

Il rendimento minimo accoglibile e il rendimento massimo accoglibile sono risultati pari rispettivamente a -0,425% e a 1,069%.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 11 maggio 2020

p. *Il direttore generale del Tesoro:* IACOVONI

20A02671

DECRETO 11 maggio 2020.

Indicazione del prezzo medio ponderato dei buoni ordinari del Tesoro a 185 giorni.

IL DIRETTORE GENERALE DEL TESORO

Visto il decreto n. 13749 del 25 febbraio 2020, che ha disposto per il 28 febbraio 2020 l'emissione dei buoni ordinari del Tesoro a 185 giorni;

Visto l'art. 4 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165;

Ravvisata l'esigenza di svolgere le aste dei buoni ordinari del Tesoro con richieste degli operatori espresse in termini di rendimento, anziché di prezzo, secondo la prassi prevalente sui mercati monetari dell'area euro;

Ritenuto che in applicazione dell'art. 4 del menzionato decreto n. 13749 del 25 febbraio 2020 occorre indicare con apposito decreto i rendimenti e i prezzi di cui al citato articolo, risultanti dall'asta relativa alla suddetta emissione di buoni ordinari del Tesoro;

Decreta:

Per l'emissione dei buoni ordinari del Tesoro del 28 febbraio 2020, il rendimento medio ponderato dei buoni a 185 giorni è risultato pari a -0,287%. Il corrispondente prezzo medio ponderato è risultato pari a 100,148.

Il rendimento minimo accoglibile e il rendimento massimo accoglibile sono risultati pari rispettivamente a -0,785% e a 0,711%.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 11 maggio 2020

p. *Il direttore generale del Tesoro:* IACOVONI

20A02672

DECRETO 11 maggio 2020.

Indicazione del prezzo medio ponderato dei buoni ordinari del Tesoro a 183 giorni.

IL DIRETTORE GENERALE DEL TESORO

Visto il decreto n. 23160 del 27 marzo 2020, che ha disposto per il 31 marzo 2020 l'emissione dei buoni ordinari del Tesoro a centottantatre giorni;

Visto l'art. 4 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165;

Ravvisata l'esigenza di svolgere le aste dei buoni ordinari del Tesoro con richieste degli operatori espresse in termini di rendimento, anziché di prezzo, secondo la prassi prevalente sui mercati monetari dell'area euro;

Ritenuto che in applicazione dell'art. 4 del menzionato decreto n. 23160 del 27 marzo 2020 occorre indicare con apposito decreto i rendimenti e i prezzi di cui al citato articolo, risultanti dall'asta relativa alla suddetta emissione di buoni ordinari del Tesoro;

Decreta:

Per l'emissione dei buoni ordinari del Tesoro del 31 marzo 2020, il rendimento medio ponderato dei buoni a centottantatre giorni è risultato pari a 0,055%. Il corrispondente prezzo medio ponderato è risultato pari a 99,972.

Il rendimento minimo accoglibile e il rendimento massimo accoglibile sono risultati pari rispettivamente a -0,439% e a 1,049%.

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 11 maggio 2020

p. *Il direttore generale del Tesoro:* IACOVONI

20A02673

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE  
E DEI TRASPORTI**

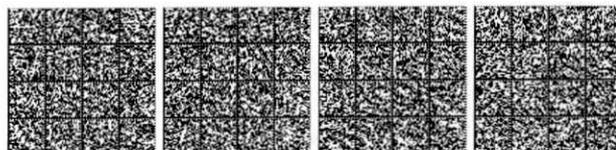
DECRETO 19 marzo 2020.

Finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di province e città metropolitane. Integrazione al programma previsto dal decreto ministeriale del 16 febbraio 2018.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE  
E DEI TRASPORTI

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante «Codice dei contratti pubblici» e successive modificazioni;

Vista la legge 11 dicembre 2016, n. 232, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019», che, all'art. 1, comma 140, ha istituito nello stato di previ-



sione del Ministero dell'economia e delle finanze un apposito fondo da ripartire, per assicurare il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese;

Visto l'art. 7-bis, comma 2, del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 18, recante «Interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno», che prevede di destinare agli interventi nel territorio composto dalle Regioni Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna un volume complessivo annuale di stanziamenti ordinari in conto capitale proporzionale alla popolazione di riferimento o conforme ad altro criterio relativo a specifiche criticità individuato nella direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri ai sensi dell'art. 5, comma 2, lettera a), della legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

Vista la legge 27 dicembre 2017, n. 205, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2018 e bilancio pluriennale per il triennio 2018-2020»;

Visto, in particolare, l'art. 1, comma 1072, della citata legge n. 205 del 2017, che prevede il rifinanziamento del fondo da ripartire di cui all'art. 1, comma 140, della suddetta legge n. 232 del 2016;

Visto, inoltre, l'art. 1, comma 1076, della menzionata legge n. 205 del 2017, che, per il finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di province e città metropolitane, autorizza la spesa di 120 milioni di euro per il 2018 e di 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2023;

Visto, inoltre, l'art. 1, comma 1077, della suddetta legge n. 205 del 2017, che prevede che «Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro il 31 gennaio 2018, previa intesa in sede di Conferenza Stato-città ed autonomie locali, sono definiti i criteri e le modalità per l'assegnazione e l'eventuale revoca delle risorse di cui al comma 1076, anche sulla base della consistenza della rete viaria, del tasso di incidentalità e della vulnerabilità rispetto a fenomeni di dissesto idrogeologico; con il medesimo decreto sono altresì definite le procedure di revoca delle risorse assegnate e non utilizzate.»;

Visto l'art. 1, comma 1078, della citata legge n. 205 del 2017, che dispone che le province e le città metropolitane certificano l'avvenuta realizzazione degli interventi di cui al comma 1076 entro il 31 marzo successivo all'anno di riferimento, mediante apposita comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che, in caso di mancata o parziale realizzazione degli interventi, le corrispondenti risorse assegnate alle singole province o città metropolitane sono versate ad apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato, per essere riassegnate al fondo di cui al citato comma 1072 della medesima legge n. 205 del 2017;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 7 agosto 2017, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 18 ottobre 2017, n. 244 e recante «Modalità di verifica, a decorrere dalla legge di bilancio 2018, se, e, in quale misura, le amministrazioni centrali si siano conformate all'obiettivo di destinare agli interventi nel territorio

composto dalle Regioni Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Sicilia e Sardegna un volume complessivo annuale di stanziamenti ordinari in conto capitale», che, all'art. 1, comma 1, definisce quale «popolazione di riferimento», la popolazione residente al 1° gennaio dell'anno più recente resa disponibile dall'ISTAT, ripartita territorialmente in modo da distinguere la quota attribuibile al territorio composto dalle Regioni Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna da quella relativa al resto del territorio nazionale;

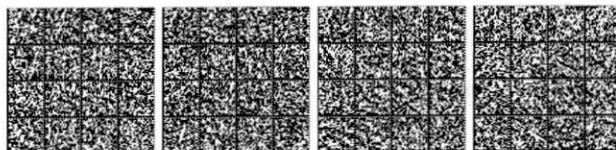
Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 febbraio 2014, n. 72, recante «Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'art. 2, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 8 maggio 2014, n. 105;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, pubblicato sul sito istituzionale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il quale è stata istituita la struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza;

Visto il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prot. 49 del 16 febbraio 2018 «Finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di province e città metropolitane» registrato alla Corte dei conti il 23 marzo 2018 e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* - Serie generale - n. 100 del 2 maggio 2018, che ha ripartito le risorse assentite tra le province e le città metropolitane secondo i criteri stabiliti nell'intesa raggiunta nella Conferenza Stato-città ed autonomie locali nella seduta del 7 febbraio 2018, rep. atti n. 510-II (SC), 8 ed ha fissato i criteri per l'approvazione dei programmi da parte della Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché fissato la tempistica per le attività riguardanti il programma stesso e le modalità di erogazione e revoca delle risorse;

Visto l'art. 4, comma 1-bis, del decreto-legge 25 luglio 2018, n. 91 convertito con modificazioni dalla legge 21 settembre 2018, n. 108, che modifica il termine per la rendicontazione, portandolo al 30 giugno dell'anno successivo a quello di riferimento;

Visto l'art. 1, comma 62, della legge di bilancio 2020, n. 160 del 27 dicembre 2019 che modifica l'art. 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205 come di seguito riportato «a) il comma 1076 è sostituito dal seguente: — 1076. Per il finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di province e città metropolitane è autorizzata la spesa di 120 milioni di euro per l'anno 2018, di 300 milioni di euro per l'anno 2019, di 350 milioni di euro per l'anno 2020, di 400 milioni di euro per l'anno 2021, di 550 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 e di 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2034; b) il comma 1078 è sostituito dal seguente: — 1078. Le province e le città metropolitane certificano l'avvenuta realizzazione degli interventi di cui al comma 1076 entro il 31 ottobre successivo all'anno di riferimento, mediante apposita



comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In caso di mancata o parziale realizzazione degli interventi, ovvero in caso di presenza di ribassi di gara non riutilizzati, le corrispondenti risorse assegnate alle singole province o città metropolitane sono versate ad apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate alla dotazione finanziaria di cui al comma 1076. I ribassi d'asta possono essere utilizzati secondo quanto previsto dal principio contabile applicato concernente la contabilità finanziaria, di cui al punto 5.4.10 dell'allegato 4/2 al decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118»;

Visto l'art 35, comma 1-bis del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162 convertito con modificazioni dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8 che sostituisce il primo periodo dell'art. 1, comma 1078, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, come di seguito riportato: «Le province e le città metropolitane certificano l'avvenuta realizzazione degli interventi di cui al comma 1076 entro il 31 dicembre 2020, per gli interventi realizzati nel 2018 e nel 2019, ed entro il 31 dicembre successivo all'anno di riferimento, per gli interventi realizzati dal 2020 al 2023, mediante apposita comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»;

Visto l'art 38-bis, comma 4, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162 convertito con modificazioni dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8 che modifica le parole del comma 1076, dell'art. 1 della legge 27 dicembre 2017, n. 205, come di seguito riportato: «di 350 milioni di euro per l'anno 2020, di 400 milioni di euro per l'anno 2021, di 550 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 e di 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2034» sono sostituite dalle seguenti: «di 360 milioni di euro per l'anno 2020, di 410 milioni di euro per l'anno 2021, di 575 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 e di 275 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2034»;

Considerato che le attività riguardanti il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prot. 49 del 16 febbraio 2018 per quanto riguarda presentazione ed approvazione dei programmi sono all'attualità concluse sia da parte delle province e le città metropolitane che da parte della Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Ritenuto che l'indicatore unico finale da utilizzare, per una migliore ripartizione delle risorse di cui all'art. 1, comma 1076, della menzionata legge n. 205 del 2017, è il risultato della combinazione lineare dei tre criteri indicati all'art. 1, comma 1077, della medesima legge, ognuno rapportato al totale;

Considerata, pertanto, la necessità di adeguare i criteri ed i relativi parametri in coerenza con il vincolo normativo di cui al citato decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 7 agosto 2017;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 20 febbraio 2018 «Revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nelle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria» che ha ridefinito la rete stradale di interesse nazionale, operando dei trasferimenti della viabilità dagli enti locali allo Stato e viceversa;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 novembre 2019 «Revisione della rete stradale relativa alla Regione Piemonte» pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* - Serie generale - n. 22 del 28 gennaio 2020 che ha ridefinito la rete stradale di interesse nazionale, riferito alla suddetta regione, operando dei trasferimenti della viabilità dagli enti locali allo Stato e viceversa;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 novembre 2019 «Revisione delle reti stradali relative alle Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto» pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* - Serie generale - n. 22 del 28 gennaio 2020 che ha ridefinito la rete stradale di interesse nazionale, riferito alle suddette regioni, operando dei trasferimenti della viabilità dagli enti locali allo Stato e viceversa;

Ritenuto, pertanto, di dover aggiornare, i coefficienti di ripartizione, per la componente relativa alla consistenza della rete viaria rispetto ai valori utilizzati per la ripartizione delle risorse effettuate per il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prot. 49 del 16 febbraio 2018;

Ritenuto di definire i criteri di ripartizione ed assegnazione per il quinquennio 2020-2024 rimandando a successivi decreti i criteri di ripartizione ed assegnazione delle risorse per il periodo 2025-2034;

Ritenuto di applicare i nuovi coefficienti di ripartizione alle ulteriori risorse assentite con la legge di bilancio 2020 rispetto a quelle assentite con la legge n. 205 del 2017, e quindi ai seguenti importi: 60 milioni di euro per l'anno 2020, di 110 milioni di euro per l'anno 2021, di 275 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2024;

Acquisita l'intesa in Conferenza Stato-città ed autonomie locali nella seduta del 27 febbraio 2020, rep. atti n. 576 - II (SC).8;

Decreta:

Art. 1.

#### *Destinazione delle risorse*

1. La somma complessiva di 995 milioni di euro, ripartita in euro 60 milioni per l'anno 2020, euro 110 milioni per l'anno 2021 e in euro 275 milioni per gli anni dal 2022 al 2024, è destinata al finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di province e di città metropolitane delle regioni a statuto ordinario e delle Regioni Sardegna e Sicilia.

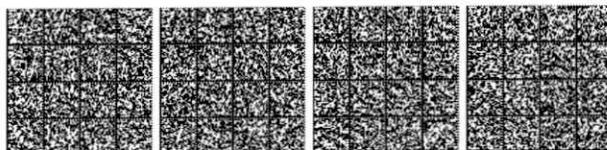
2. Gli enti di cui all'art. 1 assumono le funzioni di soggetti attuatori per gli interventi compresi nei programmi ammessi a finanziamento nel rispetto delle procedure di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 e successive modificazioni.

Art. 2.

#### *Criteri di ripartizione delle risorse*

1. Le risorse di cui all'art. 1 sono ripartite tra le province e le città metropolitane sulla base dei parametri descritti e esplicitati nella nota metodologica di cui all'allegato 1, che costituisce parte integrante del presente decreto, applicati ai seguenti criteri:

- a) consistenza della rete viaria;
- b) tasso di incidentalità;



c) vulnerabilità rispetto a fenomeni di dissesto idrogeologico.

2. Per il calcolo del piano di riparto, a ciascun criterio sono attribuiti i seguenti pesi di ponderazione, di cui all'allegato 2, che costituisce parte integrante del presente decreto:

a. Consistenza della rete viaria, peso del 78 per cento, articolato nei seguenti parametri:

1. Estensione chilometrica dell'intera rete stradale provinciale e della quota parte ricadente in zona montana - peso del 50 per cento;

2. Numero di veicoli circolanti per provincia - peso del 28 per cento;

b. Incidentalità, peso del 10 per cento, articolato secondo i seguenti parametri:

1. Numerosità degli incidenti per km di rete stradale;

2. Numerosità dei morti per km di rete stradale;

3. Numerosità dei feriti per km di rete stradale;

c. Vulnerabilità per fenomeni di dissesto idrogeologico, peso del 12 per cento, articolato nei seguenti parametri:

1. Popolazione a rischio residente in aree a pericolosità da frana su base provinciale, peso 6 per cento;

2. Popolazione a rischio residente in aree a pericolosità idraulica su base provinciale, peso 6 per cento.

#### Art. 3.

##### *Piano di riparto*

1. Ai fini del trasferimento delle risorse di cui all'art. 1 alle province e città metropolitane è approvato il Piano di riparto di cui all'allegato 3 che costituisce parte integrante del presente decreto, elaborato sulla base dei criteri e dei pesi di ponderazione degli stessi e dei parametri di cui all'art. 2, nonché degli indicatori riportati nell'allegato 2.

2. La Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, sulla base del riparto di cui all'allegato 3, all'impegno ed al trasferimento dei finanziamenti alle province ed alle città metropolitane, nel rispetto di quanto previsto dal presente decreto.

#### Art. 4.

##### *Utilizzo delle risorse*

1. Le risorse di cui all'art. 1 saranno utilizzate esclusivamente per:

a) la progettazione, la direzione lavori, il collaudo, i controlli in corso di esecuzione e finali, nonché le altre spese tecniche necessarie per la realizzazione purché coerenti con i contenuti e le finalità della legge e del presente decreto comprese le spese per l'effettuazione di rilievi concernenti le caratteristiche geometriche fondamentali, lo stato/condizioni dell'infrastruttura, gli studi e rilevazioni di traffico, il livello di incidentalità, l'esposizione al rischio idrogeologico;

b) la realizzazione degli interventi di manutenzione straordinaria e di adeguamento normativo delle diverse componenti dell'infrastruttura incluse le pavimentazioni, i ponti, i viadotti, i manufatti, le gallerie, i dispositivi di ritenuta, i sistemi di smaltimento acque, la segnaletica, l'illuminazione, le opere per la stabilità dei pendii di interesse della rete stradale, i sistemi di info-mobilità, la installazione di sensoristica di controllo dello stato dell'infrastruttura;

c) la realizzazione di interventi di miglioramento delle condizioni di sicurezza dell'infrastruttura esistente in termini di caratteristiche costruttive della piattaforma veicolare, ciclabile e pedonale, della segnaletica verticale e orizzontale, dei manufatti e dei dispositivi di sicurezza passiva installati nonché delle opere d'arte per garantire la sicurezza degli utenti;

d) la realizzazione di interventi di ambito stradale che prevedono:

1. La realizzazione di percorsi per la tutela delle utenze deboli;

2. Il miglioramento delle condizioni per la salvaguardia della pubblica incolumità;

3. La riduzione dell'inquinamento ambientale;

4. La riduzione del rischio da trasporto merci inclusi i trasporti eccezionali;

5. La riduzione dell'esposizione al rischio idrogeologico;

6. L'incremento della durabilità per la riduzione dei costi di manutenzione.

2. Le risorse di cui all'art. 1 non sono utilizzabili per realizzare nuove tratte di infrastrutture o interventi non di ambito stradale.

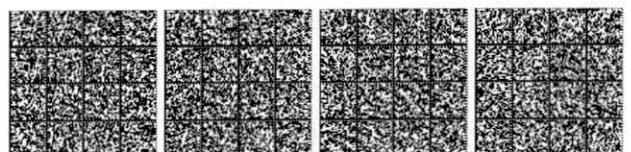
#### Art. 5.

##### *Programmazione degli interventi e trasferimento delle risorse*

1. Sulla base del piano di riparto di cui all'allegato 3, a decorrere dall'entrata in vigore del presente decreto è assunto l'impegno pluriennale delle risorse. Le risorse sono trasferite alle province ed alle città metropolitane interamente per ciascuna annualità secondo il piano di riparto dopo l'approvazione dei programmi articolati per ciascuna annualità di finanziamento, entro il 30 giugno di ogni anno.

2. Il programma per l'annualità 2020 deve essere trasmesso alla Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro il termine di trenta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto. Il programma è considerato autorizzato in assenza di osservazioni da parte della citata Direzione entro trenta giorni dalla ricezione del programma da inviare via pec alla medesima Direzione.

3. Il trasferimento delle risorse relative alle ulteriori annualità è effettuato sulla base del programma quadriennale 2021-2024 che le province e le città metropolitane devono presentare inderogabilmente entro il 31 ottobre 2020.



4. Il programma quadriennale è considerato autorizzato in assenza di osservazioni da parte della Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da formulare entro novanta giorni dalla ricezione del programma.

5. I programmi del 2020 e del quadriennio 2021-2024 sono sviluppati sulla base:

a) della conoscenza delle caratteristiche geometriche e dello stato dell'infrastruttura, del traffico, dell'incidentalità e dell'esposizione al rischio idrogeologico;

b) dell'analisi della situazione esistente;

c) della previsione dell'evoluzione.

6. I programmi devono contenere interventi di manutenzione straordinaria e di adeguamento normativo, sviluppando in particolare gli aspetti connessi alla durabilità degli interventi, ai benefici apportati in termini di sicurezza, di riduzione del rischio, di qualità della circolazione degli utenti ed ai relativi costi e deve riportare, attraverso un cronoprogramma degli interventi, i seguenti elementi:

a) inizio e fine dell'attività di progettazione;

b) inizio e fine della procedura di aggiudicazione;

c) inizio e fine dei lavori;

d) inizio e fine del collaudo o certificazione di regolare esecuzione dei lavori.

7. Il programma relativo ad ogni annualità contiene le schede descrittive e riepilogative di ciascun intervento da realizzare.

8. Al fine di uniformare le attività ed espletare il monitoraggio, la Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti pubblica sul sito istituzionale il modello delle schede descrittive. La compilazione di dette schede avviene attraverso l'utilizzo di un applicativo, secondo modalità operative che sono rese note ai soggetti interessati dagli uffici competenti.

9. L'ultimazione dei lavori va certificata trenta giorni prima del termine per la rendicontazione. Tale disposizione è applicabile anche ai programmi già approvati e riferiti alle risorse del decreto ministeriale n. 49/2018. Il collaudo o la certificazione di regolare esecuzione dei lavori relativi all'intervento è effettuato entro il 31 dicembre dell'anno successivo all'anno di riferimento del programma.

10. Gli interventi inseriti nel programma possono anche avere durata pluriennale, evidenziando le somme oggetto di rendicontazione relative alla singola annualità da effettuare entro il 31 dicembre dell'anno successivo all'anno di riferimento.

11. I ribassi d'asta possono essere utilizzati secondo quanto previsto dal principio contabile applicato concernente la contabilità finanziaria, di cui al punto 5.4.10 dell'allegato 4/2 al decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118. Tale disposizione è applicabile anche ai programmi già approvati e riferiti alle risorse del decreto ministeriale n. 49/2018.

## Art. 6.

### *Revoca delle risorse*

1. Con riferimento al decreto ministeriale n. 49/2018 le province e le città metropolitane certificano l'avvenuta realizzazione degli interventi entro il 31 dicembre 2020, per gli interventi realizzati nel 2018 e nel 2019, ed entro il 31 dicembre successivo all'anno di riferimento, per gli interventi realizzati dal 2020 al 2023, mediante apposita comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Per le risorse previste dal presente decreto ministeriale le province e le città metropolitane certificano l'avvenuta realizzazione degli interventi entro il 31 dicembre successivo all'anno di riferimento, mediante apposita comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

In caso di mancata o parziale realizzazione degli interventi entro i termini previsti dal presente decreto ministeriale, è disposta la revoca delle risorse, per la quota parte non spesa, ai sensi dell'art. 1, comma 1078, della legge 27 dicembre 2017, n. 205. Ai sensi dell'art. 1, comma 62, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, le province o città metropolitane, versano i corrispettivi importi su apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato, affinché vengano riassegnati alla dotazione finanziaria di cui al comma 1076. Con valenza retroattiva a valere sui programmi presentati ai sensi del decreto ministeriale n. 49/2018 non si applica il principio della revoca, previsto dall'art 6, comma 1, ultimo periodo, con effetto sulle annualità successive.

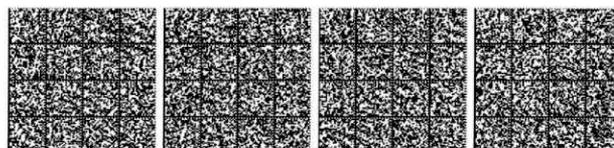
2. Non si procede a revoca qualora il mancato rispetto del termine di cui al comma 1 è imputabile alla presenza di contenzioso o in caso di calamità naturali che abbiano interferito con la realizzazione degli interventi.

## Art. 7.

### *Variazioni finanziarie*

1. Qualora si rendono disponibili ulteriori risorse relativamente alle annualità di cui all'art. 1, comma 1076, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, così come modificato dall'art. 1, comma 62, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, ulteriormente modificato dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, e per le medesime finalità, con successivo decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si procede alla assegnazione delle stesse in proporzione ai coefficienti del piano di riparto, previa presentazione di un programma integrativo d'interventi per le annualità corrispondenti.

2. Nel caso in cui sono apportate variazioni alla disponibilità delle somme in bilancio, rispetto a quanto assegnato dal piano di riparto, anche gli impegni di spesa sono variati in proporzione ai coefficienti del piano.



## Art. 8.

*Monitoraggio*

1. La struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza, istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, effettua, ai sensi dell'art. 2, comma 2, lettera k), del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, il monitoraggio delle attività indicate nel presente decreto, tramite una specifica piattaforma informatica realizzata attraverso l'utilizzo delle risorse assegnate alla medesima struttura.

## Art. 9.

*Ammissibilità delle spese*

1. Le spese effettuate devono essere compatibili con quanto previsto dall'art. 1, commi 1076, 1077 e 1078, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, così come modificato dall'art. 1, comma 62, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, ulteriormente modificato dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, nonché dal presente decreto.

Il presente decreto sarà trasmesso agli organi di controllo per gli adempimenti di competenza e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 19 marzo 2020

*Il Ministro:* DE MICHELI

Registrato alla Corte dei conti il 14 aprile 2020

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare, n. 1403

## ALLEGATO I

NOTA METODOLOGICA SUI CRITERI DI RIPARTIZIONE DELLE RISORSE  
TRA LE PROVINCE E LE CITTÀ METROPOLITANE (CM)

Per il calcolo dei criteri di riparto delle risorse sono stati applicati gli analoghi criteri utilizzati per la ripartizione delle risorse del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prot. 49 del 16 febbraio 2018 «Finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione delle rete viaria di province e città metropolitane» registrato alla Corte dei conti il 23 marzo 2018, che di seguito vengono riportati.

Stante la pubblicazione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 20 febbraio 2018 «Revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nelle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria», decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 novembre 2019 «Revisione della rete stradale relativa alla Regione Piemonte» e decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 novembre 2019 «Revisione delle reti stradali relative alle Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto» che hanno ridefinito la rete stradale di interesse nazionale, operando dei trasferimenti della viabilità dagli enti locali allo Stato e viceversa, sono stati aggiornati, i coefficienti di ripartizione, per la componente relativa alla consistenza della rete viaria rispetto ai valori utilizzati per la ripartizione delle risorse effettuate per il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prot. 49 del 16 febbraio 2018.

Si specifica che per esigenza di sintesi nell'allegato 2 l'indicatore riporta solo due cifre decimali mentre ai fini del calcolo del piano di riparto dell'allegato 3 sono state utilizzate tutte le cifre decimali.

Il metodo utilizzato è stato condiviso con l'Unione delle province italiane e con l'Associazione nazionale comuni italiani.

Criteri di ripartizione delle risorse tra le province e le città metropolitane (CM).  
Decreto ministeriale prot. 49 del 16 febbraio 2018

L'art. 1, comma 1077, della legge di bilancio 2018 definisce i criteri elencati di seguito ai fini del riparto delle risorse:

- A. consistenza della rete viaria;
- B. tasso di incidentalità;
- C. vulnerabilità rispetto a fenomeni di dissesto idrogeologico.

I singoli criteri sono espressi in funzione di parametri specifici per ciascuno dei quali sono specificate la fonte dei dati e le modalità di calcolo.

A. La consistenza della rete viaria è stata valutata in funzione di tre parametri, pubblicati nel documento SOSE «Aggiornamento a metodologia invariata dei fabbisogni *standard* delle province e delle città metropolitane per il 2018» tabella AI: «Variabili determinanti dei fabbisogni *standard* aggiornate all'annualità 2015» del 20 settembre 2017, predisposto in base al decreto legislativo 26 novembre 2010, n. 216 e approvato dalla Commissione tecnica per i fabbisogni *standard* il 20 settembre 2017:

- |   |           |
|---|-----------|
| 1. I km di strade totali gestiti dall'ente (CP01U 2014)                       | $E_{tot}$ |
| 2. I km di strade in superfici montane (elaborazioni SOSE su dati CP01U 2014) | $E_{mon}$ |
| 3. Il numero dei veicoli circolanti (ACI 2015)                                | VC        |

I dati, indicati al punto 1 e 2, sono stati integrati mediante i certificati del conto consuntivo delle Province e Città Metropolitane (CM) di Sicilia e Sardegna.

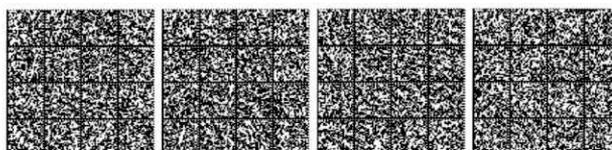
L'indicatore che misura l'estensione della rete stradale, misurata in km, in gestione della provincia e città metropolitana *i*-esima è stato calcolato come una combinazione dei primi due parametri precedenti secondo la formula:

$$I_{RETEI} = E_{tot} + (C_{oeff} * E_{mon})$$

dove  $C_{oeff}$  è un coefficiente pari a 0,4 per le tre Province montane (Verbano-Cusio-Ossola, Sondrio e Belluno) e 0,2 per tutte le altre province e CM.

L'indicatore relativo al parametro numero di veicoli circolanti VC esprime il diverso utilizzo delle strade e i conseguenti effetti sull'usura e, quindi, sulla manutenzione della rete stradale.

B. Il tasso di incidentalità è stato calcolato in funzione di tre parametri, tratti dal sito dell'ACI sezione «Studi e ricerche/Dati e statistiche/Incidentalità» Incidenti strade provinciali 2015 (\*).



In particolare, i tre parametri sono:

- |  |          |
|--|----------|
| 1. Il numero di incidenti per km di rete | $I_{km}$ |
| 2. Il numero di morti per km di rete     | $M_{km}$ |
| 3. Il numero di feriti per km di rete    | $F_{km}$ |

L'indicatore della provincia e città metropolitana i-esima è una combinazione dei tre parametri secondo la formula:

$$I_{INCi} = (I_{km} * C_{ocf1}) + (M_{km} * C_{ocf2}) + (F_{km} * C_{ocf3})$$

dove

$C_{ocf1}$	rappresenta il costo generale medio per incidente	€	10.986 (**)
$C_{ocf2}$	rappresenta il costo medio umano per decesso	€	1.503.990 (**)
$C_{ocf3}$	rappresenta il costo medio umano per ferito	€	42.219 (**)

(\*) Per la Provincia di Cosenza è stato utilizzato il dato dell'estensione chilometrica della rete provinciale pubblicato nel documento SOSE «Aggiornamento a metodologia invariata dei fabbisogni *standard* delle province e delle città metropolitane per il 2018» perché nei dati ACI l'estensione non è dichiarata per 231 strade provinciali su 238.

(\*\*) Fonte: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici - Direzione generale per la sicurezza stradale studio di valutazione dei costi sociali dell'incidentalità stradale, approvato con decreto dirigenziale del 24 settembre 2012, n. 189 Tabella 2-5 - Costo medio umano per decesso - anno 2010 e Tabella 3-5 - Costo medio umano per ferito - anno 2010 e Tabella 4-3 - Costi generali per incidente - anno 2010.

C. La vulnerabilità rispetto a fenomeni di dissesto idrogeologico è stata calcolata utilizzando due parametri tratti dal rapporto ISPRA 2015 Dissesto idrogeologico in Italia: pericolosità e indicatori di rischio - rapporto n. 233/2015 - Roma dicembre 2015.

1. La popolazione a rischio residente in aree a pericolosità da frana PAI (elevata e molto elevata) su base provinciale e CM (tabella 5.4 del Rapporto)  $P_{fra}$

2. La popolazione a rischio residente in aree a pericolosità idraulica (Media - P2) su base provinciale e CM (tabella 5.20 del Rapporto)  $P_{idr}$

L'indicatore finale  $I_i$  per la provincia e città metropolitana i-esima, per il riparto delle risorse, è il risultato della combinazione lineare dei diversi criteri ognuno rapportato al totale.

In tabella sono indicati i pesi dei singoli criteri utilizzati per il calcolo dell'indicatore finale  $I_i$

Criteri	Peso	Parametri e calcolo indicatori	Peso
Consistenza $I_{RETE}$	78 %	Combinazione pesata dei parametri di estensione chilometrica della rete stradale provinciale: totale ( $E_{tot}$ ) e in zona montana ( $E_{mon}$ )	50,0%
		Numero di veicoli circolanti (VC)	28,0%
Incidentalità $I_{INC}$	10 %	Combinazione pesata dei parametri: numerosità degli incidenti $I_{km}$ , dei morti $M_{km}$ e dei feriti $F_{km}$ per km di rete stradale	10,0%
Vulnerabilità per fenomeni di dissesto idrogeologico $I_{VUL}$	12 %	Popolazione a rischio residente in aree a pericolosità da frana su base provinciale $P_{fra}$	6,0%
		Popolazione a rischio residente in aree a pericolosità idraulica su base provinciale $P_{idr}$	6,0%

L'indicatore finale  $I_i$  per la provincia e città metropolitana i, per il riparto delle risorse, è pari a:

$$I_i = (I_{RETEi} / \sum_i I_{RETEi}) * 0,50 + (VC / \sum_i VC) * 0,28 + (I_{INCi} / \sum_i I_{INCi}) * 0,10 + (P_{fra} / \sum_i P_{fra}) * 0,06 + (P_{idr} / \sum_i P_{idr}) * 0,06$$

