



## *Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

**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 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla 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** il decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, convertito, con modificazioni, dalla 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 del 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** il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) approvato con Decisione del Consiglio ECOFIN del 13 luglio 2021, notificata all’Italia dal Segretariato generale del Consiglio con nota LT161/21 del 14 luglio 2021;

**VISTA** la successiva Decisione di esecuzione del Consiglio ECOFIN dell’8 dicembre 2023, che modifica la Decisione di esecuzione del 13 luglio 2021 relativa all’approvazione del Piano nazionale per la ripresa e la resilienza dell’Italia

**VISTA** l’ulteriore Decisione di esecuzione del Consiglio ECOFIN del 14 maggio 2024, che modifica la Decisione di esecuzione del 13 luglio 2021 relativa all’approvazione del Piano nazionale per la ripresa e la resilienza dell’Italia;

**VISTI** gli *Operational Arrangements* (OA) relativi al PNRR dell’Italia siglati dal Commissario europeo per l’economia e dal Ministro dell’economia e delle finanze, con cui sono stabiliti i meccanismi di verifica periodica (validi fino al 2026) relativi al conseguimento dei traguardi ed obiettivi necessari per il riconoscimento delle rate di rimborso semestrali delle risorse PNRR in favore dell’Italia;

**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 decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19 recante “Ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR)”, convertito con modificazioni nella legge 29 aprile 2024 n° 56;

**VISTO** il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 6 agosto 2021 e s.m.i., relativo all'assegnazione delle risorse del PNRR in favore di ciascuna Amministrazione titolare degli interventi e alla definizione dei traguardi e degli obiettivi che concorrono alla presentazione delle richieste di rimborso semestrale alla Commissione europea;

**VISTA** in particolare la misura M2C2 – I. 4.4.2 del PNRR che prevedeva originariamente una dotazione di 800 milioni di euro per il rinnovo del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni alimentati con combustibili puliti e servizio universale;

**VISTO** il D.M. 475 del 29 novembre 2021 con il quale, nell'ambito della misura M2C2 – I. 4.4.2 è stata prevista una dotazione di 200 milioni di euro per il rinnovo del parco ferroviario per l'acquisto di materiale rotabile Intercity da destinare ai collegamenti del sud Italia;

**VISTO** il Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 Codice dei contratti pubblici di attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 77 del 31 marzo 2023 - S.O. n. 12.

**CONSIDERATO CHE** in data 8 dicembre 2023 la procedura di revisione del Piano è stata approvata dal Consiglio ECOFIN e che in esito alla stessa:

- la dotazione finanziaria della misura PNRR M2C2 – I. 4.4.2 è stata incrementata di ulteriori 162 milioni di euro destinati al potenziamento del parco ferroviario *intercity* per il servizio universale da destinare ai collegamenti del sud Italia;
- è stato previsto un incremento di risorse finanziarie per il “*Potenziamento del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni a zero emissioni e servizio universale*” a valere sul nuovo capitolo REPowerEU, identificato nell'Investimento 11, Missione 7 (M7-I.11), per un importo complessivo di 1.003 milioni di euro, di cui 303 milioni di euro destinati al potenziamento del parco ferroviario *intercity* per il servizio universale da destinare ai collegamenti del sud Italia;

**VISTA** la modifica al target M2C2-35 bis, operata a seguito della rimodulazione del PNRR, di cui alla misura M2C2-I.4.4.2, che consiste nella “*entrata in servizio e acquisizione della dichiarazione di verifica di conformità CE di cui all'art 15 del D.Lgs. 57/2019 per almeno 53 treni a zero emissioni per il parco ferroviario regionale, almeno 13 treni bimodali e 100 vetture per il servizio universale. Per quanto riguarda il servizio universale/interurbano, il materiale rotabile acquistato con le risorse del dispositivo per la ripresa e la resilienza deve essere di proprietà dello Stato. Pertanto, alla scadenza del contratto di servizio degli attuali fornitori, il materiale rotabile deve essere messo a disposizione del nuovo soggetto aggiudicatario del contratto di servizio nel pieno rispetto del regolamento (UE) n. 1370/2007*”.

**VISTI** l'Investimento RePowerEU M7-I.11 e il relativo target M7-31 che consiste – in aggiunta al materiale rotabile già acquistato nell'ambito della misura M2C2-I.4.4.2 – nell'entrata in servizio e acquisizione della dichiarazione di verifica di conformità CE di cui all'articolo 15 del D.Lgs. 57/2019, entro il 30 giugno 2026, di almeno 69 treni a zero emissioni e 30 vetture per il servizio universale. Nel complesso, l'investimento deve fornire un totale di almeno 342 unità di materiale rotabile, di cui almeno

69 locomotive. Sono ammissibili solo soluzioni elettriche o a celle a combustibile a idrogeno. I treni bimodali non sono ammissibili;

**VISTO** il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato del 3 maggio 2024, pubblicato in G.U. Serie Generale n.134 del 10-06-2024 - di variazione della Tabella A, allegata al decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 6 agosto 2021, recante *“Assegnazione delle risorse finanziarie previste per l’attuazione degli interventi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e ripartizione di traguardi e obiettivi per scadenze semestrali di rendicontazione”*, che tiene conto delle modifiche intervenute e delle nuove misure in capo al MIT a seguito della Decisione del Consiglio – ECOFIN dell’8 dicembre 2023;

**VISTA** la nuova Misura introdotta nella Tabella A allegata al Decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 6 agosto 2021 e s.m.i., come modificata dal richiamato DM MEF del 3 maggio 2024, Missione 7 - Investimento 11: *“Misura rafforzata: “Potenziamento del parco ferroviario regionale per il trasporto pubblico con treni a zero emissioni e servizio universale”* per l’importo complessivo di 1.003 milioni di euro;

**VISTA** la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante *“Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione”* ed, in particolare, l’articolo 11, comma 2-bis, ai sensi del quale *“Gli atti amministrativi anche di natura regolamentare adottati dalle Amministrazioni di cui all’articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l’esecuzione di progetti di investimento pubblico, sono nulli in assenza dei corrispondenti codici di cui al comma 1 che costituiscono elemento essenziale dell’atto stesso”*;

**VISTA** la delibera del CIPE n. 63 del 26 novembre 2020 che introduce la normativa attuativa della riforma del CUP;

**VISTO** l’articolo 17 Regolamento UE 2020/852 che definisce gli obiettivi ambientali, tra cui il principio di non arrecare un danno significativo (DNSH, *“Do no significant harm”*), e la 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”*;

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

**VISTI** gli obblighi di assicurare il conseguimento di *milestone* e *target* e degli obiettivi finanziari stabiliti nel PNRR;

**VISTO** l’articolo 25, comma 2, del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, che, al fine di assicurare l’effettiva tracciabilità dei pagamenti da parte delle pubbliche amministrazioni prevede l’apposizione del codice identificativo di gara (CIG) e del Codice unico di Progetto (CUP) nelle fatture elettroniche ricevute;

**VISTO** il contratto di servizio media e lunga percorrenza passeggeri stipulato fra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'economia e delle finanze e la Società Trenitalia S.p.A. avente validità dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2026;

## **DECRETA**

### **Articolo1**

*(Assegnazione delle risorse)*

1. In attuazione di quanto previsto dalla rimodulazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza approvato dal Consiglio ECOFIN in data 8 dicembre 2023 e 14 maggio 2024 – misura M2C2 –I.4.4.2

- e RePowerEU M7 - I.11 sono assegnati alla Società Trenitalia S.p.A., nella qualità di soggetto attuatore dell'intervento, complessivi 465 milioni di euro per l'acquisto di almeno 25 treni e 30 carrozze destinati ai servizi di collegamento di cui al contratto di servizio passeggeri media e lunga percorrenza da impiegare nelle tratte da e per il Sud Italia.
2. Le risorse di cui al comma 1 sono destinate all'acquisto di treni ad emissione zero in sostituzione di vecchie unità a trazione elettrica o diesel e carrozze per il servizio universale.
  3. Le risorse assegnate sono destinate all'acquisto del seguente materiale rotabile da impiegare prevalentemente nei servizi di collegamento di media e lunga percorrenza contribuiti con risorse statali nelle tratte da e per il sud Italia:
    - n. 13 treni bimodali, a valere sulla nuova dotazione finanziaria della misura PNRR M2C2 – I.4.4.2 pari a 162 milioni di euro, previsti nel target PNRR M2C2-35 bis. I treni devono presentare emissioni dirette (dallo scarico) di CO2 pari a zero quando operano su binari dotati delle infrastrutture necessarie e utilizzare un motore convenzionale certificato stage V quando tali infrastrutture non sono disponibili. Tale motore è conforme al requisito di emissione di cui al regolamento (UE) 2016/1628.
    - n. 12 elettrotreni intercity a trazione distribuita a 200 km/h ad otto casse mono piano con posti di prima e seconda classe e n. 30 carrozze intercity notte a valere sulla dotazione finanziaria del REpowerEU M7-I.11, pari a 303 milioni di euro. I treni bimodali non sono ammissibili per le forniture di cui al capitolo REpowerEU.

## **Articolo 2**

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

1. Con l'assegnazione delle risorse di cui all'articolo 1, la Società Trenitalia S.p.A., nella qualità di soggetto attuatore e realizzatore, si impegna, in relazione agli interventi oggetto del presente decreto, a raggiungere i *target* nel rispetto delle relative condizionalità e nei tempi previsti dal PNRR e dal REpowerEU, nonché delle eventuali ed ulteriori condizionalità ivi previste e in osservanza a quanto disposto dagli Accordi Operativi (*Operational Arrangements – OA*) concordati con la Commissione europea.
2. In particolare la società Trenitalia s.p.a. dovrà contribuire a conseguire:
  - entro la data del 30 giugno 2026, con riguardo alla misura PNRR M2C2 –I.4.4.2, il target M2C2-35 bis, completando il programma delle forniture con l'entrata in servizio e acquisizione della dichiarazione di verifica di conformità CE di cui all'art. 15 del D.Lgs. n. 57/2019 dei treni finanziati.
  - entro la data del 30 giugno 2026, con riguardo alla misura REpowerEU - M7-I.11, il target M7-31, completando il programma delle forniture con l'entrata in servizio e acquisizione della dichiarazione di verifica di conformità CE di cui all'art. 15 del D.Lgs. 57/2019 dei treni e delle carrozze finanziati.
3. Il mancato rispetto delle scadenze previste comporta la responsabilità del Soggetto attuatore, con tutte le conseguenze di legge, tra cui revoca del finanziamento, nei termini e alle condizioni seguenti:
  - a) perdita sopravvenuta di uno o più requisiti di ammissibilità, ovvero irregolarità della documentazione non sanabile oppure non sanata entro 10 (dieci) giorni naturali e consecutivi dalla richiesta da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
  - b) mancato rispetto del cronoprogramma di attuazione validato dall'Amministrazione all'ultima scadenza di monitoraggio disponibile che comprometta il raggiungimento di milestone e target;
  - c) in caso di accertata e non sanabile violazione dei principi del “do no significant harm” (DNSH);

- d) mancata realizzazione, anche parziale, del programma di investimento finanziato che abbia compromesso il soddisfacente raggiungimento di milestone e target.
3. Il Soggetto attuatore, nei casi di revoca, non ha diritto alle quote residue ancora da erogare e, nel caso si sia provveduto all'erogazione totale o parziale del contributo, sarà tenuto alla restituzione degli importi già percepiti, maggiorati degli interessi legali.
4. La Società Trenitalia S.p.A. dovrà attestare che la fornitura finanziata con il presente decreto non è oggetto di altri finanziamenti di fonte europea diversi da quelli di cui alla misura M2C2 – 4.4.2 del PNRR e dalla dotazione finanziaria del REpowerEU M7-I.11.

### **Articolo 3**

*(Spese ammissibili - Tempistica)*

1. Le risorse di cui all'articolo 1 sono utilizzate esclusivamente per la copertura di costi per le forniture di treni ad alimentazione elettrica o ad idrogeno e carrozze a valere sulle risorse previste dalla dotazione finanziaria del REpowerEU M7-I.11 e per le forniture di treni bimodali a valere sulle risorse della misura M2C2-I.4.4.2.
2. Le risorse stanziare non potranno essere utilizzate per la copertura di eventuali contenziosi che dovessero insorgere nell'affidamento o esecuzione delle forniture.
3. Sono ammesse a contributo le forniture dei mezzi le cui procedure siano state avviate in data successiva al 1° febbraio 2020 con atti formali, quali determina a contrarre o assimilabili e siano state eseguite nel rispetto di quanto stabilito dal presente decreto e dalla vigente normativa in materia di contratti pubblici. Il singolo atto contrattuale per l'utilizzo delle risorse di cui all'articolo 1, comma 1, può consistere anche in un contratto applicativo di un accordo o di un contratto quadro precedentemente stipulato, oppure in un ordinativo sulla base di cessione parziale od integrale di contratto già stipulato da una società ferroviaria esercente servizi della medesima tipologia oppure nell'esercizio del diritto di opzione di un contratto già stipulato, nel rispetto del periodo di ammissibilità successivo al 1° febbraio 2020.
4. Resta fermo l'esercizio dei poteri sostitutivi di cui all'articolo 12, comma 3, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2021, n. 108.

### **Articolo 4**

*(Obblighi del soggetto attuatore)*

1. Con riferimento alle risorse assegnate con il presente decreto, Trenitalia S.p.A., nella qualità di soggetto attuatore, si obbliga a:
  - a. assicurare il rispetto di tutte le disposizioni previste dalla normativa comunitaria e nazionale, con particolare riferimento a quanto previsto dal Reg. (UE) 2021/241 e dal decreto-legge n. 77 del 31/05/2021, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108 e dal decreto-legge 2 marzo 2024, n. 19;
  - b. assicurare l'adozione di misure adeguate volte a rispettare il principio di sana gestione finanziaria secondo quanto disciplinato nel Regolamento finanziario (UE, Euratom) 2018/1046 e nell'art. 22 del Regolamento (UE) 241/2021, 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;

- c. garantire in particolare l'assenza del cosiddetto "doppio finanziamento" ai sensi dell'art. 9 del Regolamento (UE) 241/2021, assicurando, in particolare, che i *target* relativi agli investimenti oggetto del presente decreto siano finanziati esclusivamente con fondi del *Recovery and Resilience Facility* e non siano o non siano stati oggetto di altri finanziamenti di fonte europea.
- d. rispettare le indicazioni in relazione ai principi orizzontali di cui all'art. 5 del Reg. (UE) 2021/241 tra cui il tagging climatico, valorizzazione dei giovani, superamento dei divari territoriali, il principio di non arrecare un danno significativo agli obiettivi ambientali (Do No Significant Harm – DNSH), ai sensi dell'articolo 17 del Reg. (UE) 2020/852;
- e. uniformarsi, per quanto non regolato con il presente decreto, al Sistema di Gestione e Controllo (Si.Ge.Co.) PNRR adottato dall'Amministrazione e s.m.i., ai relativi allegati, nonché alle indicazioni, linee guida, istruzioni operative emanate in materia di PNRR;
- f. conformarsi alle disposizioni di cui alla Circolare MEF dell'11 agosto 2022 n° 30 ed annesse linee guida per lo svolgimento delle attività di controllo e rendicontazione degli interventi PNRR di competenza delle Amministrazioni centrali e dei soggetti attuatori;
- g. dare attuazione agli investimenti secondo le modalità previste dalla normativa comunitaria e nazionale di riferimento, garantendo l'avvio tempestivo di tutti gli interventi per non incorrere in ritardi attuativi e concludere gli stessi nella forma, nei modi e nei tempi previsti, nel rispetto del cronoprogramma validato dall'Amministrazione all'ultima scadenza di monitoraggio disponibile e comunicando all'Amministrazione le eventuali varianti e/o qualsiasi altro evento che possa compromettere il raggiungimento dei target di cui al precedente articolo 2 o il rispetto dei principi orizzontali previsti dall'art. 5 del Reg. (EU) 2021/241;
- h. garantire un costante aggiornamento in merito allo stato di attuazione dei singoli interventi, individuando i possibili fattori di rischio che incidano in maniera considerevole sulla tempistica attuativa;
- i. utilizzare il sistema informatico adottato dall'Amministrazione finalizzato a raccogliere, registrare e archiviare in formato elettronico i dati per ciascun Investimento necessari per il monitoraggio, la valutazione, la gestione finanziaria, la verifica e l'audit, ai sensi quanto previsto dall'art. 22.2 lettera d) del Regolamento (UE) 2021/241 ("ReGiS");
- j. garantire la correttezza, l'affidabilità e la congruenza dei dati di avanzamento finanziario, fisico e procedurale, e di quelli che comprovano il conseguimento degli obiettivi degli interventi individuati in base agli stessi indicatori adottati per i target delle misure di cui all'art. 2 e assicurarne l'inserimento in ReGiS;
- k. fornire tutte le informazioni richieste relativamente alle procedure e alle verifiche in relazione alle spese rendicontate conformemente alle procedure e agli strumenti definiti nella manualistica adottata dall'Amministrazione;
- l. garantire la conservazione della documentazione progettuale in fascicoli cartacei o informatici per assicurare la completa tracciabilità delle operazioni – nel rispetto di quanto previsto all'art. 9 punto 4 del decreto legge 77 del 31 maggio 2021, convertito con legge n. 108/2021 – che, nelle diverse fasi di controllo e verifica previste dal sistema di gestione e controllo del PNRR, dovranno essere messi prontamente a disposizione, ad eventuale integrazione della documentazione già resa disponibile, su richiesta dell'Amministrazione centrale titolare di intervento PNRR, dell'Ispettorato generale per il PNRR, dell'Unità di Audit, della Commissione europea, dell'Ufficio Anti-Frode Europeo (OLAF), della Corte dei Conti europea (ECA), della Procura europea (EPPO) e delle competenti Autorità giudiziarie nazionali e autorizzare la Commissione,

l'OLAF, la Corte dei conti e l'EPPO a esercitare i diritti di cui all'articolo 129, paragrafo 1, del regolamento finanziario;

- m. garantire la disponibilità dei documenti giustificativi relativi alle spese sostenute e dei target realizzati così come previsto ai sensi dell'articolo 9, punto 4, del decreto-legge n. 77/2021, convertito in legge n. 108/2021;
- n. predisporre i pagamenti nel rispetto del piano finanziario e cronogramma di spesa e inserire nel sistema informativo, in relazione alle spese rendicontate, i riferimenti dei relativi documenti riferiti alle procedure e i giustificativi di spesa e pagamento necessari ai controlli ordinari di legalità e ai controlli amministrativo-contabili previsti dalla legislazione nazionale applicabile, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 22 del Reg. (UE) n. 2021/241 e dall'art. 9 del decreto-legge n. 77/2021, convertito in legge n. 108/2021;
- o. inoltrare le richieste di pagamento all'Amministrazione con allegata la rendicontazione dettagliata delle spese effettivamente sostenute – o dei costi esposti maturati nel caso di ricorso alle opzioni semplificate in materia di costi – e del contributo al perseguimento degli obiettivi di cui alle misure finanziate con il presente decreto e dei relativi milestone e target associati, e i documenti giustificativi appropriati secondo le tempistiche e le modalità riportate nei dispositivi attuativi;
- p. conseguire i target di cui all'art. 2, fornendo su richiesta dall'Amministrazione, le informazioni necessarie per la predisposizione delle dichiarazioni sul conseguimento di target e milestone e delle relazioni sull'attuazione degli Investimenti;
- q. garantire il rispetto degli obblighi in materia di comunicazione e informazione previsti dall'art. 34 del Regolamento (UE) 2021/241, rendendo nota l'origine dei finanziamenti dell'Unione europea e garantendone la visibilità, anche, ove opportuno, attraverso il logo dell'Unione europea e una dichiarazione adeguata sul finanziamento che recita «finanziato dall'Unione europea – NextGenerationEU», e fornendo un'adeguata diffusione e promozione del progetto, anche online, sia web sia social, in linea con quanto previsto dalla Strategia di Comunicazione del PNRR;
- r. rispettare l'obbligo di richiesta CUP/CLP dei progetti di competenza e provvedere alla conseguente indicazione dello stesso su tutti gli atti amministrativo-contabili;
- s. garantire una tempestiva diretta informazione agli organi preposti, tenendo informata l'Amministrazione sull'avvio e l'andamento di eventuali procedimenti di carattere giudiziario, civile, penale o amministrativo che dovessero interessare le operazioni oggetto degli investimenti, comunicare le irregolarità o le frodi riscontrate a seguito delle verifiche di competenza e adottare le misure necessarie, nel rispetto delle procedure adottate dalla stessa Amministrazione in linea con quanto indicato dall'art. 22 del Regolamento (UE) 2021/241;
- t. a trasmetterne, con riguardo al materiale rotabile acquistato con le risorse di cui al presente decreto, la documentazione a comprova dell'entrata in servizio e la dichiarazione di verifica di conformità CE di cui all'articolo 15 del D.Lgs. 57/2019 entro le scadenze previste.

## **Articolo 5**

(Modalità di erogazione delle risorse)

1. Le risorse sono erogate a titolo di anticipazione, pagamento intermedio e saldo, a seguito di istanza da parte del soggetto attuatore, inoltrata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo le modalità definite nei provvedimenti nazionali in materia di Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e del Sistema di gestione e controllo PNRR del MIT.
2. L'erogazione di risorse con le modalità di cui al comma 1 sarà effettuata nei limiti delle risorse

disponibili secondo quanto previsto dai provvedimenti nazionali in materia di PNRR.

## **Articolo 6**

*(Utilizzo delle economie)*

1. L'utilizzo delle economie derivanti da ribassi di gara o dal completamento delle forniture può essere autorizzato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti previa richiesta formale del soggetto attuatore.

## **Articolo 7**

*(Vincolo di destinazione)*

1. Il materiale rotabile ferroviario acquistato con le risorse di cui all'articolo 1 è destinato esclusivamente ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri media e lunga percorrenza.

## **Articolo 8**

*(Vincolo di reversibilità)*

1. Il materiale rotabile ferroviario acquistato con le risorse di cui all'articolo 1 del presente decreto e quello acquistato con le risorse di cui al D.M. 475 del 29 novembre 2021 è di proprietà dello Stato che provvederà a consentirne l'utilizzo, a titolo gratuito, al soggetto affidatario del servizio di trasporto ferroviario a media e lunga percorrenza nel rispetto dei vincoli di legge. Il soggetto attuatore resta responsabile dell'avvenuta acquisizione entro le scadenze previste e delle successive attività di collaudo o di verifica di conformità delle forniture ai sensi dell'art. 116 del Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36
2. Alla scadenza del vigente contratto di servizio avente ad oggetto il servizio di trasporto ferroviario a media e lunga percorrenza, la Società Trenitalia S.p.A. si impegna a trasferire, su richiesta del committente i treni di cui al precedente periodo al nuovo affidatario del servizio ovvero allo Stato, nel pieno rispetto del regolamento (UE) n. 1370/2007.

## **Articolo 9**

*(Verifiche)*

1. Ai fini dell'audit e della tutela degli interessi finanziari dell'Unione europea e nazionale tutti i soggetti di cui all'articolo 22, comma 2, lettera e), del Regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, nonché l'ufficio di audit del PNRR di cui all'articolo 7 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, e gli altri soggetti con compiti istituzionali di controllo della spesa hanno accesso ai dati ed ai documenti necessari per esercitare le loro funzioni.  
La Società Trenitalia S.p.A. consente l'esercizio delle funzioni di controllo, *audit* e verifica, anche con accesso in loco e mantiene la documentazione disponibile a supporto secondo quanto previsto dalla normativa europea e nazionale in materia.
2. Fermo restando quanto previsto al comma 1, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si riserva di effettuare verifiche a campione, anche in loco, sull'attuazione delle forniture e sull'effettivo utilizzo delle risorse di cui all'articolo 1.



3. La Società Trenitalia S.p.A. dovrà consentire l'accesso a tutta la documentazione ed assicurare l'assistenza necessaria per l'espletamento delle suddette verifiche. Tali verifiche non esimono comunque il soggetto attuatore dalla piena ed esclusiva responsabilità della regolare esecuzione della fornitura.
4. Il collaudo o le verifiche di conformità delle forniture oggetto del presente decreto relative al materiale rotabile ferroviario acquistato con le risorse di cui all'articolo 1 e quello acquistato con le risorse di cui al D.M. 475 del 29 novembre 2021 sarà effettuato ai sensi della legislazione vigente in materia.
5. La Società Trenitalia S.p.A. comunicherà l'avvenuta approvazione degli atti di collaudo o delle verifiche di conformità al Ministero certificando che il materiale rotabile acquistato è ultimato e collaudato, in ogni sua parte trasmettendo copia conforme degli atti di collaudo o di verifica di conformità.

#### **Articolo 10**

*(Monitoraggio)*

1. Il monitoraggio delle forniture finanziate con le risorse di cui all'articolo 1 avviene con le modalità definite nei provvedimenti nazionali attuativi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e del RePowerEU.

#### **Articolo 11**

*(Efficacia)*

1. Il presente decreto acquisisce efficacia dalla data di comunicazione alla Società Trenitalia S.p.A. dell'avvenuta registrazione presso gli organi di controllo.

IL MINISTRO