



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 funzionale 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”*;

VISTO 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 D.M. 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 l'articolo 1, comma 1, del D.M. 475 del 29 novembre 2021 con il quale, nell'ambito della misura M2C2 – I. 4.4.2, sono stati assegnati 200 milioni di euro in favore della Società Trenitalia S.p.A., in qualità di Soggetto Attuatore, per il rinnovo del parco ferroviario per l'acquisto di materiale rotabile Intercity da destinare ai collegamenti del sud Italia;

TENUTO CONTO, altresì, che l'articolo 1, comma 3, del D.M. 475 del 29 novembre 2021 prevede che le risorse assegnate siano utilizzate per l'acquisto di 7 treni bimodali con 4 carrozze da destinare ai collegamenti Intercity Reggio Calabria-Taranto, per un valore stimato di 60 milioni di euro e per l'acquisto di n. 70 carrozze da destinare ai servizi Intercity Notte da/per la Sicilia, per un valore stimato di 140 milioni di euro;

CONSIDERATA la richiesta della Società Trenitalia S.p.A. di poter impiegare i 7 treni bimodali, finanziati con le risorse di cui al citato D.M. 475/2021, oltre che sul collegamento Reggio Calabria – Taranto anche sulla relazione Napoli – Bari per vincoli tecnici legati al turno e alla necessità di innalzare la produttività e quindi l'efficienza dei nuovi treni bimodali;

CONSIDERATO che, come comunicato dalla Società Trenitalia, S.p.A., la proposta di utilizzare il nuovo materiale rotabile anche sulle relazioni Napoli-Bari A/R rispetta quanto previsto dall'articolo 1, comma 1 del DM 475 del 29 novembre 2021, configurandosi come collegamenti ferroviari da e per il Sud Italia;

VISTO il Decreto Ministeriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n.176 del 28 giugno 2024 con il quale sono state assegnate alla Società Trenitalia S.p.A. risorse pari a 465 milioni di euro per l'acquisto di almeno 25 treni e 30 carrozze da destinare ai servizi di collegamento nelle tratte da e per il sud Italia di cui al contratto di servizio media e lunga percorrenza;

VISTO l'articolo 1 del Decreto ministeriale 176/2024 il quale prevede che le risorse assegnate - pari a 465 milioni di euro - debbano essere impiegate per l'acquisto di n. 13 treni bimodali, a valere sulla nuova dotazione finanziaria della misura PNRR M2C2 – I.4.4.2 pari a 162 milioni di euro e 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;

VISTO, altresì, l'articolo 2, comma 2 del D.M. 176/2024 secondo il quale la Società Trenitalia S.p.A. è tenuta a completare il programma delle forniture con l'entrata in servizio e l'acquisizione della dichiarazione di verifica di conformità CE di cui all'articolo 15 del D. Lgs. n. 57/2019 dei treni e delle carrozze finanziate entro il 30 giugno 2026;

TENUTO CONTO che la Società Trenitalia S.p.A., in qualità di soggetto attuatore, ha comunicato di aver ricevuto una dichiarazione dalla Società mandataria del Raggruppamento Temporaneo d'Impresa aggiudicatario della procedura di gara per la sottoscrizione di un Accordo Quadro per la fornitura delle carrozze oggetto del PNRR circa l'impossibilità a procedere, entro il termine del 30 giugno 2026, con la commessa delle ulteriori 30 carrozze intercity notte di cui al citato D.M. 176/2024;

VISTA, pertanto, la richiesta della Società Trenitalia S.p.A. di poter sostituire, a parità di risorse assegnate dal REPowerEU M7-I11, la fornitura delle 30 carrozze intercity notte con l'acquisto di 6 treni elettrici a quattro casse in configurazione intercity;

CONSIDERATO che l'Unità di missione per il PNRR del Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti non rilevava profili di criticità alla richiesta della Società Trenitalia S.p.A. di sostituzione della fornitura di 30 carrozze Intercity con l'acquisto di 6 treni elettrici a quattro casse, fermo restando il rispetto dei principi e condizionalità del PNRR, le prescrizioni del Decreto di assegnazione delle risorse in termini di scadenza del target M7-31, di configurazione Intercity e di alimentazione del materiale rotabile elettrico o a idrogeno non essendo ammissibile l'acquisto di treni bimodali, nonché al rispetto dell'ulteriore contributo al target consistente nell'acquisto di almeno n. 12 elettrotreni Intercity a otto casse;

VISTA l'ulteriore comunicazione trasmessa dalla Società Trenitalia S.p.A. ad integrazione della citata proposta di sostituzione della fornitura delle 30 carrozze intercity notte con l'acquisto di 6 treni

elettrici a quattro casse in configurazione intercity, a parità di risorse assegnate dal REPowerEU M7-I.11;

CONSIDERATA, pertanto, la necessità di dover modificare il Decreto Ministeriale n. 475 del 29 novembre 2021, nella parte in cui prevede che i 7 treni bimodali siano destinati al solo collegamento Reggio Calabria-Taranto, nonché il Decreto Ministeriale n. 176 del 28 giugno 2024, nella parte in cui le risorse assegnate a valere sul finanziamento REPowerEU M7-I11 sono destinate anche all'acquisto di 30 carrozze Intercity notte;

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

Articolo 1

(Modifiche all'articolo 1 del Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 29 novembre 2021, n. 475)

1. L'articolo 1 del decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili del 29 novembre 2021, n. 475 è modificato come segue:

“Articolo 1

(Assegnazione delle risorse)

1. In attuazione di quanto previsto dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – misura M2C2 – 4.4.2. sono assegnati alla Società Trenitalia 200 milioni di euro per il rinnovo del parco rotabile destinato 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 elettriche e a diesel.
3. Le risorse assegnate sono destinate all'acquisto del seguente materiale rotabile da impiegare esclusivamente nei servizi di collegamento media e lunga percorrenza contribuiti con risorse statali nelle tratte da e per il sud Italia:
 - n. 7 treni bimodali con 4 carrozze da destinare ai collegamenti Intercity da e per il Sud Italia, così come previsto dal comma 1, per un valore stimato di 60 milioni di euro pari a 8,6 milioni di euro per ogni singolo treno bimodale;
 - n. 70 carrozze da destinare ai servizi Intercity Notte da/per la Sicilia, per un valore stimato di 140 milioni di euro pari a 2 milioni di euro per ogni singola carrozza.”.

Articolo 2

(Modifiche all'articolo 1 del Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 28 giugno 2024, n. 176)

1. L'articolo 1 del decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 28 giugno 2024, n. 176 è modificato come segue:

“Articolo 1

(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 31 treni 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. 6 treni elettrici a 4 casse, in configurazione Intercity, 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 3

(Modifiche all'articolo 2 del Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 28 giugno 2024, n. 176)

1. L'articolo 2 del decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 28 giugno 2024, n. 176 è modificato come segue:

“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 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.

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 4

(Modifiche all'articolo 3 del Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 28 giugno 2024, n. 176)

1. L'articolo 3 del decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 28 giugno 2024, n. 176 è modificato come segue:

“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 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 5

(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