

FAQ Progetto Bandiera “Piemonte Hydrogen Valley”

REV. 03 del 10/06/2026

1. Per gli impianti di produzione di idrogeno, il bando all'articolo 2.3.1 secondo paragrafo, lettera b, prevede che debbano essere installati “(...) uno o più elettrolizzatori di potenza nominale complessiva non inferiore a 1MW e non superiore a 10 MW. La potenza nominale del primo periodo è riferita al solo elettrolizzatore”.

Si domanda se il requisito di cui sopra può essere anche soddisfatto installando più elettrolizzatori in più aree “dismesse” idonee ma distanti tra loro, la cui somma della potenza complessiva sia almeno di 1 MW (ad esempio quattro elettrolizzatori da 250 kW collocati in altrettante aree dismesse distribuite sul territorio) oppure se sia obbligatorio che la potenza minima di ciascun elettrolizzatore da installare in ciascuna area “dismessa” sia di almeno di 1 MW.

Il requisito può essere soddisfatto se uno o più elettrolizzatori hanno una potenza nominale complessiva non inferiore a 1MW e non superiore a 10MW. La potenza nominale deve essere riferita al solo elettrolizzatore, senza considerare i sistemi ausiliari, compressione, stoccaggio, etc.

Pertanto, installando più elettrolizzatori in più aree dismesse la cui potenza complessiva è pari a 1MW, il requisito è soddisfatto.

2. Relativamente al progetto di “Sviluppo sperimentale” si chiede se sarà messo a disposizione una modulistica/format standard per la descrizione delle attività, delle azioni e dei quadri economici.

No, non saranno forniti moduli standard per la presentazione dei progetti. Sarà possibile utilizzare moduli anche di altre programmazioni (es. Horizon, bando SWICH, etc.) a discrezione dei proponenti, purché siano presenti tutti i contenuti indicati nell'Appendice A dell'Avviso.

3. Sono ammessi il leasing o la locazione finanziaria di veicoli a emissioni zero?

No, non sono ammessi.

Si richiama infatti quanto disposto al paragrafo 2.5 dell'Avviso:

“Le spese devono rispettare le seguenti condizioni generali di ammissibilità:

a) essere relativi a immobilizzazioni, materiali e immateriali, acquistate da terzi che non hanno relazioni con l'acquirente e alle normali condizioni di mercato (da attestare attraverso idonea certificazione); (...)

Non sono in nessun caso ammesse le spese: sostenute attraverso il sistema della locazione finanziaria; (...)

4. Può essere utilizzato solo l'idrogeno prodotto nell'ambito del progetto bandiera oppure anche altro idrogeno di provenienza esterna?

Si richiama quanto disposto al paragrafo 2.3.2: "Per "progetto di uso dell'idrogeno" si intende un progetto volto a realizzare gli investimenti di utilizzo dell'idrogeno prodotto negli impianti di cui al paragrafo 2.3.1, al fine di concretizzare il modello della "hydrogen valley"(...)".

pertanto, per tutta la durata del progetto e per i cinque anni successivi alla conclusione è possibile utilizzare idrogeno da fornitori esterni al partenariato progettuale se e solo se addizionale a quello prodotto nell'ambito del presente Avviso, per fabbisogni ulteriori a quelli prevedibili al momento di presentazione della domanda, e acquisito successivamente all'attivazione degli investimenti di produzione.

Si evidenzia che gli investimenti agevolati devono essere mantenuti per 5 anni.

5. In un progetto di Sviluppo Sperimentale, è ammissibile che un'impresa che non ha sede in Piemonte sia eleggibile ai contributi del "Progetto Bandiera" per lo sviluppo di una soluzione tecnologica (allo stadio di dimostratore "early market"), soluzione che sarà poi adottata nel corso e dopo la fine del progetto da una azienda Piemontese?

Tale azienda non Piemontese dovrebbe, ai fini di ricevere il beneficio, aprire una sede nel territorio regionale?

Le aziende non piemontesi devono possedere i requisiti di ammissibilità previsti per i soggetti privati anche per il progetto di sviluppo sperimentale, con riferimento a quanto disposto dal paragrafo 2.1 dell'Avviso che in particolare si richiama nelle seguenti disposizioni:

" a) (...) deve essere dimostrata la disponibilità di una sede sul territorio piemontese, alla data di richiesta della prima erogazione dell'agevolazione (...);

(...)

k) la sede o l'unità locale ove verranno realizzati gli interventi deve essere sita e operativa in Piemonte e risultare attiva e produttiva. Ai sensi dell'art. 1, c. 5, l. a) del Reg. (UE) 651/2014, possono tuttavia richiedere l'agevolazione le imprese che si impegnino a rispettare il criterio della sede su territorio piemontese preliminarmente alla data dell'erogazione dell'agevolazione; in tal caso, sarà onere del richiedente dare corretta evidenza della sussistenza di questa condizione sul modulo di domanda, nell'apposita sezione relativa ai dati della sede dell'intervento (...)"

Stante la necessità di possedere i requisiti di cui sopra, è ammessa la collaborazione nell'ambito del progetto di sviluppo sperimentale purché essa avvenga tra partner che possiedono tali requisiti. Si precisa che la collaborazione finalizzata alla realizzazione del progetto di sviluppo sperimentale deve essere formalizzata anche all'interno del partenariato del progetto bandiera, cui partecipano tutti i beneficiari delle agevolazioni richieste.

6. Un'impresa non piemontese è obbligata a sviluppare il progetto in collaborazione con almeno un'impresa e/ o un OdR regionale?

Un'impresa non piemontese può presentare domanda se dispone dei requisiti di cui al paragrafo 2.1 dell'Avviso. Si rimanda alla FAQ n.7.

7. Il requisito di costruzione dell'elettrolizzatore e dell'impianto asservito è strettamente vincolante? O, in alternativa, è possibile partecipare richiedendo solo il finanziamento per la stazione di compressione e lo stoccaggio? Se no, sono previsti nel prossimo futuro bandi regionali specifici per questo tipo di impianto?

La condizione dell'installazione di nuovo elettrolizzatore e impianti FER asserviti nel caso di idrogeno rinnovabile è condizione vincolante per l'ammissione della domanda di agevolazione.

Pertanto la sola installazione di stazione di compressione e stoccaggio dell'idrogeno in impianto esistente non è ammissibile.

8. Le stazioni di rifornimento agevolate nel progetto bandiera potranno distribuire idrogeno "non rinnovabile"? Inoltre, se una stazione di rifornimento dovesse entrare in esercizio prima degli investimenti di "produzione", è possibile alimentare tale stazione con idrogeno di provenienza esterna?

Le stazioni di rifornimento agevolate sul presente bando devono rispettare i requisiti dell'articolo 36-bis del Regolamento (UE) n. 651/2014 (GBER), che al punto 2 recita "Per le infrastrutture di rifornimento sovvenzionate che forniscono idrogeno, lo Stato membro ottiene dal beneficiario l'impegno che, al più tardi entro il 31 dicembre 2035, l'infrastruttura di rifornimento fornirà esclusivamente idrogeno rinnovabile".

Dunque, fino al 31/12/2035 è ammesso l'impiego di idrogeno diverso da quello "rinnovabile", ivi incluso il "bio-idrogeno" che può essere prodotto grazie alle agevolazioni di cui al presente Avviso.

Resta fermo l'obbligo di rispettare i requisiti previsti dal Regolamento (UE) n. 2023/1804 (AFIR).

Relativamente alla provenienza dell'idrogeno prodotto, si rimanda alla FAQ n. 6.

9. È possibile agevolare l'acquisto di un trattore a idrogeno nell'ambito del progetto bandiera?

No, in quanto non rientra tra le categorie di "veicoli a emissioni zero" ammissibili ai sensi dell'art. 36-ter del Reg. (UE) n.651/2014, ovvero quelli definiti all'art. 2 punto 102 octies dello stesso Regolamento:

relativamente ai veicoli a due o tre ruote e ai quadricicli: un veicolo che rientra nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio con emissioni di CO₂ allo scarico pari a zero, calcolate conformemente alle prescrizioni di cui all'articolo 24 e all'allegato V di tale regolamento;

relativamente ai veicoli leggeri adibiti al trasporto su strada: un veicolo delle categorie M1, M2 o N1 con emissioni di CO₂ allo scarico pari a zero, come determinato a norma delle prescrizioni di cui al regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione;

relativamente ai veicoli pesanti adibiti al trasporto su strada: un veicolo pesante a emissioni zero quale definito all'articolo 4, punto 5), della direttiva 2009/33/CE ("un veicolo di categoria M3, N2 o N3 che utilizza combustibili alternativi quali definiti all'articolo 2, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio", ndr).

Non è agevolabile neppure l'ammodernamento di un trattore alimentato a combustibili fossili in quanto esso non è un veicolo rientrante nelle categorie di cui all'art. 2 punto 102 nonies del Regolamento (ovvero "un veicolo adibito al trasporto su strada delle categorie M1, M2, N1, M3, N2, N3 o L").

10. E' ammissibile l'uso di elettricità rinnovabile dalla prelevata rete per la produzione di idrogeno rinnovabile, secondo quanto previsto dal Reg. (UE) 2023/1184 che stabilisce norme dettagliate per la produzione di carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica per il trasporto? Occorre allegare alla domanda di agevolazione idonea documentazione attestante l'approvvigionamento di energia elettrica FER da rete?

Sì, è ammissibile l'uso di energia elettrica rinnovabile da rete per la produzione di idrogeno rinnovabile in conformità con le previsioni del Regolamento (UE) n.2023/1184.

Il ricorso all'energia elettrica rinnovabile da rete dovrà essere dimostrato tramite idonea documentazione da allegare alla domanda di agevolazione.

Il contributo dell'energia elettrica rinnovabile da rete dovrà essere considerato nell'ambito del bilancio energetico da presentare nella relazione tecnica dedicata al progetto di produzione di idrogeno, esplicitando la quantità di idrogeno prodotto (QH2) in funzione dell'energia elettrica prodotta dagli impianti asserviti e prelevata dalla rete in relazione al consumo specifico dell'elettrolizzatore.

11. Relativamente al calcolo del parametro EP, come si determina $A_{progetto}$?

Il parametro $A_{progetto}$ è determinato dall'agevolazione richiesta per gli investimenti di produzione di idrogeno di cui al paragrafo 2.3.1 del bando, dunque comprendendo sia l'impianto di produzione di idrogeno rinnovabile/bioidrogeno che l'impianto FER asservito.

12. In caso di installazione del FV presso lo stesso sito dell'impianto idrogeno, è necessario che l'area sia definita «dismessa»? **NEW**

No, il requisito di area dismessa deve essere rispettato per il/i solo/i elettrolizzatore/i; l'impianto FER può essere installato anche su area non dismessa.

13. Nel caso in cui, nell'ambito del partenariato, sia previsto che il soggetto che realizza l'impianto di produzione di idrogeno sia differente da quello che realizza l'impianto fotovoltaico, come deve essere regolata la cessione di energia prodotta dal fotovoltaico? Tale energia può essere venduta? **NEW**

La produzione di energia per finalità di vendita non è consentita; inoltre, i rapporti esistenti tra i membri del partenariato non devono configurare un sovrainvestimento degli investimenti e non deve configurarsi in alcun modo un vantaggio indiretto o non dovuto ai sensi della normativa sugli aiuti di stato. Si consideri inoltre che il contributo dei partner del progetto deve essere correlato alle finalità del bando (incentivazione congiunta di domanda e offerta di idrogeno).

14. Quale durata deve avere il contratto di collaborazione stipulato tra i partner? **NEW**

Gli obblighi tra i partner sussistono almeno fino al termine di 5 anni decorrenti dal saldo di contributo, a garanzia degli obblighi di cui al paragrafo 5 comma 1, lett. g) e h) del bando.

15. Se il bando finanzia costi di acquisto di veicoli H2, questi poi hanno l'obbligo di rifornirsi solo presso la HRS del progetto? **NEW**

No, ma come previsto dal paragrafo 2.3.2 devono comunque essere alimentati con idrogeno rinnovabile o bio-idrogeno per tutta la durata dell'investimento previsto dal Bando, inclusi i 5 anni decorrenti dal saldo di contributo di cui al paragrafo 5 comma 1, lett. g) e h).

16. Come si dimostra il costo supplementare per l'acquisto dei veicoli ad emissioni zero? **NEW**

Il costo supplementare viene determinato, come da articolo 36-ter del Reg. 651/2014, come differenza tra i costi di investimento per l'acquisto del veicolo a emissioni zero e un veicolo convenzionale della stessa categoria. Tale differenza può essere dimostrata in fase di presentazione della domanda attraverso appositi preventivi redatti da soggetti terzi. Qualora i preventivi non fossero sufficientemente esaustivi, la Commissione Tecnica di Valutazione potrà richiedere integrazioni come previsto dal paragrafo 3.2 del bando.

17. Nell'ambito del progetto di sviluppo sperimentale, qualora questo sia finalizzato a migliorare determinati elementi/componenti, è corretto ritenere quale 'costo ammissibile' l'intero costo del bene necessario per lo sviluppo dei miglioramenti considerati? **NEW**

Per definire l'ammissibilità dei costi per lo sviluppo sperimentale bisogna considerare:

- che gli stessi sono ammissibili se chiaramente ed esclusivamente riferibili al progetto di sviluppo sperimentale di cui al paragrafo 2.3.5 del bando;
- quali sono i beni oggetto di sviluppo sperimentale (l'intero bene o alcuni componenti);
- qual è la "vita utile" di tali beni rispetto alla durata del progetto.

Quindi, se l'obiettivo del progetto è la realizzazione di un prototipo che dopo il termine del progetto non sarà utilizzato a scopo produttivo o commerciale, allora sarà riconoscibile l'intero costo sostenuto per la sua realizzazione.

Se, invece, i risultati conseguiti nel progetto consentiranno utilizzare il medesimo prototipo anche oltre il termine del progetto a fini produttivi/commerciali, la "vita utile" del bene si estenderà oltre la durata del progetto e, pertanto, verranno riconosciute solo le quote di ammortamento relative all'utilizzo dello stesso sul progetto (cfr. art. 25 Reg. (UE) 651/2014).

Lo stesso principio si applica allo sviluppo di una parte o di specifiche componenti di un bene.

La sussistenza delle condizioni per la rendicontazione dell'intero costo o delle quote di ammortamento verrà verificata in fase di rendicontazione finale, per la quale sarà somministrata apposita dichiarazione al beneficiario e che sarà oggetto di controllo ai sensi del paragrafo 4.1 del bando.

Si consideri inoltre che non sono ammissibili spese sostenute prima della presentazione della domanda di agevolazione.

18. Nella fase successiva al monitoraggio/rendicontazione, è possibile vendere l'idrogeno a prezzo di mercato? **NEW**

Sì, trascorsi i 5 anni decorrenti dal saldo di contributo di cui al paragrafo 5 comma 1, lett. g) e h).

19. Tra la documentazione da presentare in allegato alla domanda di agevolazione relativamente al progetto di produzione di idrogeno si richiede il costo di produzione dell'idrogeno (annuale e per il quinquennio decorrente dalla conclusione dell'intervento): considerato che non è oggetto di valutazione ai sensi dell'Allegato 4, perché viene richiesto tale dato? **NEW**

Pur non essendo oggetto di criteri di valutazione e, quindi, di attribuzione di punteggi utili alla definizione della graduatoria di merito, si richiede tale informazione al fine di evidenziare l'effetto di incentivazione introdotto dal bando e, quindi, dal contributo richiesto rispetto alla riduzione del costo finale dell'idrogeno verde o bio-idrogeno prodotto grazie agli investimenti agevolati.

20. Con riferimento alle spese per il progetto di produzione di idrogeno, cosa si intende con "non sono ammissibili le spese (...) relative alla distribuzione dell'idrogeno rinnovabile, compresi i casi di miscelazione (blending) dell'idrogeno prodotto con il gas naturale, o altro di origine fossile"? **NEW**

Si intende che non è consentita l'immissione e miscelazione dell'idrogeno prodotto nella rete di distribuzione/trasporto gas nazionale.

21. In caso di off-takers da rifornire tramite carro bombolaio, sono considerate ammissibili nell'ambito dell'impianto di produzione idrogeno le spese per la realizzazione dell'infrastruttura di caricamento carri (baia di carico e ausiliari)? **NEW**

Sì, purché la presenza di tali off-takers sia comprovata nell'ambito del progetto; le opere edilizie per la realizzazione delle baie di carico concorreranno al limite delle spese per opere edili previste dal paragrafo 2.5 del bando, terzo comma, lettera a).

22. Nel caso di progetti di decarbonizzazione dei processi produttivi sono ammissibili le spese relative a baie di scarico carri bombolai, piping e blending unit? **NEW**

Sì, laddove le spese per decarbonizzazione dei processi produttivi siano afferenti al progetto di utilizzo dell'idrogeno ai sensi del paragrafo 2.3.2 del bando, dunque sostenute da un soggetto afferente al partenariato di cui al paragrafo 2.1, comma 3 del bando, e – per le baie di scarico – tenendo conto del limite delle spese edili previste dal paragrafo 2.5 del bando, comma 6, lettera a) bando.

23. Nel caso in cui il partenariato non sia costituito al momento della presentazione della domanda, quando dovrà essere presentato il mandato collettivo con rappresentanza al soggetto capofila? **NEW**

Nei casi in cui al momento della presentazione della domanda il partenariato non sia ancora ufficialmente costituito (cfr. paragrafo 2.1, comma 3, lett. a), num. i)), il mandato al soggetto capofila e il contratto di collaborazione registrato dovranno essere trasmessi prima della concessione delle agevolazioni come disposto al paragrafo 3.3, comma 1, lettera a) del bando. Al momento della presentazione della domanda, si dovrà allegare almeno la documentazione di impegno a costituirsi e, se disponibile, la copia semplice del contratto di collaborazione; la copia autenticata dovrà essere fornita dopo la pubblicazione della graduatoria, prima della concessione. Nel caso in cui il partenariato sia invece già costituito, la medesima documentazione dovrà essere allegata al modulo di domanda.

24. Per quanto tempo i partner sono solidalmente responsabili nei confronti dell'Amministrazione regionale? **NEW**

I beneficiari sono responsabili nei confronti dell'Amministrazione regionale fino al termine dei 5 anni dal saldo di contributo di cui al paragrafo 5 comma 1, lett. g) e h).

25. Nel caso in cui la forma di collaborazione prescelta sia il raggruppamento temporanei di imprese (RTI), il contratto di collaborazione da allegare alla domanda di agevolazione è il Regolamento di RTI? **NEW**

Ai fini del presente bando, per "contratto di collaborazione" si intende la documentazione di impegno e/o contrattuale dalla quale si evinca la suddivisione delle competenze, dei costi e delle spese a carico di ciascun partecipante, l'individuazione del soggetto capofila, che agisce in veste di mandatario dei partecipanti al partenariato, nonché le responsabilità reciproche tra i membri del partenariato.

26. Il contratto di collaborazione/Regolamento di RTI dovrà avere durata coincidente con la durata del mandato collettivo con rappresentanza al soggetto capofila oppure dovrà avere una durata superiore? Quali contenuti minimi deve avere? **NEW**

Ai fini del presente bando, è sufficiente che il contratto di collaborazione abbia una durata almeno coincidente con la conclusione dei 5 anni decorrenti dal saldo di contributo; si vedano le FAQ n. 14 e n. 24.

Non vi sono indicazioni contenuti minimi del Regolamento RTI ulteriori a quelli esplicitati con la domanda n. 25.

27. Come si determina il parametro ΔkgCO_2 , utile alla determinazione del punteggio N_{CO_2} di cui al Criterio N_2 ? **NEW**

Il parametro valuta in termini percentuali la riduzione di emissioni di gas a effetto serra (tonnellate di CO₂ equivalente nei 5 anni decorrenti dalla conclusione dell'intervento) conseguente all'utilizzo dell'idrogeno prodotto nell'ambito del progetto agevolato: la differenza fra le emissioni dirette di gas a effetto serra *ante* intervento e quelle *post*

intervento, diviso le emissioni dirette di gas a effetto serra *ante* intervento, normalizzando i calcoli rispetto alle condizioni di produzione.

Per progetti che prevedono l'utilizzo dell'idrogeno sia per decarbonizzazione dei processi produttivi che per decarbonizzazione dei sistemi di mobilità, il bilancio di massa dei gas serra negli scenari *ante* e *post* intervento deve sommare le emissioni *ex ante* della mobilità e dei processi produttivi, sottrarre da queste la somma delle emissioni attese *ex post* dei due sistemi, e dividere il risultato per le emissioni dirette di gas a effetto serra *ante* intervento complessive, elaborando un solo indice percentuale sulla base del quale sarà attribuito il punteggio N_{CO_2} :

$$\frac{[(CO_{(2eq,mob)})+(CO_{(2eq,pro)})]_{ante} - [(CO_{(2eq,mob)})+(CO_{(2eq,pro)})]_{post}}{[(CO_{(2eq,mob)})+(CO_{(2eq,pro)})]_{ante}} \quad [\%]$$