target quantitativo e contestualmente una rimodulazione delle risorse finanziarie allocate. Nelle more di un eventuale riscontro da parte della Commissione europea, il Ministero sta anche valutando la pubblicazione di un nuovo bando a valere sull'avanzo finanziario per la realizzazione di un numero almeno pari a n. 5 stazioni di rifornimento, così da poter conseguire in toto quanto previsto nel CID"*, si evidenzia che alla data attuale, successiva alla scadenza della milestone europea (31.3.2023), non risultano pervenuti riscontri ufficiali da parte dalle strutture competenti, in particolare dalla Commissione europea.

B) dalla graduatoria provvisoria (formulata dalla commissione istituita con decreto direttoriale n. 10/2023, integrata con decreto direttoriale n. 12/2023) risultano essere state ammesse a contributo n. 36 proposte progettuali.

Con nota prot. n. 899 del 17.4.2023 il Ministero ha rappresentato *"la ricezione, da parte di un operatore ammesso, di una istanza di rinuncia al contributo relativo ad una stazione di rifornimento"*, per cui le proposte progettuali ammesse a contributo risultano pari a 35.

Considerato, tuttavia, che l'indicatore qualitativo al 31.3.2023 della *milestone* europea M2C2-14 prevede la *"notifica dell'aggiudicazione di (tutti gli) appalti pubblici per lo sviluppo di almeno 40 stazioni di rifornimento a base di idrogeno in linea con la direttiva 2014/94/UE sull'infrastruttura per i combustibili alternativi"* (cfr. Decisione di esecuzione del Consiglio del 13 luglio 2021, pag. 260 e *Operational arrangements* siglati dall'Italia e dalla Commissione europea il 22 dicembre 2021, pag. 270) si rileva che l'obiettivo numerico minimo non è stato raggiunto.

In particolare, non risultano ammesse a contributo n. 5 proposte progettuali, (-12,5% rispetto all'obiettivo minimo pari a n. 40 proposte).

Inoltre, a fronte di risorse potenzialmente erogabili pari a € 230.000.000, risultano ammesse a contributo proposte progettuali per un totale pari a € 101.887.831,50 (44% delle risorse potenzialmente erogabili).

Sul mancato raggiungimento dell'obiettivo si ritiene che possano aver influito i seguenti fattori:

1) il rischio di investimento associato allo sviluppo delle stazioni di rifornimento a base di idrogeno, che, come riportato nel Quadro Strategico Nazionale, adottato ai sensi dell'art. 3, comma 2, del d.lgs. n. 257/2016 è *"dovuto principalmente all'elevato investimento di capitale e ai costi operativi, nonché il sottoutilizzo degli impianti durante la prima fase di sviluppo del mercato FCEV (Full Cell Electric Vehicle), che può portare a un flusso di cassa negativo nei primi 10-15 anni"*.

Sempre nel Quadro Strategico Nazionale si afferma che *"considerando le prospettive tecnologiche e di mercato, almeno fino al 2030, appaiono non trascurabili sulla effettiva realizzazione dello scenario illustrato due barriere finanziarie:*

- 1) *L'investimento nell'acquisto dei costosi veicoli FCEV;*
- 2) *L'investimento nella realizzazione degli impianti di produzione e nelle stazioni di distribuzione dell'idrogeno.*

Nel più recente Rapporto della Struttura per la Transizione Ecologica della Mobilità e delle Infrastrutture (STEMI) istituita presso il Ministero delle Infrastrutture e della

Mobilità Sostenibili, “De-carbonizzare i trasporti – Evidenze scientifiche e proposte di policy”, presentato il 22 aprile 2022 (le cui evidenze, secondo quanto affermato nella nota del Ministero in questione prot. n. 71 del 23.5.2022, costituiscono “parte integrante del materiale istruttorio per la definizione degli interventi previsti dalla misura in oggetto”) si evidenzia che “l’investimento in stazioni di rifornimento a idrogeno (e sistemi di trasporto, distribuzione e stoccaggio, per produzione centralizzata) è soggetto a profili di rischio molto più alti rispetto alle stazioni di ricarica elettriche per via delle minori opportunità di sviluppo modulare, legato a probabilità più alte di sottoutilizzo rispetto a stazioni per la ricarica elettrica”.

Nella nota prot. n. 899 del 17.4.2023 il Ministero ha affermato che “il “parziale conseguimento” della milestone M2C2-14 riscontrabile nel basso numero di istanze pervenute deve ritenersi correlato essenzialmente alla condizione del mercato che si trova attualmente in una fase di primo sviluppo. Risulta, quindi, fisiologico che in tale momento il numero di operatori economici disposti ad investire sia limitato e sia costituito dai principali player di settore. La dotazione infrastrutturale assicurata dalla procedura di selezione in questione appare, per contro, idonea a favorire il progressivo sviluppo della filiera idrogeno con il prevedibile ingresso nel mercato di nuovi operatori”.

Ciò premesso, si evidenzia tuttavia che nel citato Quadro Strategico Nazionale si afferma che “per coprire il periodo di flusso di cassa negativo il sostegno pubblico appare necessario durante la fase di introduzione sul mercato dei veicoli FCEV”.

Al riguardo si rileva che il decreto ministeriale n. 199 del 30.6.2022 e il conseguente avviso pubblico emanato con decreto n. 113 del 10.11.2022 hanno previsto che l’importo del contributo ammissibile fosse attribuito nel limite massimo del 50% del totale dei costi ammissibili (entro la soglia di 15 milioni di euro per beneficiario e per progetto di investimento), benché l’art. 36 bis del Regolamento (UE) n. 651/2014 (GBER) preveda che “l’intensità di aiuto può arrivare fino al 100% dei costi ammissibili”.

Al riguardo, il Ministero, con nota prot. n. 899 del 17.4.2023, ha evidenziato che “le soglie di intensità delle misure e del perimetro dei costi ammissibili, sono stati definiti in modo tale da non vanificare gli incentivi alle imprese e le dinamiche competitive del mercato

e consentire, al contempo, la sostenibilità economico – finanziaria dell’investimento. La compartecipazione all’investimento da parte dell’operatore è una garanzia sull’effettiva determinazione dell’operatore economico ad eseguire l’intervento proposto. Una percentuale di contribuzione superiore al 50% avrebbe potuto indurre la partecipazione alla selezione anche di operatori non fortemente interessati all’iniziativa, motivati esclusivamente dall’elevata intensità di contributo”.

Con riferimento a tale aspetto, il Collegio ritiene che, pur tenendo conto che la copertura dei costi ammissibili in misura superiore a quella prevista nell’avviso pubblico, ai sensi dell’art. 36-bis citato, costituisca una mera possibilità e che, come affermato dal Ministero, *“una percentuale di contribuzione superiore al 50% avrebbe potuto indurre la partecipazione alla selezione anche di operatori non fortemente interessati all’iniziativa”*, l’aver limitato l’intensità di aiuto al 50% dei costi ammissibili, non sfruttando a pieno la facoltà concessa dal citato Regolamento europeo, possa aver influito sull’attrattività dell’avviso pubblico, non incentivando a sufficienza la partecipazione di eventuali operatori economici interessati all’investimento.

2) la pubblicazione dell’avviso pubblico nel solo sito istituzionale del MIT- Amministrazione trasparente – Sezione Bandi e contratti (art. 20).

Non sono state dunque previste la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea ovvero altre forme di pubblicità, benché nell’avviso sia stato previsto, come detto, che potessero essere destinatari delle risorse anche operatori economici non stabiliti in Italia ma in altro Stato Membro (art. 4).

Benché nella relazione di deferimento inviata all’Amministrazione sia stato espressamente richiesto al Ministero di controdedurre su tale aspetto ai fini del contraddittorio, l’Amministrazione, nella nota di risposta prot. n. 899 del 17.4.2023, non ha fornito chiarimenti in merito.

C) il totale delle risorse destinate al finanziamento dei progetti da realizzarsi nelle regioni del Mezzogiorno ammonta ad euro 13.476.775,73 (13% delle risorse complessivamente disponibili, al di sotto dunque della quota pari al 40% prevista

dall'art. 2, comma 6-*bis*, del d.l. n. 77/2021 e dall'art. 3, comma 2, dell'avviso pubblico).

Solamente n. 6 proposte progettuali risultano localizzate in regioni del Mezzogiorno (n. 1 in Abruzzo, n. 1 in Calabria, n. 3 in Puglia, n. 1 in Sardegna).

Non risultano proposte progettuali localizzate, tra le regioni del Sud, in Basilicata, Campania, Molise e Sicilia.

Si rileva, pertanto, il mancato rispetto della quota pari al 40% prevista dal D.L. n. 77/2021, convertito in legge n. 108/2021.

Complessivamente, dunque, si rileva che l'attività di pianificazione e di monitoraggio, cui è tenuta l'Amministrazione titolare dell'investimento, è risultata deficitaria negli aspetti sopra richiamati (mancato rispetto del termine del 31.12.2021 previsto dalla *milestone* italiana M2C2-00-ITA-5 e differimento dal 30.6.2022 al 31.12.2022 e modifica in corso d'opera della *milestone* italiana M2C2-00-ITA-6).

Il Ministero non ha soprattutto conseguito la *milestone* europea al 31.3.2023 M2C2-14, considerato che risultano ammesse a contributo n. 35 proposte progettuali (-12,5% rispetto all'obiettivo minimo pari a n. 40 proposte), per un importo totale pari a € 101.887.831,50 (44% delle risorse potenzialmente erogabili, pari a € 230.000.000); al riguardo, non può parlarsi di "parziale conseguimento" della *milestone* europea, considerato che l'obiettivo minimo (aggiudicazione di appalti per lo sviluppo di *almeno* 40 stazioni di rifornimento) non è stato raggiunto e tenuto conto del carattere "*performance based*" del meccanismo di rimborso dei progetti finanziati dal PNRR.

Lo Stato italiano ha dunque, allo stato attuale, limitatamente sfruttato le consistenti risorse messe a disposizione dall'UE per realizzare una prima rete di stazioni di rifornimento ad idrogeno nel territorio nazionale, non essendo stata utilizzata, al 31.3.2023, una rilevante parte del contributo finanziario previsto.

Al riguardo si evidenzia quanto disposto dall'art. 24, commi 6 e 8, del Regolamento 2021/241/UE, secondo cui "*Se, a seguito della valutazione di cui al paragrafo 5, la*

Commissione accerta che i traguardi e gli obiettivi indicati nella decisione di esecuzione del Consiglio di cui all'articolo 20, paragrafo 1, non sono stati conseguiti in misura soddisfacente, il pagamento della totalità o di parte del contributo finanziario e, ove applicabile, del prestito è sospeso. Lo Stato membro interessato può presentare le proprie osservazioni entro il termine di un mese dalla comunicazione della valutazione della Commissione.

La sospensione è revocata solamente quando lo Stato membro interessato ha adottato le misure necessarie per garantire un conseguimento soddisfacente dei traguardi e degli obiettivi che figurano nella decisione di esecuzione del Consiglio di cui all'articolo 20, paragrafo 1[...].

Se lo Stato membro interessato non ha adottato le misure necessarie entro un periodo di sei mesi dalla sospensione, la Commissione riduce proporzionalmente l'importo del contributo finanziario e, ove applicabile, del prestito dopo aver dato allo Stato membro interessato la possibilità di presentare le proprie osservazioni entro un termine di due mesi dalla comunicazione delle sue conclusioni".

Sul mancato conseguimento della *milestone* europea si ritiene che possano aver contribuito in primo luogo la mancata pubblicazione dell'avviso sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea ovvero la mancanza di altre forme idonee di pubblicità, tenuto conto che nell'avviso si è previsto, come detto, che potessero essere destinatari delle risorse anche operatori economici non stabiliti in Italia ma in altro Stato Membro.

Il Collegio ritiene, dunque, che la pubblicazione dell'avviso nel solo sito internet del Ministero non ne abbia consentito un'opportuna diffusione; sul punto, come detto, il Ministero non ha fornito chiarimenti.

In secondo luogo, pur tenendo conto che la copertura dei costi ammissibili in misura superiore a quella prevista nell'avviso pubblico, ai sensi dell'art. 36-bis citato, costituisca una mera possibilità e che, come affermato dal Ministero, "*una percentuale di contribuzione superiore al 50% avrebbe potuto indurre la partecipazione alla selezione anche di operatori non fortemente interessati all'iniziativa*", il Collegio rileva

che l'aver limitato l'intensità di aiuto al 50% dei costi ammissibili, non sfruttando a pieno la facoltà concessa dal citato Regolamento europeo (fino al 100% dei costi ammissibili), può aver influito sull'attrattività dell'avviso pubblico, non incentivando a sufficienza la partecipazione di eventuali operatori economici interessati all'investimento.

Il Collegio ritiene altresì che tali criticità, alla luce del loro impatto sul mancato conseguimento della *milestone* europea, per l'importanza rivestita dalla stessa, e del concreto rischio di riduzione del contributo finanziario messo a disposizione dall'UE, all'esito del procedimento di cui al citato art. 24 del Regolamento n. 2021/241/UE, possano essere qualificabili quali "gravi irregolarità gestionali" ai sensi dell'art. 22 del d.l. n. 76/2020, ai fini della responsabilità dirigenziale, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 21, comma 1, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, rimettendo all'Amministrazione la concreta individuazione dei dirigenti responsabili delle stesse e l'adozione delle relative procedure previste dall'ordinamento, tenuto conto che la norma citata delimita i poteri della Corte dei conti, in sede di controllo concomitante, all'accertamento delle gravi irregolarità gestionali suddette, mentre la responsabilità dirigenziale, ai sensi dell'art. 33, comma 2, del vigente CCNL relativo al personale dell'area Funzioni centrali, "è accertata secondo le procedure e mediante gli organismi previsti nell'ambito del sistema di valutazione delle amministrazioni, nel rispetto della normativa vigente".

Il Collegio ritiene altresì di raccomandare la prosecuzione delle interlocuzioni avviate con l'UE, al fine di definire lo sviluppo futuro dell'investimento (riduzione del target quantitativo e contestuale rimodulazione delle risorse finanziarie allocate ovvero pubblicazione di un nuovo bando per la realizzazione di un numero almeno pari a n. 5 stazioni di rifornimento)", pur tenendo conto che allo stato attuale, successivo alla scadenza della milestone europea del 31.3.2023, tali interlocuzioni non sono state ancora riscontrate ufficialmente dall'UE.

P.Q.M.

Il Collegio del controllo concomitante presso la Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato, al termine delle verifiche al 31.3.2023 condotte sull'investimento 3.3 M2C2- PNRR "Sviluppo di stazioni di rifornimento a base di idrogeno":

1. accerta il mancato conseguimento della *milestone* europea al 31.3.2023 M2C2-14 "notifica dell'aggiudicazione di (tutti gli) appalti pubblici per lo sviluppo di almeno 40 stazioni di rifornimento a base di idrogeno in linea con la direttiva 2014/94/UE sull'infrastruttura per i combustibili alternativi", tenuto conto che risultano ammesse a contributo n. 35 proposte progettuali (-12,5% rispetto all'obiettivo minimo pari a n. 40 proposte), per un importo totale pari a € 101.887.831,50 (44% delle risorse potenzialmente erogabili, pari a € 230.000.000);
2. trasmette la presente deliberazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai fini della responsabilità dirigenziale ai sensi e per gli effetti dell'articolo 21, comma 1, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165;
3. raccomanda la prosecuzione delle interlocuzioni avviate con l'UE, al fine di definire lo sviluppo futuro dell'investimento (riduzione del target quantitativo e contestuale rimodulazione delle risorse finanziarie allocate ovvero pubblicazione di un nuovo bando per la realizzazione di un numero almeno pari a n. 5 stazioni di rifornimento)", pur tenendo conto che allo stato attuale, successivo alla scadenza della milestone europea del 31.3.2023, tali interlocuzioni non sono state ancora riscontrate ufficialmente dall'UE;
4. segnala al Dipartimento per le politiche di coesione della Presidenza del Consiglio dei ministri il mancato rispetto della quota pari al 40% prevista per le regioni del Mezzogiorno dal D.L. n. 77/2021, al fine di sottoporre tale caso di scostamento, ove necessario, alla Cabina di regia, per l'adozione delle

occorrenti misure correttive e la proposta delle eventuali misure compensative, ai sensi dell'art. 2, comma 6-*bis* del citato decreto.

La presente deliberazione verrà trasmessa, a cura della Segreteria del Collegio, a:

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- Ministro per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR;
- Presidenza del Consiglio dei Ministri-Cabina di Regia PNRR;
- Ragioneria Generale dello Stato- IGRUE- Autorità di Audit PNRR;
- Dipartimento per le politiche di coesione presso la Presidenza del Consiglio dei ministri;
- Commissioni parlamentari competenti.

L'Amministrazione interessata è invitata a riferire, nel termine di sessanta giorni dal ricevimento della presente deliberazione, sulle eventuali misure che ha inteso adottare onde pervenire alla rimozione delle criticità segnalate.

La presente deliberazione è soggetta a obbligo di pubblicazione, ai sensi dell'art. 31 d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33 (concernente il "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni"), in particolare nell'apposita area del sito istituzionale della Corte e nella banca dati del controllo.

Così deciso in Roma, nella camera di consiglio del 26 aprile 2023.

Il Magistrato estensore

Fedor MELATTI

F.to digitalmente

Il Presidente

Massimiliano MINERVA

F.to digitalmente

Depositata in Segreteria in data corrispondente a quella di sottoscrizione da parte del funzionario preposto.

Il Funzionario preposto

Luigina SANTOPRETE

F.to digitalmente