



Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

VISTO il Regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza;

VISTO il Regolamento (UE) 2018/1046 del 18 luglio 2018, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione, che modifica i Regolamenti (UE) n. 1296/2013, n. 1301/2013, n. 1303/2013, n. 1304/2013, n. 1309/2013, n. 1316/2013, n. 223 /2014, n. 283 /2014 e la decisione n. 541/2014/ UE e abroga il regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012;

VISTO il decreto-legge 32 maggio 2021, n. 77, convertito in 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 in legge 6 agosto 2021, n. 113, recante *“Misure urgenti per il rafforzamento della capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni funzionali all'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per l'efficienza della giustizia”*;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 9 luglio 2021, recante l'individuazione delle amministrazioni centrali titolari di interventi di cui all'articolo 8, comma 1 del citato decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77;

VISTO il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) approvato con Decisione del Consiglio ECOFIN del 13 luglio 2021 e notificata all'Italia dal Segretariato generale del Consiglio con nota LT161 /21, del 14 luglio 2021;

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

VISTA in particolare la misura M2C2 – 4.4.1 del PNRR che prevede una dotazione di 2.415 milioni di euro per il rinnovo del parco autobus regionale per il trasporto pubblico con veicoli a combustibili puliti, per il periodo 2021–2026, di cui 500 milioni imputati a progetti già in essere;

CONSIDERATO che, come previsto dalla suddetta misura del PNRR, l'investimento prevede, entro il 31 dicembre 2024, l'acquisto di almeno 800 autobus a emissioni zero per il rinnovo del parco veicoli ed, entro il 30 giugno 2026, l'entrata in servizio di almeno 3.000 autobus a emissioni zero per il rinnovo del parco veicoli e che gli autobus devono essere dotati di tecnologie digitali;

RITENUTO che le finalità della misura sopradescritta possano essere realizzate attraverso l'acquisto di autobus ad alimentazione elettrica o ad idrogeno e, fermo restando il numero minimo obbligatorio di autobus da acquistare, la realizzazione delle infrastrutture di supporto all'alimentazione;

CONSIDERATO che, sulla base della tipologia di alimentazione, gli autobus acquistati verranno utilizzati dai comuni per i servizi di trasporto pubblico locale;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 17 aprile 2019, recante *“Approvazione del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile”* (di seguito PSNMS), ai sensi

dell'articolo 1, comma 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232;

VISTO il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e il Ministro dell'economia e delle finanze 9 febbraio 2021, n. 71, di riparto delle risorse di cui all'articolo 4 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 17 aprile 2019 e relativo ai comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti ed alle città metropolitane;

VISTO il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e il Ministro dell'economia e delle finanze, 6 giugno 2020, n. 234, di riparto delle risorse di cui all'articolo 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 17 aprile 2019 e relativo ai comuni ad alto tasso di inquinamento da PM10 e biossido di azoto;

CONSIDERATO che la quota di 500 milioni imputati a progetti già in essere per il periodo 2022–2026, come indicato nella misura M2C2 – 4.4.1 del PNRR è da ricomprendere nell'importo di cui ai decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico e il Ministro dell'economia e delle finanze 9 febbraio 2021, n. 71, 6 giugno 2020, n. 234 e 14 febbraio 2020, n. 81;

CONSIDERATO che l'investimento previsto nel PNRR, per la tipologia dei mezzi di cui è finanziato l'acquisto, consentirà di dare un consistente impulso all'obiettivo di rendere sempre più sostenibile la mobilità nelle grandi città italiane, contribuendo in modo significativo al miglioramento della qualità dell'aria soprattutto nelle realtà urbane caratterizzate da rilevanti tassi di inquinamento da PM10 e biossido di azoto;

RITENUTO efficace, per quanto sopra, che le risorse del PNRR siano finalizzate a sostenere gli investimenti prevedendo di assegnare le risorse ai comuni capoluogo di città metropolitane e, per le regioni dove non sono presenti città metropolitane, ai comuni capoluogo di regione o di province autonome, nonché ai comuni con più elevati tassi di inquinamento da PM10 e biossido di azoto, in continuità con le misure adottate nel PSNMS;

RAVVISATA pertanto la necessità di procedere al riparto dell'importo di 1.915 milioni di euro – importo assegnato dal PNRR al netto delle risorse per progetti in essere – applicando:

- per i comuni capoluogo di città metropolitane i criteri e le percentuali di riparto utilizzati con il citato decreto interministeriale n. 71/2021 nell'ambito del PSNMS di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 17 aprile 2019, per un importo di 1.100 milioni di euro, prevedendo una ulteriore integrazione pari a 545 milioni di euro a favore dei comuni con più alto tasso di inquinamento da PM10 e biossido di azoto;
- per i comuni capoluogo delle regioni in cui non sono presenti città metropolitane e capoluogo delle province autonome, un riparto proporzionale alla popolazione residente ed alla superficie territoriale, per un importo di 50 milioni di euro;
- per i comuni ad alto tasso di inquinamento da PM10 e biossido di azoto – ad esclusione dei comuni capoluogo di città metropolitana - i criteri del citato decreto interministeriale n. 234/2020, nell'ambito del PSNMS di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 17 aprile 2019 per un importo di 220 milioni di euro;

CONSIDERATO necessario assicurare una quota percentuale di riparto ai comuni ricadenti nei territori del Sud pari al 40 per cento delle risorse relative ai comuni capoluogo di città metropolitane ed ai comuni capoluogo di regione o di province autonome, in coerenza con quanto previsto dal PNRR e tenuto conto del fatto che la quasi totalità dei comuni con alto tasso di inquinamento da PM10 e biossido di azoto ricade nel centro-nord;

RITENUTO opportuno, ai fini del raggiungimento dell'obiettivo complessivo previsto dal PNRR di acquistare 3.000 autobus, prevedere in via prudenziale l'acquisto di almeno 2.690 autobus con le risorse del presente decreto e di 310 autobus a valere sulla quota di risorse per i progetti già in essere;

VISTO l'Allegato 1 al presente decreto;

CONSIDERATO che il principio di «*non arrecare un danno significativo*» è definito, ai sensi dell'articolo 2, comma 1, punto 6), del Regolamento (UE) 2021/21, come segue: “*non sostenere o svolgere attività economiche che arrecano un danno significativo all'obiettivo ambientale, ai sensi, ove pertinente, dell'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/ 852*”;

VISTO il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante “*Codice dei contratti pubblici*”, e successive modificazioni;

VISTO l'articolo 3, comma 1, lettera gggggg-*bis* del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, che disciplina il principio di unicità dell'invio, secondo il quale ciascun dato è fornito una sola volta a un solo sistema informativo, non può essere richiesto da altri sistemi o banche dati, ma è reso disponibile dal sistema informativo ricevente;

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 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 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;

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

VISTA la circolare del Ministero dell'economia e delle finanze n. 21 del 14 ottobre 2021 avente ad oggetto “*Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) - Trasmissione delle Istruzioni Tecniche per la selezione dei progetti PNRR*”;

VISTI i traguardi e gli obiettivi che concorrono alla presentazione delle richieste di rimborso semestrali alla Commissione europea, ripartiti per interventi a titolarità di ciascuna Amministrazione, riportati nella Tabella B allegata al decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 6 agosto 2021;

CONSIDERATO che il punto 7 del decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 6 agosto 2021 prevede che *“Le singole Amministrazioni inviano, attraverso le specifiche funzionalità del sistema informatico di cui all'articolo 1, comma 1043, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, e secondo le indicazioni del Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento Ragioneria generale dello Stato, i dati relativi allo stato di attuazione delle riforme e degli investimenti ed il raggiungimento dei connessi traguardi ed obiettivi al fine della presentazione, alle scadenze previste, delle richieste di pagamento alla Commissione europea ai sensi dell'articolo 22 del Regolamento (UE) 2021/ 241 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, tenuto conto anche di quanto concordato con la Commissione Europea”*;

VISTA l'intesa espressa dalla Conferenza unificata nella seduta del 16 dicembre 2021;

DECRETA

Articolo 1

(Assegnazione e riparto delle risorse)

1. Il presente decreto definisce le modalità di utilizzo di quota delle risorse di cui alla misura M2C2 - 4.4.1 del PNRR pari complessivamente a 1.915 milioni di euro, per gli esercizi dal 2022 al 2026 assegnate dalla tabella A del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 6 agosto 2021 al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per *“Rinnovo flotte bus e treni verdi – sub-investimento BUS”*.
2. Le risorse di cui al comma 1 sono destinate all'acquisto di autobus ad emissioni zero con alimentazione elettrica o ad idrogeno e alla realizzazione delle relative infrastrutture di supporto all'alimentazione, per il rinnovo del parco veicoli dei servizi di trasporto pubblico locale, nei comuni capoluogo di città metropolitana, nei comuni capoluogo di regione o di province autonome e nei comuni con alto tasso di inquinamento da PM10 e biossido di azoto come individuati nell'Allegato 1 al presente decreto.
3. Il riparto delle risorse tra i comuni beneficiari, con l'indicazione della quantità di mezzi da acquistare e relativa tempistica è riportato nell'Allegato 1 al presente decreto.
4. Il finanziamento degli interventi è disposto con successivo decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, a seguito della manifestazione di interesse e dell'individuazione del dettaglio degli interventi attraverso i codici unici di progetto (CUP), di cui al successivo articolo 6.
5. I CUP di cui al decreto del precedente comma, a pena nullità dell'atto che lo autorizza, devono essere validi, ai sensi dell'articolo 11, commi 2-bis e 2-ter, della legge 16 gennaio 2003, n. 3.

Articolo 2

(Modalità di utilizzo delle risorse)

1. Con l'assegnazione delle risorse di cui all'articolo 1, i comuni – come individuati nell'Allegato 1 al presente decreto - si impegnano a raggiungere traguardi ed obiettivi con riferimento a quanto previsto nell'Allegato 2 del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 6 agosto 2021, per l'investimento 4 -sub-investimento 4. 4.1, nel rispetto delle condizionalità e nei tempi ivi previsti, nonché delle eventuali ed ulteriori condizionalità previste dal PNRR. In particolare, i comuni si impegnano a ultimare le forniture e a mettere in servizio gli autobus, elettrici o ad idrogeno, loro finanziate per un numero di veicoli pari o superiore al numero riportato nell'Allegato 1, secondo

le tempistiche ivi riportate, al fine di garantire il complessivo raggiungimento dei seguenti traguardi:

- acquisto di almeno 717 autobus ad alimentazione elettrica o ad idrogeno entro il 31 dicembre 2024;
 - entrata in servizio di almeno di almeno 2.690 autobus ad alimentazione elettrica o ad idrogeno, comprensivi della quantità intermedia di cui sopra, entro il 30 giugno 2026.
2. I comuni si impegnano altresì a rispettare le disposizioni per la gestione, controllo e valutazione, ivi inclusi gli obblighi in materia di comunicazione e informazione previsti dall'articolo 34 del Regolamento (UE) 2021 /241, a partire dall'impegno a mostrare correttamente e in modo visibile in tutte le attività di comunicazione a livello di progetto l'emblema dell'Unione europea con un'appropriata dichiarazione di finanziamento che reciti "*finanziato dall'Unione europea – Next GenerationEU*", come indicato nella circolare della Ragioneria generale dello Stato n. 21 del 14 ottobre 2021, ad inserire nella documentazione di gara i necessari elementi volti a garantire il rispetto del principio di non arrecare un danno significativo, come previsto dall'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852 - sistema di "*Tassonomia per la finanza sostenibile*" e a raggiungere gli obiettivi climatici e digitali previsti per l'investimento di competenza.
 3. Gli interventi sono attuati, nel rispetto della normativa vigente, dai comuni beneficiari delle risorse di cui all'Allegato 1. Nel caso in cui il contratto di servizio è sottoscritto da altra Pubblica Amministrazione o da altro soggetto individuato dalla normativa regionale, le risorse possono essere messe a disposizione dei soggetti in parola, tramite specifica convenzione, al fine di assicurare una organica ed efficace gestione delle politiche di rinnovo del parco rotabile su gomma adibito al trasporto pubblico locale, fermo restando i vincoli di destinazione e reversibilità di cui agli articoli 8 e 9.
 4. Ciascun comune individuato nell'Allegato 1 al presente decreto, nonché eventuale altro soggetto di cui al comma precedente, potrà altresì affidare la gestione e quindi l'espletamento delle gare per l'acquisto di veicoli adibiti al trasporto pubblico locale, anche all'attuale soggetto affidatario dei servizi di trasporto pubblico locale, previa apposita convenzione da stipulare con il predetto affidatario. Nella convenzione dovranno essere espressamente richiamati i vincoli di destinazione e di reversibilità dei veicoli, così come previsto anche nei successivi articoli 8 e 9 del presente decreto. I comuni di cui all'Allegato 1 restano comunque beneficiari e responsabili delle risorse ad essi assegnate.

I soggetti attuatori attestano, anche tramite il monitoraggio di cui all'articolo 11 che le forniture non sono oggetto, per la quota ammessa a finanziamento con il presente decreto, di altri finanziamenti diversi da quelli di cui alla misura M2C2 – 4.4.1 del PNRR.

Articolo 3 (Spese ammissibili - Tempistica)

1. Le risorse di cui all'articolo 1 sono utilizzate esclusivamente per la copertura dei costi per le forniture di autobus ad alimentazione elettrica o ad idrogeno. E' ammessa anche la realizzazione delle infrastrutture di supporto per l'alimentazione dei veicoli ai sensi di quanto previsto dal successivo articolo 5.
2. Le risorse stanziare non potranno essere utilizzate per la copertura di eventuali contenziosi che dovessero insorgere nell'affidamento ed esecuzione delle forniture.
3. Sono ammesse a contributo le forniture dei mezzi le cui procedure siano iniziate in data successiva al 1 marzo 2020 con atti formali, quali determina a contrarre o assimilabili e siano state eseguite nel rispetto di quanto stabilito dal presente decreto e dal decreto legislativo n. 50 del 2016 e successive modifiche ed integrazioni.
4. Nel caso di progetti realizzati per il tramite di soggetti attuatori, individuati ai sensi dell'articolo 2, comma 4, l'atto formale che attesta l'inizio delle procedure, assimilabili alla determina a contrarre dell'ente beneficiario è da intendersi la stipula del contratto di fornitura, atto dal quale

sorgono le obbligazioni giuridicamente vincolanti.

5. Per le risorse di cui all'articolo 1, i contratti relativi alle forniture devono essere aggiudicati entro il 31 dicembre 2023, pena la revoca del finanziamento.
6. I comuni beneficiari delle risorse di cui all'articolo 1, devono conseguire il traguardo intermedio con l'effettiva fornitura della quantità minima di autobus indicata nell'Allegato 1 del presente decreto entro il 31 dicembre 2024, pena la revoca del finanziamento.
7. I comuni beneficiari delle risorse di cui all'articolo 1, devono conseguire l'obiettivo finale e completare il programma delle forniture con l'entrata in servizio della quantità minima di autobus indicata nell'Allegato 1 al presente decreto entro il 30 giugno 2026, pena la decadenza dal finanziamento.
8. Le eventuali risorse revocate ai comuni che non abbiano rispettato il termine del 31 dicembre 2023, di cui al comma 4, e non hanno conseguito il traguardo intermedio entro il 31 dicembre 2024, di cui al comma 5, possono essere riassegnate ai comuni che abbiano rispettato tale termine, tenendo conto delle percentuali di riparto di cui all'Allegato 1, garantendo comunque il raggiungimento dei traguardi e degli obiettivi dell'investimento nei termini stabiliti dal PNRR, ed in particolare quanto previsto dal comma 6.
9. Resta fermo l'esercizio dei poteri sostitutivi di cui all'articolo 12 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77.
10. Le condizioni di cui ai commi 5, 6 e 7 sono verificate attraverso il monitoraggio di cui all'articolo 11.

Articolo 4

(Tipologia di materiale rotabile ed attrezzaggi)

1. Il materiale rotabile da acquistare con le risorse di cui all'articolo 1, deve appartenere alle categorie e alle tipologie idonee all'utilizzo per lo specifico servizio cui è destinato e soddisfare i requisiti in merito alle caratteristiche ed agli equipaggiamenti essenziali riportati al comma 2.
2. Gli autobus da acquistare devono essere obbligatoriamente corredati da:
 - idonee attrezzature per l'accesso ed il trasporto di persone a mobilità ridotta;
 - conta-passeggeri attivo indipendentemente dalla eventuale rilevazione con la validazione elettronica dei titoli di viaggio;
 - dispositivi per la localizzazione;
 - predisposizione per la validazione elettronica;
 - videosorveglianza e dispositivi di protezione del conducente secondo le modalità previste dalla regione o dalla provincia autonoma in cui si trova il comune beneficiario;
 - sistemi di areazione e climatizzazione dei veicoli.
3. Eventuali ulteriori attrezzaggi, ivi comprese le strutture porta biciclette o quanto altro sia necessario a garantire la piena integrazione sulla filiera della mobilità, siano altri dispositivi di mobilità attiva o dispositivi ITS, possono essere ammessi al finanziamento nella misura massima del 5 per cento del costo complessivo del veicolo, in relazione alle specifiche esigenze dei soggetti beneficiari.

Articolo 5

(Infrastrutture di supporto)

1. Fermo restando il conseguimento degli obiettivi obbligatori relativi all'acquisto della quantità minima di autobus per ciascun comune, secondo le tempistiche indicate nell'Allegato 1 al presente decreto, una quota delle risorse di cui all'articolo 1 può essere destinata alla realizzazione delle infrastrutture di supporto per l'alimentazione dei veicoli.
2. Sono ammesse al finanziamento di cui al comma 1 le opere strettamente connesse alla realizzazione dell'infrastruttura di supporto necessaria alla gestione delle tipologie di autobus ad

alimentazione elettrica o ad idrogeno oggetto di contribuzione con il presente decreto. In particolare, sono riconosciute le spese per la predisposizione degli allacciamenti alla rete di erogazione della fonte di alimentazione, dei luoghi di ricarica e dei relativi apparati, dei siti e dei relativi dispositivi di stoccaggio e, se necessario, le opere di adeguamento dei depositi.

3. Le spese tecniche per la progettazione, direzione lavori, coordinamento della sicurezza e collaudo sono ammesse, previa certificazione comunale, nel limite massimo fissato dal decreto del Ministero della giustizia 17 giugno 2016 recante “*approvazione delle tabelle dei corrispettivi commisurati al livello qualitativo delle prestazioni di progettazione adottato ai sensi dell' art. 24, comma 8, del decreto legislativo n. 50 del 2016*”.

Articolo 6

(Modalità di accesso ed erogazione delle risorse)

1. Per accedere alle risorse di cui all'articolo 1, i comuni individuati nell'Allegato 1 al presente decreto inviano al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile – Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile - entro il termine perentorio di 20 giorni dalla comunicazione da parte del medesimo Ministero dell'avvenuta registrazione del presente decreto da parte degli Organi di controllo - apposita istanza manifestando l'interesse ad accedere al finanziamento, ai fini del decreto di cui all'articolo 1, comma 5.
2. Nell'istanza deve essere indicato l'importo del finanziamento richiesto fermo restando il limite massimo dell'assegnazione per ciascun Comune di cui all'Allegato 1 del presente decreto ed i CUP delle forniture. Nell'istanza potrà anche essere indicato l'ulteriore fabbisogno del comune cui far fronte con l'eventuale riprogrammazione delle risorse di cui all'articolo 3, comma 8, fermi restando i traguardi, gli obiettivi e la tempistica fissati dal PNRR e di cui al medesimo articolo 3.
3. All'istanza di cui al comma 1 deve essere allegato un apposito programma che dia evidenza della complessiva strategia di investimento del comune nell'ambito delle iniziative finalizzate al rinnovo delle flotte dei mezzi con alimentazione alternativa, richiamando esplicitamente gli impatti in termini di sostituzione dei mezzi più vetusti per effetto dei finanziamenti di cui al presente decreto.
4. Nel caso di comuni già beneficiari di finanziamenti destinati al rinnovo delle flotte di materiale rotabile su gomma destinato al trasporto pubblico locale, il programma di cui al comma precedente dovrà evidenziare la coerenza con le altre misure finanziate, in particolare, per gli enti interessati, dei finanziamenti previsti dal PSNMS indicando i mezzi acquistati e quelli relativi alle forniture in corso o di prossima attivazione, distinti per tipologia ed alimentazione.
5. La mancata presentazione della manifestazione di interesse entro il termine di cui al comma 1, o priva dei contenuti sopradescritti, comporta la decadenza dal finanziamento.
6. Le eventuali risorse rese disponibili a seguito della mancata presentazione della manifestazione di interesse nei termini e contenuti di cui al comma 1 o per importi inferiori a quanto riportato nell'Allegato 1, sono riassegnate con successivo provvedimento a favore degli altri Comuni, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi minimi fissati dal PNRR.
7. Le risorse sono erogate, a titolo di anticipazione, pagamenti intermedi e saldo, a seguito di istanza da parte dei comuni, inoltrata al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, secondo le modalità definite nei provvedimenti nazionali attuativi del PNRR.
8. L'erogazione di risorse con le modalità di cui al comma 1 non può superare l'ammontare delle risorse disponibili nell'anno al momento delle erogazioni.

Articolo 7
(Utilizzo delle economie)

1. Al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi previsti dal PNRR, le economie restano nella disponibilità del beneficiario sino al completamento di ciascun intervento, per garantire la copertura di eventuali imprevisti o per la fornitura di ulteriori autobus delle medesime caratteristiche, ferme restando le procedure previste dal presente decreto e quanto previsto dall'articolo 106 del decreto legislativo n. 50 del 2016.
2. A seguito del completamento degli interventi di cui al comma precedente le economie finali, entro 60 giorni dalla fornitura dei mezzi, sono versate sul conto di tesoreria indicato dal Ministero dell'economia e delle finanze.

Articolo 8
(Vincolo di destinazione)

1. Gli autobus acquistati con le risorse di cui all'articolo 1, sono destinati esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale di competenza dei comuni beneficiari delle risorse di cui al presente decreto.

Articolo 9
(Vincolo di reversibilità)

1. Gli autobus acquistati con le risorse di cui al presente decreto sono di proprietà dei comuni beneficiari delle risorse di cui al presente decreto o di soggetto da essi designato di cui all'articolo 2, comma 3, o del nuovo soggetto affidatario del servizio, purché ricorra il vincolo di reversibilità in favore del comune, previo riscatto del valore residuo, determinato sulla base dei criteri stabiliti dalla misura 9 dell'Allegato A della deliberazione dell'Autorità di regolazione dei trasporti 11 novembre 2019, n. 154, al netto dell'eventuale quota non ammortizzata di contributo pubblico.

Articolo 10
(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, 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 e ai documenti necessari per esercitare le loro funzioni. I comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti e le città metropolitane assegnatari delle risorse di cui al presente decreto, nonché i soggetti individuati eventualmente ai sensi dell'articolo 2, comma 3, consentono l'esercizio delle funzioni di controllo, *audit* e verifica, anche con accesso in loco e mantengono disponibile la documentazione a supporto secondo quanto previsto dalla normativa europea e nazionale in materia.
2. Fermo restando quanto previsto al comma 1, il Ministero si riserva di effettuare verifiche a campione, anche in loco, sull'attuazione delle forniture e dell'effettivo utilizzo delle risorse di cui all'articolo 1.
3. I comuni dovranno consentire l'accesso a tutta la documentazione ed assicurare l'assistenza necessaria per l'espletamento delle suddette verifiche.
4. In caso di violazioni accertate a seguito di attività di controllo, il Ministero procede alla revoca dei finanziamenti.

Articolo 11
(Monitoraggio)

1. Il soggetto attuatore ovvero il titolare del CUP effettua il monitoraggio finanziario, fisico e procedurale nonché la rendicontazione degli interventi finanziati, classificati sotto la voce: “*PNRR – misura M2 C2 –4.4 “Rinnovo flotte bus e treni verdi” sub-investimento 4.4.1 “ Bus”* valorizzando l’indicatore fisico con il numero previsto di autobus corrispondenti.
2. Il monitoraggio delle forniture finanziate con le risorse di cui all’articolo 1 avviene con le modalità definite nei provvedimenti nazionali attuativi del PNRR e delle condizionalità richieste per lo specifico investimento.
3. Il piano di riparto e gli obiettivi relativi agli autobus da acquistare di cui all’Allegato 1 possono essere rimodulati, ferma restando l’assegnazione complessiva, su richiesta motivata dei comuni beneficiari, anche per il tramite di ANCI, entro il termine del 30 giugno 2022.

Articolo 12
(Efficacia)

1. Il presente decreto acquista efficacia dalla data di comunicazione ai comuni beneficiari delle risorse di cui all’articolo 1, dell’avvenuta registrazione presso gli Organi di Controllo.

IL MINISTRO

ALLEGATO 1 DEL DECRETO DI RIPARTO DEL FINANZIAMENTO DELLA MISURA M2C2 – 4.4.1 DEL PNRR

“rinnovo del parco autobus regionale per il trasporto pubblico con veicoli a combustibili puliti”

1-a Importo complessivo finanziamento comuni capoluogo di città metropolitana	1.645.000.000,00 €	
1-a Importo finanziamento da punteggio PSNMS	1.100.000.000,00 €	
1.a. Importo finanziamento aggiuntivo per comuni capoluogo di città metropolitane ad alto inquinamento di Pm10 e biossido di azoto	545.000.000,00 €	
1.-b Importo comuni capoluogo di regione e province autonome	50.000.000,00 €	
1.c. Importo comuni ad alto inquinamento di Pm10 e biossido di azoto	220.000.000,00 €	
importo al sud escluso città inquinate prima della parametrizzazione (1.a. e 1.b.)	395.645.510,00 €	23,34%
importo al sud dopo la parametrizzazione (1-a, 1-b)	677.999.999,00 €	40,00%

Ente	n° autobus da acquistare	
	al 31/12/2024	al 30/06/2026, con entrata in servizio
Comuni capoluogo di Città metropolitane	613	2308
Capoluoghi di regione/province autonome	20	74
Città ad alto inquinamento di Pm10 e biossido di azoto	84	308
totale	717	2690

1-a COMUNI CAPOLUOGO DI CITTA' METROPOLITANA

Comune di	punteggio	Percentuale	da punteggio PSNMS	Importi aggiuntivi per comuni ad alto inquinamento di Pm10 e biossido di azoto	totale non parametrizzato	% rispetto al totale (escluso alto inquinamento)	% nord riparametrizzata	% sud riparametrizzata	totale	obiettivo PNRR obbligatorio al 31/12/2024, n° autobus minimo da acquistare	Obiettivo complessivo obbligatorio del PNRR al 30/06/2026, n° autobus minimo da acquistare con entrata in servizio
BARI	24,36	5,08%	55.891.912,00 €		55.891.912,00 €	3,49%		5,99%	95.779.468,00 €	36	135
BOLOGNA	27,39	5,71%	62.852.234,00 €	52.345.810,00 €	115.198.044,00 €	7,20%	5,64%		90.165.087,00 €	34	127
CAGLIARI	15,06	3,14%	34.549.441,00 €	28.774.132,00 €	63.323.573,00 €	3,96%		6,78%	108.514.772,00 €	41	152
CATANIA	19,96	4,16%	45.790.371,00 €		45.790.371,00 €	2,86%		4,90%	78.468.909,00 €	29	110
FIRENZE	26,96	5,62%	61.852.289,00 €		61.852.289,00 €	3,87%	3,03%		48.411.560,00 €	18	68
GENOVA	28,65	5,98%	65.738.489,00 €		65.738.489,00 €	4,11%	3,22%		51.453.275,00 €	19	72
MESSINA	14,15	2,95%	32.456.722,00 €		32.456.722,00 €	2,03%		3,48%	55.619.632,00 €	21	78
MILANO	75,70	15,79%	173.685.637,00 €	144.652.222,00 €	318.337.859,00 €	19,90%	15,57%		249.161.876,00 €	92	350
NAPOLI	45,80	9,55%	105.092.063,00 €		105.092.063,00 €	6,57%		11,26%	180.091.564,00 €	67	253
PALERMO	22,58	4,71%	51.818.689,00 €		51.818.689,00 €	3,24%		5,55%	88.799.368,00 €	33	125
REGGIO CALABRIA	11,76	2,45%	26.971.507,00 €		26.971.507,00 €	1,69%		2,89%	46.219.864,00 €	17	65
ROMA	88,89	18,54%	203.945.274,00 €	169.853.636,00 €	373.798.910,00 €	23,36%	18,29%		292.571.037,00 €	109	411
TORINO	51,60	10,76%	118.395.001,00 €	98.604.008,00 €	216.999.009,00 €	13,56%	10,62%		169.844.330,00 €	64	239
VENEZIA	26,57	5,54%	60.960.371,00 €	50.770.192,00 €	111.730.563,00 €	6,98%	5,47%		87.451.102,00 €	33	123
totale	479,43	100,00%	1.100.000.000,00 €	545.000.000,00 €	1.645.000.000,00 €	102,81%	61,82%	40,84%	1.642.551.844,00 €	613	2308

1-b COMUNI CAPOLUOGO DI REGIONE/PROVINCIA AUTONOMA

CAPOLUOGHI DI REGIONE/PROV. AUTONOMA	reg	popolazione	Importo da popolazione	Superficie	Importo da superficie	totale	% rispetto al totale	% nord riparame trizzata	% sud riparame trizzata	totale	obiettivo PNRR obbligatorio al 31/12/2024, n° autobus minimo da acquistare	Obiettivo complessivo obbligatorio del PNRR al 30/06/2026, n° autobus minimo da acquistare con entrata in servizio
		0,65		0,35								
		€ 32.500.000,00		€ 17.500.000,00								
Ancona	MAR	99.077	3.532.978,00 €	124,84	1.368.474,00 €	4.901.452,00 €	0,31%	0,24%		3.836.349,00 €	1	5
Aosta	VAL	33.409	1.191.330,00 €	21,39	234.473,00 €	1.425.803,00 €	0,09%	0,07%		1.115.971,00 €	1	2
Bolzano	Prov. Aut. Bolzano	107.760	3.842.605,00 €	52,29	573.194,00 €	4.415.799,00 €	0,28%	0,22%		3.456.230,00 €	1	5
Campobasso	MOL	47.849	1.706.244,00 €	56,11	615.068,00 €	2.321.312,00 €	0,15%		0,25%	3.977.928,00 €	2	6
L'Aquila	Abr	69.941	2.494.020,00 €	473,9	5.194.807,00 €	7.688.827,00 €	0,48%		0,82%	13.175.998,00 €	5	18
Perugia	UMB	164.880	5.879.442,00 €	449,51	4.927.448,00 €	10.806.890,00 €	0,68%	0,53%		8.458.513,00 €	3	12
Potenza	BAS	66.393	2.367.502,00 €	175,43	1.923.032,00 €	4.290.534,00 €	0,27%		0,46%	7.352.496,00 €	3	10
Trento	Prov. Aut. Trento	120.491	4.296.578,00 €	157,87	1.730.543,00 €	6.027.121,00 €	0,38%	0,29%		4.717.406,00 €	2	7
Trieste	FVG	201.613	7.189.301,00 €	85,11	932.961,00 €	8.122.262,00 €	0,51%	0,40%		6.357.265,00 €	2	9
totale				1596,45	17.500.000,00 €	50.000.000,00 €	3,13%	1,75%	1,53%	52.448.156,00 €	20	74

1-c. Comuni ad alto inquinamento di PM10 e Biossido di azoto

Comuni di	punteggio	Percentuale	totale	obiettivo PNRR obbligatorio al 31/12/2024, n° autobus minimo da acquistare	Obiettivo complessivo obbligatorio del PNRR al 30/06/2026 , n° autobus minimo da acquistare con entrata in servizio
ALESSANDRIA	11,07	3,11%	€ 6.835.827,00	3	10
ASTI	11,19	3,14%	€ 6.909.928,00	3	10
AVELLINO	9,24	2,59%	€ 5.705.785,00	2	8
BERGAMO	11,85	3,33%	€ 7.317.484,00	3	10
BRESCIA	14,03	3,94%	€ 8.663.654,00	3	12
COMO	9,94	2,79%	€ 6.138.041,00	2	9
CREMONA	9,68	2,72%	€ 5.977.489,00	2	8
FERRARA	11,41	3,20%	€ 7.045.780,00	3	10
FROSINONE	8,76	2,46%	€ 5.409.381,00	2	8
LECCO	9,09	2,55%	€ 5.613.159,00	2	8
LODI	8,4	2,36%	€ 5.187.077,00	2	7
LUCCA	12,1	3,40%	€ 7.471.861,00	3	10
MANTOVA	8,73	2,45%	€ 5.390.855,00	2	8
MODENA	13,39	3,76%	€ 8.268.448,00	3	12
MONZA	12,05	3,38%	€ 7.440.986,00	3	10
NOVARA	10,96	3,08%	€ 6.767.901,00	3	10
PADOVA	16,57	4,65%	€ 10.232.127,00	4	14
PARMA	13,86	3,89%	€ 8.558.677,00	3	12
PAVIA	9,74	2,73%	€ 6.014.540,00	2	8
PIACENZA	11,2	3,14%	€ 6.916.103,00	3	10
PORDENONE	6,56	1,84%	€ 4.050.860,00	2	6
PRATO	13,14	3,69%	€ 8.114.071,00	3	11

RAVENNA	11,33	3,18%	€ 6.996.379,00	3	10
REGGIO EMILIA	13	3,65%	€ 8.027.620,00	3	11
RIMINI	11,46	3,22%	€ 7.076.655,00	3	10
ROVIGO	9,65	2,71%	€ 5.958.964,00	2	8
TERNI	10,46	2,94%	€ 6.459.146,00	2	9
TREVISO	11,69	3,28%	€ 7.218.682,00	3	10
VARESE	8,52	2,39%	€ 5.261.178,00	2	7
VERCELLI	9,81	2,75%	€ 6.057.765,00	2	9
VERONA	15,4	4,32%	€ 9.509.642,00	3	13
VICENZA	11,99	3,37%	€ 7.403.935,00	3	10
Totale	356,27	100%	€ 220.000.000,00	84	308