



*Il Ministro delle Infrastrutture e della
Mobilità Sostenibili*

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

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'articolo 1, comma 140, ha istituito nello stato di previsione 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 in particolare il comma 142 della citata legge che prevede che gli interventi di cui ai commi 140 e 141 sono monitorati ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229;

VISTO l'articolo 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'articolo 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"*;

VISTO il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n.229 recante *"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 delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti"*;

VISTO l'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, in particolare i commi da 2 bis a 2 sexies così come integrati dall'articolo 41, comma 1, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11.9.2020, n. 120;

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, l'articolo 1, comma 1075, della citata legge n. 205 del 2017, che prevede che ai fini del monitoraggio dello stato di avanzamento degli interventi finanziati con le risorse del fondo da ripartire di cui all'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, e dell'effettivo utilizzo delle citate risorse, anche tenuto conto del monitoraggio di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, e delle risultanze del più recente rendiconto generale dello Stato, ciascun Ministero invia entro il 15 settembre di ogni anno alla Presidenza del Consiglio dei ministri, al Ministero dell'economia e delle finanze e alle Commissioni parlamentari competenti per materia, una apposita relazione. La relazione contiene inoltre un aggiornamento della previsione sugli ulteriori stati di avanzamento, nonché' una indicazione delle principali criticità riscontrate nell'attuazione delle opere.

VISTO, inoltre, l'articolo 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'articolo 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'articolo 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 l'articolo 1 comma 95 della legge 30 dicembre 2018, n. 145 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021" che istituisce il fondo finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 dicembre 2020, n. 190, “Regolamento recante l'organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti”, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 6 Marzo 2021, n. 56;

VISTA la Delibera CIPE n.63 del 2020 disposta in attuazione dell'art. 41 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 24 giugno 2021, n. 115 “Regolamento recante modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 23 dicembre 2020, n. 190, concernente il regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti”.

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 delle rete viaria di Province e Città Metropolitane” registrato alla Corte dei Conti il 23 marzo 2018 e pubblicato sulla gazzetta ufficiale serie generale n. 100 del 2 maggio 2018, che ha già individuato i criteri di ripartizione delle 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, e che tali criteri possono essere assunti alla base della ripartizione e dell'utilizzo delle risorse del fondo di cui all'articolo 1 comma 95 della legge 30 dicembre 2018;

VISTO l'articolo 1, comma 62 della legge di bilancio 2020, n. 160 del 27 dicembre 2019 che modifica l'articolo 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'articolo 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 "*.

VISTO il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prot. 123 del 19 marzo 2020 recante *"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"*, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 127 del 18 maggio 2020, con il quale sono state integrate le risorse alle province e città metropolitane per i programmi straordinari di manutenzione della rete viaria;

VISTO il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prot. 224 del 29 maggio 2020 recante *"Ripartizione e utilizzo dei fondi previsti dall'articolo 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, riferito al finanziamento degli interventi relativi ai programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di Province e Città metropolitane"* pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 173 dell'11 luglio 2020, con il quale sono state ulteriormente integrate le risorse alle province e città

metropolitane per i programmi straordinari di manutenzione delle rete viaria per complessivi € 456.960.534,00 ridotti a €455.165.664,00 per effetto del concorso del Ministero agli obiettivi di finanza pubblica di cui alla Legge 27 dicembre 2019, n. 160 e successivamente incrementati ad €459.165.664 per tenere conto dell'emendamento 103.Tab.2.2.5 al DLB 2020-2022 con il quale è stato richiesto un importo aggiuntivo di 1 milione di euro sul capitolo 7574, per gli anni 2020 – 2023, assegnato alla città metropolitana di Roma per le specifiche finalità previste dall'emendamento medesimo;

VISTA la legge 30 dicembre 2021, n. 234 recante *“Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024”*, che all'art 1 commi 405 e 406 riporta - **405**. *“Per il finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione straordinaria e adeguamento funzionale e resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità stradale, anche con riferimento a varianti di percorso, di competenza di regioni, province e città metropolitane, è autorizzata la spesa di 100 milioni di euro per l'anno 2022, 150 milioni di euro per l'anno 2023, 200 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025, 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2030 e 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2031 al 2036.”* **406**. *“Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro il 28 febbraio 2022, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti i criteri e le modalità per l'assegnazione delle risorse di cui al comma 405, anche sulla base della consistenza della rete viaria e della vulnerabilità rispetto a fenomeni antropici, quali traffico ed incidentalità, e naturali, quali eventi sismici e dissesto idrogeologico; con il medesimo decreto sono altresì definite le modalità di approvazione dei piani predisposti dalle regioni, province e città metropolitane, di monitoraggio degli interventi, ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, nonché le procedure di revoca delle risorse in caso di mancato rispetto del cronoprogramma procedurale o di mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio. Con lo stesso decreto sono inoltre definiti i criteri generali per adeguare la progettazione e l'esecuzione di tali opere ai principi ambientali dell'Unione europea.”*

VISTA la Direttiva 2004/35/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004 sulla responsabilità ambientale in materia di prevenzione e riparazione del danno ambientale;

CONSIDERATO che, dall'avvio del programma straordinario di finanziamenti per la rete viaria secondaria, le regioni risultano per la prima volta beneficiarie di fondi, e che quindi si ritiene di assegnare loro, in sede di prima applicazione, una quota parte di finanziamento eccedente il mero riparto su base chilometrica e pari al 15% dell'intero fondo disponibile;

CONSIDERATO che il criterio di ripartizione indicato nel comma 406, per quanto riguarda le province e le città metropolitane, è stato già utilizzato per la ripartizione delle risorse di cui al DM 49 del 16 febbraio 2018, nonché utilizzato, tenendo conto delle variazioni intervenute con i DPCM 20 febbraio 2018 e DPCM 21 novembre 2019,

che hanno riguardato trasferimenti dei tratti di viabilità dalle regioni allo Stato e viceversa, nei più recenti decreti di ripartizione delle risorse DM 123 del 19 marzo 2020, con raggiunta intesa, rispettivamente, in Conferenza Stato-città ed autonomie locali, nella seduta del 27 febbraio 2020, rep. atti n. 576 – II (SC).8, e registrato alla Corte dei Conti il 14 aprile 2020, e DM 224 del 29 maggio 2020 con raggiunta intesa, in Conferenza Stato-città ed autonomie locali, nella seduta del 21 maggio 2020, rep. atti n. 584 - II (SC).8, e registrato alla Corte dei Conti il 16 giugno 2020;

CONSIDERATO che, per quanto riguarda le regioni, il criterio di ripartizione basato sul proporzionamento sulla estesa chilometrica risulta ad oggi il più idoneo;

RITENUTO di applicare la ripartizione alle risorse assentite per i seguenti importi: 100 milioni di euro per l'anno 2022, 110 milioni di euro per l'anno 2023, 160 milioni di euro per l'anno 2024, 130 milioni di euro per l'anno 2025 e 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2029, rimandando a successivi decreti la ripartizione delle rimanenti somme di cui all'articolo 1, comma 405 della legge 30 dicembre 2021, n. 234;

CONSIDERATO che regione Lombardia ritiene più opportuno destinare la quota di propria spettanza in favore delle province e delle città metropolitane del proprio territorio;

ACQUISITA l'intesa in Conferenza Unificata nella seduta del 30 marzo 2022;

D E C R E T A

ARTICOLO 1

(Destinazione delle risorse)

1. La somma complessiva di euro 1.700 milioni, ripartita in euro 100 milioni per l'anno 2022, euro 110 milioni per l'anno 2023, euro 160 milioni per l'anno 2024, euro 130 milioni per l'anno 2025 e euro 300 milioni ciascuno degli anni dal 2026 al 2029, è destinata al finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione straordinaria e adeguamento funzionale e resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità stradale, anche con riferimento a varianti di percorso della rete viaria di regioni, province e di città metropolitane.
2. La rimanente parte del fondo istituito con l'articolo 1, comma 405, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, sarà ripartita con ulteriori decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle finanze e d'intesa con la conferenza unificata.
3. Gli Enti di cui al comma 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.

ARTICOLO 2

(Criteri di ripartizione delle risorse)

1. Le risorse di cui all'articolo 1 sono ripartite tra le regioni le province e le città metropolitane sulla base dei parametri descritti ed esplicitati nella nota metodologica di cui all'allegato 1, che costituisce parte integrante del presente decreto, applicati ai seguenti criteri:
 - a. Regioni: estesa chilometrica;
 - b. Province e Città Metropolitane:
 1. consistenza della rete viaria;
 2. tasso di incidentalità;
 3. vulnerabilità rispetto a fenomeni di dissesto idrogeologico.
2. Per il calcolo del piano di riparto delle province e delle città metropolitane 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.
3. La quota parte destinata a regione Lombardia, pari a 74.337,00 euro, viene ripartita tra le 11 province e città metropolitane del territorio lombardo secondo i criteri di riparto di cui al comma 2 del presente articolo.

ARTICOLO 3

(Piano di riparto)

1. Ai fini del trasferimento delle risorse di cui all'articolo 1 alle regioni, alle province e alle 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'articolo 2, nonché degli indicatori riportati nell'allegato 2.

2. La Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili provvede, sulla base del riparto di cui all'allegato 3, all'impegno ed al trasferimento dei finanziamenti alle Regioni alle Province ed alle Città metropolitane, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 5 del presente decreto.

ARTICOLO 4 (Utilizzo delle risorse)

1. Le risorse di cui all'articolo 1 saranno utilizzate, nel rispetto del programma di cui all'articolo 5, comma 2, per la manutenzione straordinaria e adeguamento funzionale e resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità stradale, anche con riferimento a varianti di percorso; possono, inoltre, includere le seguenti attività:
 - 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 programmata e di adeguamento normativo delle diverse componenti dell'infrastruttura incluse le pavimentazioni, i sistemi di smaltimento acque. Sono altresì possibili interventi sulla segnaletica, i dispositivi di ritenuta, l'illuminazione ed i sistemi di info-mobilità, qualora complementari e comunque conseguenti ad interventi di manutenzione straordinaria e rifacimento profondo;
 - 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 serventi l'infrastruttura;
 - d) la realizzazione di interventi di ambito stradale che prevedono:
 - i. la realizzazione di percorsi per la tutela delle utenze deboli;
 - ii. il miglioramento delle condizioni per la salvaguardia della pubblica incolumità;
 - iii. la riduzione dell'inquinamento ambientale;
 - iv. la riduzione del rischio da trasporto merci inclusi i trasporti eccezionali;
 - v. la riduzione dell'esposizione al rischio idrogeologico;
 - vi. l'incremento della durabilità per la riduzione dei costi di manutenzione;

- vii. La realizzazione di corridoi naturali per la fauna, ovvero di tratti di recinzione per evitare ovvero indirizzare attraversamenti di animali, per una quota massima pari al 15% dell'importo finanziato;
 - viii. La predisposizione e la messa in funzione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici o ibridi, per una quota massima del 15% dell'importo finanziato.
2. Le risorse di cui all'articolo 1 sono inoltre utilizzabili per interventi su strade in gestione a comuni e comunità montane, secondo un principio di sussidiarietà, qualora:
- a) le tratte in oggetto insistano su una linea di continuità territoriale o funzionale di percorso;
 - b) sia formalizzato un accordo tra gli enti interessati;
 - c) rimanga fermo il ruolo di soggetto attuatore in capo all'ente destinatario delle risorse (provincia o città metropolitana).
3. Le risorse di cui all'articolo 1 possono essere utilizzate anche con riferimento a varianti di percorso, nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 6 del presente decreto e delle misure di cui al successivo comma.
4. I piani di intervento devono tenere in conto dei Criteri Ambientali Minimi, ove applicabili, ed inoltre porre in atto, sin dalla fase di progettazione, tutte le dovute misure atte a non arrecare danni significativi agli obiettivi ambientali di cui al regolamento UE 2020/852 Del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020 e dei successivi atti delegati.

ARTICOLO 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 regioni, province e città metropolitane dopo l'approvazione del programma ottennale 2022 – 2029 sulla base del piano di riparto di cui all'Allegato 3, secondo le seguenti modalità:
- a) entro il 31 dicembre 2022 l'intera annualità 2022;
 - b) per le restanti annualità (2023-2029), semestralmente, sulla base degli stati d'avanzamento dei lavori rendicontati, così come desunti dal sistema di monitoraggio di cui al successivo articolo 9 8 e coerenti con il cronoprogramma di cui al comma 5 del presente articolo.
2. Il trasferimento delle risorse relative è effettuato sulla base del Programma ottennale 2022-2029 che le regioni, le province e le città metropolitane devono presentare alla Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili inderogabilmente entro il

30 settembre 2022. Il Programma triennale deve contenere, ai sensi dell'articolo 11 della legge 16 gennaio 2003, n.3, l'elenco degli interventi oggetto del presente contributo identificati dal Codice Unico di Progetto (CUP).

3. La Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili verifica la coerenza dei singoli interventi con le finalità del programma e con la disciplina dettata dall'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n.3 e della delibera CIPE n.63/2020 entro novanta giorni dalla ricezione del programma. Entro il termine di cui al periodo precedente, i Programmi sono approvati con decreto del Capo del Dipartimento per la programmazione strategica, i sistemi infrastrutturali, di trasporto a rete, informativi e statistici, e trasmessi al Ministero dell'Economia e delle Finanze per le finalità di monitoraggio.
4. Il Programma di cui ai precedenti commi è sviluppato 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.
5. Il Programma deve contenere interventi di manutenzione straordinaria e di adeguamento normativo, sviluppando in particolare gli aspetti connessi alla resilienza ai cambiamenti climatici della viabilità stradale, 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 desumibili dal sistema di monitoraggio di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229:
 - a) inizio e fine dell'attività di progettazione;
 - b) inizio e fine della procedura di aggiudicazione;
 - c) aggiudicazione dei lavori;
 - d) inizio e fine dei lavori;
 - e) inizio e fine del collaudo o certificazione di regolare esecuzione dei lavori.
6. In sede di presentazione, i programmi possono superare l'importo assentito di una percentuale non superiore al 20% di tale importo. Quanto sopra al fine di agevolare il riutilizzo delle economie di gara, con la facoltà di rimodularle anche sulle annualità successive. Resta in ogni caso fermo l'obbligo di realizzazione dei programmi nei limiti del piano di riparto di cui all'allegato 3.
7. Il Programma relativo ad ogni annualità contiene l'individuazione di ogni intervento comprensivo del codice CUP valido, 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, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili pubblica sul proprio sito istituzionale il modello delle schede descrittive da utilizzare e rende disponibile l'applicativo da utilizzare per la compilazione delle stesse entro 45 giorni dalla scadenza di cui al comma 2 del presente articolo, comunicando altresì le modalità operative per l'utilizzo dello stesso.
9. L'ultimazione dei lavori va certificata 30 giorni prima del termine per la rendicontazione. 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 per gli interventi; relativamente all'annualità 2022, tale scadenza è fissata il 31 dicembre 2024.
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 per gli interventi.
11. Fermo restando il completamento dei lavori degli interventi inseriti nel Programma, 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.

ARTICOLO 6

(Criteri generali per adeguare i programmi ai principi ambientali)

1. Per ciascun intervento di importo superiore a 5 milioni finanziato dal presente decreto, il soggetto attuatore è tenuto a:
 - i. quantificare e identificare i rifiuti prodotti, tramite la redazione di un piano di gestione dei rifiuti prodotti sin dalle fasi di cantierizzazione, prevedendo la quota parte da avviare a riciclaggio, conformemente alle normative in materia;
 - ii. analizzare le possibili interazioni con le matrici acqua e suolo, prevedendo un efficiente sistema di regimentazione delle acque ed evitando la contaminazione dei corpi idrici superficiali, delle falde acquifere e del suolo, anche per le fasi di cantierizzazione, valutando l'applicazione di metodologie operative a basso impatto ambientale, quali, ad esempio, l'utilizzo della tecnologia del fresato a freddo;
 - iii. per tratte in variante progettate in aree sensibili sotto il profilo della biodiversità o in prossimità di esse, verificare la sussistenza di sensibilità territoriali, anche in relazione alle principali direttive europee di riferimento;

- iv. prevedere l'inserimento di passaggi faunistici, inferiori o superiori, dimensionati secondo le effettive specie presenti, da realizzare per interventi fuori dai centri abitati e comunque al minimo ogni 2 km per aree boschive o ad orografia collinare;
2. Per gli interventi di cui al comma precedente il Soggetto Attuatore deve inoltre redigere un'analisi Costi – Efficacia (ACE), confrontando un certo numero di alternative o soluzioni progettuali, comprendendo al minimo anche la situazione ex - ante, dalla quale risulti un evidente beneficio in termini ambientali, secondo quanto specificato nei punti successivi:
 - i. se l'intervento si rende necessario per snellire i flussi di traffico, l'analisi deve essere condotta sulla base dei costi delle varie alternative e di una correlata misura della variazione assoluta di emissioni di CO2 o di altro parametro ambientale particolarmente sensibile nella zona;
 - ii. se l'intervento si rende necessario per evitare zone caratterizzate da un conclamato rischio idrogeologico (frane, smontamenti, erosioni al piede di opere d'arte...) o per diminuire vizi costruttivi non altrimenti superabili della sezione viaria, l'analisi deve essere condotta, scegliendo il tracciato normativamente corretto di minore impatto in termini di consumo di nuovo suolo che comunque non comporti aumenti significativi di CO2 o di altro parametro ambientale particolarmente sensibile nella zona.
 3. L'arco temporale da prendere a riferimento per le analisi di cui al comma precedente è stabilito in 30 anni, a cui aggiungere il periodo di investimento e di cantierizzazione.

ARTICOLO 7

(Revoca delle risorse)

1. In caso di mancato rispetto del termine di cui all'articolo 5, comma 5, lettera c), di mancata alimentazione del sistema di monitoraggio di cui all'articolo ~~9~~ **8**, o di mancata realizzazione degli interventi, ovvero in caso di presenza di ribassi di gara non riutilizzati, è disposta la revoca delle corrispondenti risorse assegnate alle singole regioni, province o città metropolitane; i soggetti attuatori interessati versano i corrispettivi importi sul pertinente capitolo di entrata dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato.
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 dichiarate ai sensi del decreto legislativo 1 del 2018, che abbiano interferito con la realizzazione degli interventi, ovvero per cause non imputabili ai soggetti attuatori; le verifiche sono effettuate dalla Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili anche tramite interlocuzioni con i soggetti beneficiari.

3. La verifica del rispetto del termine di cui all'articolo 5, comma 5, lettera c), ovvero del termine per l'assunzione di obbligazioni giuridicamente vincolanti nascenti dall'aggiudicazione dei lavori, è effettuata attraverso il sistema di monitoraggio di cui al successivo articolo 8, sulla base dei dati provenienti dal sistema SIMOG dell'ANAC.

ARTICOLO 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 il sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n.229. Le Stazioni Appaltanti, titolari degli interventi identificati dal CUP, alimentano il citato sistema di monitoraggio trasmettendo le relative informazioni anagrafiche, fisiche, finanziarie e procedurali. Gli interventi sono classificati sotto la voce "Programmi straordinari aumento resilienza rete viaria 2022 - 2029."

ARTICOLO 9 (Ammissibilità delle spese)

1. Le spese effettuate devono essere compatibili con quanto previsto 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.