

SCHEMA DI CONVENZIONE PER LA REGOLAMENTAZIONE DEI RAPPORTI DI ATTUAZIONE, GESTIONE E CONTROLLO RELATIVI AL PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PSNMS), ai sensi dell'art. 1, commi 613-615, legge 11 dicembre 2016, n. 232, del DPCM 17 aprile 2019 e del Decreto interministeriale 9 febbraio 2021 n. 71, CUP F80J21000020001

tra

il Soggetto beneficiario, Città Metropolitana di Roma Capitale – C.F. 80034390585, del progetto CUP F80J21000020001 rappresentato dall'Ing. Paolo Emmi in qualità di Direttore del Dipartimento II “Viabilità e Mobilità”, con sede legale in Roma, Via IV Novembre, n. 119 Cap 00187 (di seguito “Soggetto beneficiario”)

e

il Soggetto attuatore di I livello, Roma Capitale – C.F. 02438750586, del progetto CUP F80J21000020001 rappresentato da _____ Direttore del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti, con sede legale in Roma, Piazza del Campidoglio, n. 1, Cap 00187 (di seguito “Soggetto attuatore di I livello”)

di seguito congiuntamente definite le “Parti”

VISTI

- la Direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, recepita in Italia dal D.Lgs. 13 agosto 2010, n. 155;
- la Direttiva 2009/28/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE, recepita in Italia dal D.Lgs. 3 marzo 2011, n. 28;
- la Direttiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, recepita in Italia dal D.Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257 (AFID);
- la Direttiva 2015/1513/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 settembre 2015, che modifica la direttiva 98/70/CE, relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel, e la direttiva 2009/28/CE, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, inserendo l'elettricità come alimentazione alternativa per il settore dei trasporti, recepita in Italia dal D.Lgs. 21 marzo 2017, n. 51;
- la Direttiva 2016/2284/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, concernente la riduzione delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici, che modifica la direttiva 2003/35/CE e abroga la direttiva 2001/81/CE, recepita in Italia dal D.Lgs. 30 maggio 2018, n. 81;
- la Direttiva 2019/1161/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 giugno 2019 che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada;
- il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017, n. 397, recante “Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3,

comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257” come modificato dal Decreto ministeriale 28 agosto 2019, n. 396;

- il Decreto del Sindaco metropolitano n. 175 del 27 dicembre 2018 con il quale si è dato avvio al processo di pianificazione di Città metropolitana per la redazione del proprio Piano Urbano di Mobilità Sostenibile, ai sensi del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 397 del 4 agosto 2017;
- il Decreto del Sindaco metropolitano n. 122 del 28 ottobre 2019 con il quale è stato approvato il documento “Linee di indirizzo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità sostenibile della Città metropolitana di Roma Capitale”;
- l’articolo 1, commi 613-615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 (Legge di bilancio 2017) che ha previsto la predisposizione di un Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile destinato al rinnovo del parco degli autobus dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale ed alla promozione e al miglioramento della qualità dell’aria con tecnologie innovative;
- l’articolo 1, comma 71, della legge 27 dicembre 2017, n. 205 (Legge di bilancio 2018) che destina quota parte delle risorse annualmente stanziata di cui all’articolo 1, comma 613, della L. 232/2016, fino a un limite massimo di 100 milioni di euro, per ciascuno degli anni dal 2019 al 2033, al finanziamento “di progetti sperimentali innovativi di mobilità sostenibile coerenti con i Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS) ove previsti dalla normativa vigente, per l’introduzione di mezzi su gomma o imbarcazioni ad alimentazione alternativa e relative infrastrutture di supporto, presentati dai comuni e dalle città metropolitane”;
- il DPCM del 17 aprile 2019, recante “Approvazione del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, ai sensi dell’articolo 1, comma 615, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 (Legge di bilancio 2017)”;
- il Decreto interministeriale del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dello Sviluppo Economico e il Ministro dell’Economia e delle Finanze del 14 febbraio 2020, n. 81, recante “Riparto delle risorse previste dall’articolo 5 del DPCM 17 aprile 2019 alle regioni”;
- il Decreto interministeriale del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dello Sviluppo Economico e il Ministro dell’Economia e delle Finanze del 6 giugno 2020, n. 234, recante “Riparto delle risorse previste dall’articolo 3 del DPCM 17 aprile 2019 alle città ad alto inquinamento”;
- il Decreto interministeriale del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dello Sviluppo Economico e il Ministro dell’Economia e delle Finanze del 9 febbraio 2021, n. 71, recante “Riparto delle risorse previste dall’articolo 4 del DPCM 17 aprile 2019 relativo alle città metropolitane e comuni superiori ai 100.000 abitanti”;
- il Decreto direttoriale del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili del 16 novembre 2021, n. 287, recante “modalità di erogazione città metropolitane e comuni superiori ai 100.000 abitanti” previsto dall’articolo 3, comma 3, del Decreto n. 71/2021, relative al quinquennio 2019 -2023;
- il Decreto direttoriale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 08 maggio 2025, n. 152, che definisce le modalità di erogazione, rendicontazione, monitoraggio delle risorse di cui all’articolo 4 del DPCM del 17 aprile 2019, ai sensi di quanto previsto dall’articolo 3 del Decreto n. 71/2021, relativamente al quinquennio 2024 -2028;
- i Decreti direttoriali del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n. 245 del 4 agosto 2022 e n. 161 del 26 aprile 2023 di approvazione dei format di rendicontazione delle risorse del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS) e approvazione dei loghi da apporre sui mezzi;

- il Decreto legislativo 29 dicembre 2011, n.229 di attuazione dell'articolo 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione del le opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti;
- l'articolo 11, comma 2 bis, della legge 16 gennaio 2003, così come modificato dall'articolo 41, comma 1, della legge n. 120 del 2020 in materia di codice unico di progetto degli investimenti pubblici;

CONSIDERATO CHE

- il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile si sviluppa su un arco temporale di 15 anni;
- il Decreto interministeriale n. 71/2021 assegna alla Città metropolitana di Roma Capitale risorse pari ad Euro 119.461.366,00, di cui Euro 8.712.693,00 per il primo quinquennio (2019-2023) ed Euro 110.748.673,00 per il secondo e terzo quinquennio (2024-2033);
- ai sensi dell'articolo 2, comma 2, del Decreto direttoriale 287/2021, la Città metropolitana di Roma Capitale in qualità di ente beneficiario utilizza le risorse assegnate direttamente o per il tramite di altro soggetto individuato ai sensi dell'articolo 3, comma 2, del decreto n. 71/2021;
- il Soggetto attuatore di I livello Roma Capitale - individuato per la realizzazione del progetto CUP F80J21000020001 – ha avviato, mediante la sottoscrizione di apposita Convenzione, una collaborazione con la Città metropolitana di Roma Capitale rivolta all'interesse di natura puramente pubblica a beneficio e vantaggio della collettività, attraverso una reale divisione di compiti e responsabilità in relazione alle rispettive funzioni istituzionali;
- la Convenzione sottoscritta bilateralmente in data 05 novembre 2024 disciplina gli obblighi, le procedure di rendicontazione, di pagamento e le modalità di erogazione delle risorse di cui all'articolo 4 del D.P.C.M. del 17 aprile 2019, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 3 del Decreto n. 71/2021, relativamente al quinquennio 2019-2023, regolando i rapporti e le modalità di cooperazione tra la Città metropolitana di Roma Capitale, in qualità di Soggetto beneficiario, e Roma Capitale, in qualità di Soggetto attuatore di I livello;
- nell'art. 3, comma 5, della suddetta Convenzione è stato previsto che, in considerazione della durata quindicinale del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, i successivi due quinquenni 2024-2028 e 2029-2033, sarebbero stati regolamentati mediante un'apposita Convenzione, al fine di poter tener conto degli eventuali ulteriori sviluppi normativi e della possibilità, ai sensi dell'art. 2, comma 6, del decreto Mims n. 287/2021, per l'Ente beneficiario di poter proporre, nel 2023 e nel 2028, la rimodulazione dei piani di investimento ammessi a contributo per i suddetti quinquenni;
- con Deliberazione del Consiglio metropolitano n. 44 del 29 luglio 2024 è stata approvata la proposta di rimodulazione dei Piani di investimento relativi al secondo e terzo quinquennio, formulata sulla base delle indicazioni pervenute dal Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti di Roma Capitale;
- il Decreto direttoriale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 08 maggio 2025, n. 152, definisce le modalità di erogazione, rendicontazione, monitoraggio delle risorse di cui all'articolo 4 del DPCM del 17 aprile 2019, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 3 del Decreto n. 71/2021, relativamente al quinquennio 2024 -2028;

Tutto ciò premesso, visto e considerato, le Parti come sopra individuate convengono e stipulano quanto segue:

ARTICOLO 1 PREMESSE, ALLEGATI E DISCIPLINA APPLICABILE

1. Le premesse e l'allegato individuato al comma 2 del presente articolo sono parte integrante e sostanziale della Convenzione e hanno valore di patto a tutti gli effetti tra le parti contraenti.
2. L'allegato è il seguente:
 - a) scheda tecnica per l'erogazione dei contributi di cui all'art. 4 del D.P.C.M. del 17 aprile 2019, inviata al MIT con Prot. CMRC 132093 del 31 luglio 2024.
3. L'esecuzione della presente Convenzione è regolata dalle disposizioni, dalle norme di legge, dai decreti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti richiamati in premessa, dagli impegni assunti con la presentazione dell'Intervento, nonché dalle altre norme vigenti riguardanti i rapporti tra pubbliche amministrazioni e i soggetti privati.

ARTICOLO 2 SOGGETTO ATTUATORE DI I LIVELLO E SOGGETTO BENEFICIARIO

In base a quanto contenuto nell'art. 3 del Decreto n. 71/2021 e nell'art. 2 del Decreto n. 152/2025, si rende necessario stipulare una Convenzione che regoli i rapporti tra la Città metropolitana di Roma Capitale e Roma Capitale:

- la prima quale soggetto beneficiario del finanziamento ministeriale;
- la seconda con funzione di soggetto attuatore di I livello, in qualità di unico socio di ATAC S.p.A., attualmente titolare del contratto di servizio per la gestione del servizio di trasporto pubblico di linea non periferico sul territorio di Roma Capitale, a cui, quale soggetto attuatore di II livello, saranno messe a disposizione le risorse assegnate dal su menzionato Decreto, sulla base di successiva Convenzione da stipularsi tra Roma capitale e l'Azienda per la realizzazione degli interventi *"[...] al fine di assicurare una organica ed efficace gestione delle politiche di rinnovo del parco rotabile automobilistico utilizzato per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale [...]"*.

ARTICOLO 3 OGGETTO

1. La presente Convenzione disciplina i rapporti e le modalità di cooperazione tra la Città metropolitana di Roma Capitale, in qualità di Soggetto beneficiario, e Roma Capitale, in qualità di Soggetto attuatore di I livello, in relazione all'utilizzo delle risorse di cui all'articolo 4 del D.P.C.M. del 17 aprile 2019, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 3 del Decreto n. 71/2021, per i quinquenni 2024-2028 e 2029-2033. Gli obblighi, le procedure di rendicontazione, di pagamento e le modalità di erogazione delle risorse relative al secondo quinquennio 2024-2028 saranno regolate secondo quanto stabilito dal Decreto n. 152/2025.
2. Il Soggetto attuatore di I livello dichiara di impegnarsi a svolgere l'intervento nei tempi e nei modi indicate dalla presente Convenzione o alle eventuali diverse condizioni dettate da sopravvenuti Decreti ministeriali.

3. La presente Convenzione è finalizzata a realizzare quanto prescritto dalla normativa facendo convergere le risorse assegnate alle parti dal PSNMS con il Decreto MIT n. 234 del 06 giugno 2020 e il Decreto interministeriale n. 71 del 09 febbraio 2021, impiegandole congiuntamente su un modello unico condiviso sul territorio, al fine di potenziare il parco veicolare e le infrastrutture del trasporto pubblico di Roma Capitale.

4. Roma Capitale potrà affidare la gestione e, quindi, l'espletamento delle gare per l'acquisto di veicoli adibiti al trasporto pubblico locale anche all'Azienda ATAC S.p.A., attualmente titolare del Contratto di Servizio per la gestione del servizio di trasporto pubblico, non periferico, sul territorio di Roma Capitale, previa sottoscrizione di un'ulteriore convenzione, come previsto dall'art. 2, comma 2, del Decreto Mims n. 287/2021.

5. Considerato che il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile si sviluppa su un arco temporale di 15 anni, ai sensi dell'art. 2, comma 6, del Decreto n. 152/2025, permane la possibilità per l'Ente beneficiario, previa trasmissione di apposita scheda tecnica da parte della Direzione Generale per il trasporto pubblico locale, di proporre nel 2028 la rimodulazione dei piani di investimento ammessi a contributo per il quinquennio 2029-2033.

ARTICOLO 4

TERMINI DI ATTUAZIONE DEL PROGETTO, DURATA E IMPORTO IN RELAZIONE ALLE ATTIVITÀ

1. Le attività relative all'acquisto di autobus e alla realizzazione di infrastrutture, indicate nella scheda intervento presentata al MIT, dovranno essere avviate dal Soggetto attuatore di I livello a partire dalla data di sottoscrizione e ricezione della presente Convenzione alla Città metropolitana di Roma Capitale.

2. L'atto formale che attesta l'inizio delle procedure è da intendersi la stipula del contratto di fornitura, atto da cui sorgono le obbligazioni giuridicamente vincolanti.

3. L'importo delle attività su menzionate ammonta ad euro 54.780.853,00 e euro 55.967.820,00, rispettivamente per il secondo e terzo quinquennio, come indicato in dettaglio nella scheda tecnica.

4. Le obbligazioni giuridicamente vincolanti relative alle risorse annualmente assegnate nel quinquennio 2024 – 2028 devono, ai sensi dell'art. 2 comma 5 del Decreto n. 152/2025, essere assunte entro il 31 dicembre 2028, pena la revoca della quota non oggetto di obbligazione. Entro il 31 dicembre 2030, le risorse assegnate nel quinquennio 2024 - 2028, devono essere integralmente utilizzate e deve essere inviata l'istanza di cui all' articolo 7, comma 1, lettera c), del citato decreto pena la revoca della quota di finanziamento non utilizzata.

5. La presente Convenzione resta in vigore fino alla conclusione di tutte le attività tecniche, amministrative e finanziario-contabili per la realizzazione dell'Intervento.

ARTICOLO 5

OBBLIGHI DEL SOGGETTO ATTUATORE I LIVELLO E DEL SOGGETTO BENEFICIARIO

1. Il Soggetto attuatore di I livello dichiara di obbligarsi a:

- a) assicurare il rispetto di tutte le disposizioni previste dalla normativa comunitaria e nazionale;
- b) garantire, nel caso in cui si faccia ricorso alle procedure di appalto, il rispetto di quanto previsto dal D.lgs. n. 36/2023 e ss.mm.ii.;
- c) assicurare l'adozione di misure adeguate volte a rispettare il principio di sana gestione finanziaria, 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;

- d) avviare tempestivamente le attività progettuali per non incorrere in ritardi attuativi e concludere il progetto nella forma, nei modi e nei tempi previsti;
- e) effettuare i controlli di gestione, i controlli ordinari amministrativo-contabili previsti dalla legislazione nazionale applicabile per garantire la regolarità delle procedure e delle spese sostenute prima di rendicontarle al Soggetto beneficiario, nonché la riferibilità delle spese all'intervento ammesso al finanziamento;
- f) assicurare l'indicazione del CUP di progetto su tutti gli atti amministrativo-contabili;
- g) mettere a disposizione, nelle diverse fasi di controllo e verifica, la completa documentazione progettuale su richiesta del Soggetto beneficiario;
- h) garantire, attraverso la trasmissione di relazioni periodiche sullo stato di avanzamento dell'intervento, la condivisione di tutte le informazioni ed i documenti necessari, relativi alle linee di attività anche al fine di:
- supportare l'aggiornamento delle informazioni nel sistema informatico utilizzato dal MIT finalizzato a raccogliere, registrare e archiviare in formato elettronico i dati per ciascuna operazione necessari per la sorveglianza, la valutazione, la gestione finanziaria, la verifica e l'audit, e tenendo conto delle indicazioni che verranno fornite dal MIT;
 - garantire la correttezza, l'affidabilità e la congruenza dei dati di monitoraggio finanziario, fisico e procedurale;
 - fornire tutte le informazioni richieste relativamente alle procedure e alle verifiche in relazione alle spese rendicontate conformemente alle procedure;
 - garantire un'informazione tempestiva degli eventuali ritardi nell'attuazione delle attività dell'intervento;
 - garantire la comunicazione in relazione ad eventuali procedimenti di carattere giudiziario, civile, penale o amministrativo che dovessero interessare le operazioni oggetto dell'intervento e comunicare le irregolarità o le frodi riscontrate a seguito delle verifiche di competenza e adottare le misure necessarie, nel rispetto delle procedure adottate dal MIT;
- i) inoltrare le richieste di pagamento al Soggetto beneficiario, tramite istanza corredata dalla documentazione di cui all'art. 12 della presente Convenzione;
- j) assicurare che le forniture e le infrastrutture di supporto non siano oggetto, per la quota ammessa a contributo, di altri finanziamenti diversi da quelli di cui al Decreto n. 71/2021;
- k) apporre i loghi su tutti i mezzi sulle pareti esterne come statuito dall'articolo 20;
- l) partecipare, ove richiesto, alle riunioni convocate dal Soggetto beneficiario.

2. Il Soggetto beneficiario dichiara di obbligarsi a:

- a) trasmettere tempestivamente al MIT l'istanza del Soggetto attuatore di I livello per usufruire delle erogazioni di cui all'articolo 10, comma 1, lettere b) e c);
- b) trasferire le suddette risorse al Soggetto attuatore di I livello entro 60 giorni dall'erogazione da parte del MIT.

ARTICOLO 6 **SPESE AMMISSIBILI** (art. 3 del Decreto n. 152/2025)

1. Le risorse assegnate sono utilizzate esclusivamente per la copertura dei costi per le forniture di autobus, comprensive degli attrezzaggi previsti dall'articolo 5 comma 3 del Decreto n. 152/2025, ed

eventualmente di quelli previsti dall'articolo 5 comma 4, e delle relative infrastrutture di supporto nelle modalità stabilite dall'articolo 6.

2. Non sono ammesse a contribuzione, anche parziale, le spese di manutenzione. Le spese amministrative di gestione gara e contratto sono ammesse nel limite massimo del 2% del contributo, comprensivo anche di quanto previsto dall'articolo 6, comma 5.

3. Non sono ammissibili spese relative a quanto previsto dall'articolo 45 commi 5-7 del D.lgs. n. 36/2023 e s.m.i.

4. Le risorse stanziare non potranno essere utilizzate per la copertura di eventuali contenziosi che dovessero insorgere nell'affidamento ed esecuzione dell'appalto dei lavori o delle forniture.

5. L'IVA costituisce una spesa ammissibile solo se realmente e definitivamente sostenuta e non recuperabile.

6. Sono ammesse a contributo per il quinquennio 2024-2028 esclusivamente le forniture dei mezzi le cui procedure siano iniziate in data successiva al 1° gennaio 2023, eseguite nel rispetto di quanto stabilito dal presente decreto direttoriale e dal D.lgs. n. 36/2023 e s.m.i., e per le quali i mezzi siano stati immatricolati in data successiva al 1° gennaio 2024.

7. L'atto formale che attesta l'inizio delle procedure è la determina a contrarre, di cui all'articolo 17 comma 1 del D.lgs. 36/2023 e s.m.i. o atti assimilabili in caso di stazioni appalti diverse da pubbliche amministrazioni. Nel caso di accordo quadro l'inizio della procedura è da intendersi la data del contratto applicativo.

8. Le risorse stanziare potranno essere utilizzate per la copertura di quota del canone di un contratto di leasing con obbligo di riscatto per l'impiego di autobus, secondo le modalità indicate nell'art. 4 del decreto MIT n. 152/2025.

ARTICOLO 7

TIPOLOGIE DI AUTOBUS E ATTREZZAGGI

(art. 5 del Decreto n. 152/2025)

1. Gli autobus da acquistare con le risorse di cui al Decreto n. 71/2021 devono appartenere alle categorie e alle tipologie idonee all'utilizzo per il servizio di trasporto pubblico locale.

2. Le risorse del quinquennio 2024-2028 sono utilizzate:

- dai comuni per l'acquisto di autobus (veicoli M2 e M3) di classe I/classe A ad alimentazione a metano, elettrico ed idrogeno, nonché ibrido metano/elettrico destinati al trasporto pubblico urbano/suburbano;
- dalle città metropolitane:
 - per l'acquisto di autobus (veicoli M2 e M3) di classe I/classe A ad alimentazione a metano, elettrico ed idrogeno, nonché ibrido metano/elettrico destinati al trasporto pubblico urbano/suburbano;
 - Fermo restando quanto previsto dall'articolo 1, comma 526 della Legge del 30 dicembre 2024 n. 207, per l'acquisto di autobus di classe II/classe A ad alimentazione a metano, elettrico ed idrogeno, nonché ibrido metano/elettrico destinati al trasporto pubblico extraurbano.
- Filobus, in relazione alla sola fornitura dei mezzi.

3. 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 con la validazione elettronica dei titoli di viaggio;
- dispositivi per la localizzazione, corredata da chiamata di emergenza da parte del conducente;
- dispositivi per la validazione elettronica;

- videosorveglianza e dispositivi di protezione del conducente secondo la normativa vigente e nelle modalità previste dalla regione;
- sistemi di areazione e climatizzazione dei veicoli;
- almeno 4 prese USB per la ricarica dei dispositivi elettronici.

4. Eventuali ulteriori attrezzaggi, ivi comprese le strutture porta biciclette, o quanto altro sia necessario a garantire la piena integrazione sulla filiera della mobilità, quali altri dispositivi di mobilità attiva o dispositivi ITS possono essere ammessi al finanziamento nella misura massima del 10 per cento del costo complessivo del veicolo, qualora ricompresi nella programmazione dell'ente.

5. Gli autobus devono altresì essere conformi a quanto previsto dal D.M. del 17 aprile 2024, n. 108.

ARTICOLO 8

INFRASTRUTTURE DI SUPPORTO E PIANI DI INVESTIMENTO ESECUTIVI

(art. 6 del Decreto n. 152/2025)

1. Ai sensi di quanto previsto dal DPCM del 17 aprile 2019 può essere destinato alla realizzazione delle infrastrutture di supporto un importo massimo del 50 per cento del contributo previsto per il primo triennio di ciascun quinquennio per il rinnovo sostenibile dei parchi autobus, anche a complemento di altre risorse finanziarie destinate alle medesime infrastrutture di supporto.

2. Fermo restando il finanziamento statale attribuito, i piani di investimento esecutivi, compreso quello relativo al secondo quinquennio, possono prevedere la variazione delle voci di investimento rispetto ai piani di investimento ammessi a contributo, fino al 10 per cento finalizzata alla realizzazione di infrastrutture di supporto o alla modifica delle tipologie di alimentazione previste, al netto di quanto previsto dall'articolo 1, comma 526 della legge n. 207/2024.

3. 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 alternativa 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 relativamente alle sole opere necessarie per garantire l'alimentazione dei mezzi.

4. Le spese tecniche per la progettazione, direzione lavori, coordinamento della sicurezza e collaudo sono ammesse, previa certificazione, nel limite massimo fissato dal D.M. Giustizia del 17 giugno 2016 "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".

5. Per la realizzazione dei piani di investimento esecutivi è prevista una erogazione massima del 2 per cento del contributo previsto per la realizzazione delle infrastrutture di supporto. Le voci di costo ammesse a contributo sono in particolare le spese per la redazione del piano ed eventuali costi per la redazione di eventuali analisi specialistiche quali l'analisi del progetto d'investimento e costi-benefici.

ARTICOLO 9

VINCOLO DI DESTINAZIONE E REVERSIBILITA'

(artt. 11 e 12 del Decreto n. 152/2025)

1. Gli autobus e le relative infrastrutture di supporto finanziati con le risorse di cui alla presente Convenzione sono destinati esclusivamente ai servizi di trasporto pubblico locale nel territorio dell'ente beneficiario, almeno fino alla scadenza dell'intera vita tecnica degli stessi. Alla scadenza della vita tecnica come indicato nel D.M. n. 157 del 2018, l'eventuale valore residuo relativo alle risorse pubbliche derivante da alienazioni è utilizzato per le medesime finalità del Decreto n.

152/2025. Nel caso in cui, per cause di forza maggiore, il mezzo di cui trattasi venga distolto anticipatamente dal servizio, dovrà essere restituito il finanziamento incamerato per le quote non ancora imputate, ovvero trasferito tale valore ad un nuovo mezzo sul quale permane il vincolo d'uso.

2. Gli autobus finanziati e le relative infrastrutture di supporto, sono di proprietà del Soggetto attuatore di I livello o di soggetto da esso designato di cui all'articolo 5 del Decreto n. 71/2021 e all'articolo 2, comma 3, del Decreto n. 152/2025 o del nuovo soggetto affidatario del servizio, purché ricorra il vincolo di reversibilità in favore di amministrazione pubblica istituzionalmente competente previo riscatto del valore residuo, fermo restando il subentro dei nuovi affidatari sulla base dei criteri stabiliti dalla misura 9 dell'Allegato A alla Deliberazione 11 novembre 2019, n. 154, dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, al netto dell'eventuale quota non ammortizzata di contributo pubblico.

ARTICOLO 10

MODALITÀ DI EROGAZIONE DELLE RISORSE

(art. 7 del Decreto n. 152/2025)

1. Le risorse sono erogate, a seguito dei relativi trasferimenti da parte del MIT al Soggetto beneficiario, secondo le modalità definite negli articoli 11 e 12, mediante trasferimento su conto corrente come di seguito descritto:

- a) erogazione a titolo di anticipazione, pari al 30 per cento dell'importo complessivo del contributo del II quinquennio;
- b) erogazioni successive fino al limite complessivo del 90 per cento del contributo complessivo dell'anticipazione di cui alla lettera a), sulla base di rendicontazione approvata dal MIT attestante una spesa pari ad almeno al 10 per cento dell'importo complessivo del contributo del quinquennio,
- c) erogazione finale pari al 10 per cento del contributo a titolo di saldo.

ARTICOLO 11

MODALITÀ DI EROGAZIONE DELL'ANTICIPAZIONE

(art. 8 del Decreto n. 152/2025)

1. L'anticipazione di cui all'articolo 10, comma 1 lettera a) è erogata, nei limiti delle risorse disponibili, nel seguente modo:
 - 10 per cento entro 60 giorni dall'efficacia della presente Convenzione;
 - il restante 20 per cento, a seguito della richiesta di saldo delle risorse relative al I quinquennio di cui la Città metropolitana di Roma Capitale risulta beneficiaria ai sensi del Decreto n. 71/2021, entro 60 giorni dall'erogazione delle risorse dal MIT al Soggetto beneficiario.

ARTICOLO 12

ISTANZA, RENDICONTAZIONE, DOCUMENTAZIONE EROGAZIONI INTERMEDIE E SALDO

(art. 9 del Decreto n. 152/2025)

1. L'istanza per usufruire delle erogazioni di cui all'articolo 10, comma 1, lettere b) e c) deve essere inviata dal Soggetto attuatore di I livello, corredata da:

a) Documentazione relativa a:

- piano di investimento esecutivo di cui all'art. 3, comma 1, del Decreto n. 71/2021, adottato dal Soggetto attuatore di I livello relativo alle forniture e ad eventuali infrastrutture con il dettaglio del numero di autobus distinti per tipologia e delle infrastrutture da realizzare;
- dati identificativi degli ordini di acquisto dei veicoli con i dati delle relative procedure di aggiudicazione, CUP e CIG;
- dati identificativi del fornitore/costruttore;
- dati identificativi delle imprese designate all'acquisto e che utilizzano le singole unità di autobus;
- elenco delle dotazioni, attrezzature ed equipaggiamenti dei veicoli e delle eventuali infrastrutture di alimentazione;
- indicazione del costo contrattuale ammesso a contributo (qualora le forniture o l'appalto di opere comprendano anche attrezzaggi ed interventi non previsti dal decreto 152/2025);
- l'indicazione per ciascuno degli autobus e delle eventuali infrastrutture di supporto del provvedimento regionale con cui è definito il vincolo di reversibilità e il vincolo di destinazione di cui all'art. 9;

b) Dichiarazione rilasciata dal RUP su:

- rispondenza delle forniture alle previsioni del Piano e della presente Convenzione;
- rispetto dei requisiti richiesti per gli attrezzaggi obbligatori di cui all'art. 7, comma 3;
- installazione degli attrezzaggi di cui all'art. 7 comma 4 e importo degli stessi rispetto al costo complessivo del veicolo;
- per la quota ammessa a contributo, di assenza di altri finanziamenti diversi da quelli di cui al Decreto n. 71/2021 per le forniture e le infrastrutture di supporto contenute nei piani di investimento esecutivi.

c) Per l'erogazione dei contributi previsti al comma 1, lettera b) relativamente alle infrastrutture di supporto devono essere inoltre inviati e verificati dal responsabile del Soggetto attuatore di I livello:

- SAL e relativi certificati di pagamento;
- Elenco fatture quietanzate, o fatture corredate dai relativi bonifici, o fatture con dichiarazione di quietanza del costruttore;

d) Per l'erogazione dei contributi previsti al comma 1, lettere b) e c) relativamente alle forniture devono essere, inoltre, inviati e verificati dal responsabile del Soggetto attuatore di I livello:

- il numero di targa di ciascun autobus ammesso a contributo con indicazione della tipologia di alimentazione;
- Elenco delle fatture quietanzate riferite a ciascun autobus ammesso a contributo;

2. Per l'erogazione del saldo finale di cui all'articolo 10, comma 1, lettera c), devono essere verificati e inviati, dal responsabile del Soggetto attuatore, l'elenco delle fatture relative al completamento delle forniture e delle opere infrastrutturali e, limitatamente alla quota di contributo a saldo, l'elenco delle fatture non ancora quietanzate ovvero non ancora pagate.

L'istanza per l'erogazione a saldo dovrà, inoltre, essere corredata:

- per le opere dai certificati di collaudo/certificato di regolare esecuzione;
- per le forniture, da un quadro aggiornato del prospetto di dettaglio di cui al comma 1, lettera a) e, per le singole unità di autobus finanziate, dai dati essenziali dei documenti di circolazione con i relativi estremi per la messa in servizio.

3. In caso di acquisto di mezzi filobus unitamente alla documentazione di cui ai commi 1 e 2 dovranno essere inviati i verbali di immissione in servizio dei mezzi rendicontati.

4. I format, per la richiesta delle erogazioni di cui ai commi 1 e 2 sono resi disponibili sul sito del Ministero link: <https://www.mit.gov.it/documentazione/psnms-piano-strategico-nazionalemobilita-sostenibile-format-di-rendicontazione-e>

5. In pendenza dell'erogazione delle risorse di cui sopra da parte del MIT al Soggetto beneficiario, la provvista finanziaria per fare fronte ai pagamenti conseguenti agli stati di avanzamento dei lavori dovrà essere assicurata dal Soggetto attuatore di I livello con risorse proprie.

ARTICOLO 13

MONITORAGGIO E VERIFICHE

(art. 15 e 17 del Decreto n. 152/2025)

1. Il monitoraggio degli interventi avviene sulla base di quanto disposto dal Decreto legislativo n. 229/2011.
2. Il Soggetto beneficiario si riserva di effettuare verifiche anche in loco sull'attuazione del piano delle forniture e dell'effettivo utilizzo delle risorse del contributo statale.
3. Il Soggetto attuatore di I livello dovrà consentire l'accesso a tutta la documentazione ed assicurare l'assistenza necessaria per l'espletamento delle suddette verifiche.

ARTICOLO 14

UTILIZZO DELLE ECONOMIE E REVOCA DELLE RISORSE

(art. 10 del Decreto n. 152/2025)

1. Le economie, comprese quelle derivanti da ribassi di gara, possono essere immediatamente utilizzate per implementare il piano di investimento esecutivo mediante l'acquisto di ulteriori unità autobus e realizzazione di ulteriori infrastrutture, nel rispetto di quanto previsto dai decreti n. 71/2021 e n. 152/2025, previa comunicazione al Soggetto beneficiario.
2. Le risorse rinvenienti da eventuali economie a seguito dell'istanza di cui all'articolo 10 comma 1, lettera c) sono revocate.
3. Il contributo è revocato in caso di mancata ottemperanza da parte del Soggetto attuatore di I livello dei termini e delle modalità stabilite dalla presente Convenzione.
4. Le risorse revocate di cui ai commi 2 e 3, eventualmente già erogate, sono restituite al Soggetto beneficiario entro i quaranta giorni successivi alla comunicazione di avvio della procedura di revoca, mediante versamento su apposito capitolo di entrata del bilancio del Soggetto beneficiario.

ARTICOLO 15

RETTIFICHE FINANZIARIE

1. Ogni difformità rilevata nella regolarità della spesa, prima o dopo l'erogazione del contributo pubblico in favore del Soggetto attuatore di I livello, sarà immediatamente rettificata e gli importi eventualmente corrisposti saranno recuperati secondo quanto previsto dall'art. 14, comma 4.

ARTICOLO 16

COFINANZIAMENTO

(art. 13 del Decreto n. 152/2025)

- 1 Il Soggetto attuatore di I livello si impegna a garantire il finanziamento della quota parte non coperta da contributo statale nel caso in cui il costo effettivo dei mezzi o delle infrastrutture di supporto contenute nel piano di investimento esecutivo risulti superiore al contributo statale concesso.

ARTICOLO 17
RESPONSABILITÀ ESCLUSIVA DEL SOGGETTO ATTUATORE I LIVELLO

1. Il Soggetto attuatore di I livello è l'unico soggetto responsabile dell'esecuzione del progetto; conseguentemente il MIT e il Soggetto beneficiario non rispondono degli eventuali inadempimenti del Soggetto attuatore di I livello alle obbligazioni assunte nei confronti di appaltatori, di concessionari e/o di qualsivoglia ulteriore soggetto.
2. Il MIT e il Soggetto beneficiario non sono responsabili di qualsivoglia eventuale danno che possa derivare dalla realizzazione degli interventi da parte del Soggetto attuatore di I livello.

ARTICOLO 18
RISOLUZIONE DI CONTROVERSIE

1. La presente Convenzione è regolata dalla legge italiana. Il Soggetto attuatore di I livello accetta che qualsiasi controversia, in merito all'interpretazione, esecuzione, validità o efficacia, è di competenza esclusiva del Foro di Roma.

ARTICOLO 19
RISOLUZIONE PER INADEMPIMENTO

1. Il Soggetto beneficiario potrà avvalersi della facoltà di risolvere la presente Convenzione qualora il Soggetto attuatore di I livello non rispetti gli obblighi imposti a suo carico e, comunque, pregiudichi l'assolvimento da parte dello stesso Soggetto beneficiario degli obblighi imposti dalla normativa nazionale e comunitaria.

ARTICOLO 20
PUBBLICITA'
(art. 14 del Decreto n. 152/2025)

1. L'utilizzo delle risorse di cui all' articolo 4 del DPCM del 17 aprile 2019 è oggetto di pubblicità al pubblico tramite apposito pannello riportante, sotto al logo dello Stato italiano e, in successione, allo stemma con denominazione dell'ente assegnatario l'espressione "Finanziato con risorse del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti", apposto e mantenuto in ogni unità di autobus sulle pareti esterne ai due lati nei modi previsti dal Decreto Direttoriale della Direzione generale per il Trasporto Pubblico Locale n. 245 del 4 agosto 2022 e da pannello apposto all'interno del mezzo.
2. Le caratteristiche del pannello interno sono rese disponibili sul <https://www.mit.gov.it/documentazione/psnms-pannello-pubblicita-sui-mezzi-formato-editabile>

ARTICOLO 21
COMUNICAZIONI E SCAMBIO DI INFORMAZIONI

1. Tutte le comunicazioni devono avvenire per posta elettronica istituzionale o posta elettronica certificata, ai sensi del D.lgs. n. 82/2005.
2. Nello specifico, si stabiliscono le seguenti modalità di invio telematico:
 - a) Convenzione: obbligatorio l'invio a mezzo posta elettronica istituzionale del documento firmato digitalmente da entrambe le parti;

- b) comunicazioni in autocertificazione ai sensi del D.P.R. n. 445/2000: invio a mezzo posta elettronica istituzionale con allegata fotocopia del documento del dichiarante;
- c) comunicazioni ordinarie: invio a mezzo posta elettronica istituzionale.

ARTICOLO 22 EFFICACIA

1. L'efficacia della presente Convenzione, debitamente sottoscritta dal Soggetto attuatore di I livello, decorre dalla data di acquisizione da parte del Soggetto beneficiario.

ARTICOLO 23 PROTEZIONE DEI DATI PERSONALI

1. Il trattamento dei dati personali, acquisiti in attuazione della presente Convenzione, è necessario ai fini del perseguimento dei connessi interessi pubblici rilevanti e quindi legittimo ai sensi dell'art. 9, paragrafo 2, lettera g), del Regolamento (UE) 2016/679. Il soggetto titolare dei dati assicura la proporzionalità del loro trattamento per lo svolgimento delle procedure di utilizzo dei fondi.

ARTICOLO 24 DISPOSIZIONI FINALI

1. Per quanto non previsto dalla presente Convenzione si rinvia alle norme comunitarie e nazionali di riferimento.

Il Soggetto attuatore di I livello, ai sensi e per gli effetti degli artt. 1341-1342 c.c., dichiara di approvare specificamente le suddette clausole del presente accordo.

La presente convenzione si compone di n. 24 articoli

Letto, approvato e sottoscritto

PER IL SOGGETTO ATTUATORE DI I LIVELLO
IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO "Mobilità Sostenibile e Trasporti"

.....

PER IL SOGGETTO BENEFICIARIO
IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO II "Viabilità e Mobilità"
Ing. Paolo Emmi

.....