

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI

DECRETO 12 ottobre 2021.

Ripartizione e utilizzo dei fondi per la messa in sicurezza e manutenzione straordinaria della rete viaria per l'accessibilità delle aree interne.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE
E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI

DI CONCERTO CON

IL MINISTRO PER IL SUD
E LA COESIONE TERRITORIALE

E CON

IL MINISTRO DELL'ECONOMIA
E DELLE FINANZE

Visto l'art. 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, che ha approvato il Piano nazionale per gli investimenti complementari finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza per complessivi 30.622,46 milioni di euro per gli anni dal 2021 al 2026;

Visto l'accordo di Partenariato 2014 - 2020, approvato con decisione di esecuzione della Commissione europea il 29 ottobre 2014, ed in particolare la parte relativa alla «Strategia nazionale aree interne» che descrive le politiche da attuare per lo sviluppo delle aree interne nel rispetto dei vincoli di coesione territoriale del Paese ed individua negli Accordi di programma quadro tra regioni, enti locali e amministrazioni centrali uno strumento di cooperazione interistituzionale per dare attuazione alle politiche di coesione;

Visto l'elenco delle attuali 72 aree interne, selezionate nel periodo di programmazione 2014-2020, come richiamate nell'allegato 2 al presente decreto, nel quale vengono inoltre indicate le regioni di riferimento;

Considerato che le regioni Valle d'Aosta e Friuli-Venezia Giulia sono ente gestore della viabilità secondaria in luogo di province e città metropolitane;

Visto il regolamento UE 2020//852 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020 relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088, che, individua i sei obiettivi ambientali del «Green Deal» europeo e stabilisce i criteri di ecosostenibilità di un'attività economica, ed in particolare individua come attività ecosostenibile quella che contribuisce in modo sostanziale al raggiungimento di uno o più degli obiettivi ambientali indicati, non arreca danno significativo a nessuno di questi ed è svolta nel rispetto delle garanzie minime di salvaguardia su imprese e diritti umani;

Visto il comma 2, lettera c), punto 12 e il comma 2-*quinquies*, dell'art. 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito dalla legge 1° luglio 2021, n. 101 che, al fine di assicurare l'efficacia e la sostenibilità nel tempo della strategia nazionale per lo sviluppo delle aree interne del Paese, con particolare riferimento alla promozione e al miglioramento dell'accessibilità delle aree interne, al finanziamento di interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria della rete viaria delle medesime aree anche rispetto a fenomeni di dissesto idrogeologico o a situazioni di limitazione della circolazione, destina: 20 milioni di euro per l'anno 2021, 50 milioni di euro per l'anno 2022, 30 milioni di euro per l'anno 2023, 50 milioni di euro per l'anno 2024, 100 milioni di euro per l'anno 2025 e 50 milioni di euro per l'anno 2026 nei pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

Visto il citato comma 2-*quinquies* dell'art. 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con legge 1° luglio 2021, n. 101, che prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro per il sud e la coesione territoriale e con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza Stato-città ed autonomie locali, da adottare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, si provvede alla ripartizione delle risorse tra le aree interne, sulla base dei seguenti criteri:

- a) entità della popolazione residente;
- b) estensione delle strade statali, provinciali e comunali qualora queste ultime rappresentino l'unica comunicazione esistente tra due o più comuni appartenenti all'area interna;
- c) esistenza di rischi derivanti dalla classificazione sismica dei territori e dall'accelerazione sismica;
- d) esistenza di situazioni di dissesto idrogeologico e relativa entità;

Visto il comma 2-*sexies* dell'art. 1 del decreto-legge n. 59 del 2021, convertito con legge 1° luglio 2021, n. 101, secondo cui «Ai fini dell'assegnazione delle risorse di cui al comma 2-*quinquies*, si tiene conto, in modo prevalente, dei criteri di cui alle lettere a) e b) del medesimo comma 2-*quinquies*, complessivamente considerati.»;

Visto l'art. 1, comma 6 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n. 101 che prevede che «Agli interventi ricompresi nel Piano nazionale per gli investimenti complementari si applicano, in quanto compatibili, le procedure di semplificazione e accelerazione, le misure di trasparenza e conoscibilità dello stato di avanzamento stabilite per il Piano nazionale di ripresa e resilienza.»;

Visto l'art. 1, comma 7 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n. 101 che dispone che «Ai fini del monitoraggio degli interventi, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, sono individuati per ciascun intervento o programma gli obiettivi iniziali, intermedi e finali determinati in relazione al cronoprogramma finanziario e coerenti con gli impegni assunti nel Pia-



no nazionale di ripresa e resilienza con la Commissione europea sull'incremento della capacità di spesa collegata all'attuazione degli interventi del Piano nazionale per gli investimenti complementari. Le informazioni necessarie per l'attuazione degli investimenti di cui al presente articolo sono rilevate attraverso il sistema di monitoraggio di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, e i sistemi collegati. Negli altri casi e, comunque, per i programmi e gli interventi cofinanziati dal Piano nazionale di ripresa e resilienza è utilizzato il sistema informatico di cui all'art. 1, comma 1043, della legge 30 dicembre 2020, n. 178.»;

Visto il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021 adottato ai sensi del comma 7 dell'art. 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59;

Visto il comma 7-bis del citato art. 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59 in materia di revoca dei finanziamenti in caso di mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma procedurale degli adempimenti o la mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio qualora non risultino assunte obbligazioni giuridicamente vincolanti;

Visto il comma 8, secondo periodo, del citato art. 1 del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, ai sensi del quale le amministrazioni attuano gli interventi ricompresi nel Piano nazionale per gli investimenti complementari in coerenza con il principio dell'assenza di un danno significativo agli obiettivi ambientali, di cui all'art. 17 del regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2020;

Visto l'art. 1-bis, comma 1, del citato decreto-legge n. 59 del 2021 recante norme in tema di corretta programmazione finanziaria delle risorse e dell'erogazione dei contributi concessi per la progettazione e la realizzazione di investimenti;

Visto il decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito, con modificazioni, con legge 29 luglio 2021, n. 108, recante: «Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure», ed in particolare gli articoli 48, «Semplificazioni in materia di affidamento dei contratti pubblici PNRR e PNC» e 58 «Accelerazione della Strategia nazionale per le aree interne»;

Visto l'art. 11, commi 2-bis e 2-ter, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», e le conseguenti disposizioni di attuazione introdotte con delibera CIPE 26 novembre 2020, n. 63, pubblicata in *Gazzetta Ufficiale* 8 aprile 2021, n. 84, e concernente «Attuazione dell'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, commi 2-bis, 2-ter, 2-quater e 2-quinquies, come modificato dall'art. 41, comma 1, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120»;

Visto l'art. 1, comma 1, lettera a) del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, in cui si prevede l'obbligo per le amministrazioni pubbliche di detenere ed alimentare un sistema gestionale informatizzato contenente i dati necessari al monitoraggio della spesa per opere pubbliche ed interventi correlati;

Visto il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze del 26 febbraio 2013 con cui è stato disciplinato il dettaglio dei dati necessari per l'alimentazione del sistema di Monitoraggio delle opere pubbliche nell'ambito della Banca dati delle amministrazioni pubbliche - BDAP;

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

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 24 giugno 2021, n. 115, recante «Regolamento di organizzazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili»;

Ritenuto che l'indicatore unico finale da utilizzare, per una migliore ripartizione delle risorse di cui al presente decreto, è il risultato della combinazione lineare di criteri nelle percentuali di seguito indicate:

- a) entità della popolazione residente (40%);
- b) estensione delle strade statali, provinciali e comunali qualora queste ultime rappresentino l'unica comunicazione esistente tra due o più comuni appartenenti all'area interna (30%);
- c) esistenza di rischi derivanti dalla classificazione sismica dei territori e dall'accelerazione sismica (10%);
- d) esistenza di situazioni di dissesto idrogeologico e relativa entità (20%);

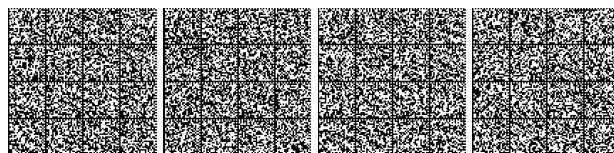
Visto l'art. 48 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, che dispone che:

2. È nominato, per ogni procedura, un responsabile unico del procedimento che, con propria determinazione adeguatamente motivata, valida e approva ciascuna fase progettuale o di esecuzione del contratto, anche in corso d'opera, fermo restando quanto previsto dall'art. 26, comma 6, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni.

3. Le stazioni appaltanti possono altresì ricorrere alla procedura di cui all'art. 63 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, per i settori ordinari, e di cui all'art. 125, per i settori speciali, nella misura strettamente necessaria, quando, per ragioni di estrema urgenza derivanti da circostanze imprevedibili, non imputabili alla stazione appaltante, l'applicazione dei termini, anche abbreviati, previsti dalle procedure ordinarie può compromettere la realizzazione degli obiettivi o il rispetto dei tempi di attuazione di cui al PNRR, nonché al PNC e ai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea.

4. In caso di impugnazione degli atti relativi alle procedure di affidamento di cui al comma 1, si applica l'art. 125 del codice del processo amministrativo di cui al decreto legislativo 2 luglio 2010, n. 104.

5. Per le finalità dei cui al comma 1, in deroga a quanto previsto dall'art. 59, commi 1, 1-bis e 1-ter, del decreto legislativo n. 50 del 2016, è ammesso l'affidamento di progettazione ed esecuzione dei relativi lavori anche sulla base del progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'art. 23, comma 5, del decreto legislativo n. 50 del 2016. Sul progetto di fattibilità tecnica ed economica posto a base di gara, è sempre convocata la conferenza di servizi di cui all'art. 14, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241. L'affidamento avviene mediante



acquisizione del progetto definitivo in sede di offerta ovvero, in alternativa, mediante offerte aventi a oggetto la realizzazione del progetto definitivo, del progetto esecutivo e il prezzo. In entrambi i casi, l'offerta relativa al prezzo indica distintamente il corrispettivo richiesto per la progettazione definitiva, per la progettazione esecutiva e per l'esecuzione dei lavori. In ogni caso, alla conferenza di servizi indetta ai fini dell'approvazione del progetto definitivo partecipa anche l'affidatario dell'appalto, che provvede, ove necessario, ad adeguare il progetto alle eventuali prescrizioni susseguenti ai pareri resi in sede di conferenza di servizi. A tal fine, entro cinque giorni dall'aggiudicazione ovvero dalla presentazione del progetto definitivo da parte dell'affidatario, qualora lo stesso non sia stato acquisito in sede di gara, il responsabile unico del procedimento avvia le procedure per l'acquisizione dei pareri e degli atti di assenso necessari per l'approvazione del progetto.

6. Le stazioni appaltanti che procedono agli affidamenti di cui al comma 1, possono prevedere, nel bando di gara o nella lettera di invito, l'assegnazione di un punteggio premiale per l'uso nella progettazione dei metodi e strumenti elettronici specifici di cui all'art. 23, comma 1, lettera h), del decreto legislativo n. 50 del 2016.

Acquisita l'intesa in Conferenza Stato-città ed autonomie locali nella seduta del 28 settembre 2021;

Decreta:

Art. 1.

Destinazione delle risorse

1. La somma complessiva di euro 300.000.000,00, articolata in euro 20.000.000,00 per l'anno 2021, euro 50.000.000,00 per l'anno 2022, euro 30.000.000,00 per l'anno 2023, euro 50.000.000,00 per l'anno 2024, euro 100.000.000,00 per l'anno 2025 ed euro 50.000.000,00 per l'anno 2026 è destinata al finanziamento delle attuali aree interne individuate dalla vigente strategia SNAI, fatto salvo quanto previsto al successivo art. 9, comma 3.

2. Il Presidente della Provincia o il Sindaco metropolitano sul cui territorio è situata la maggior parte dei Comuni dell'Area interna, ovvero il Presidente di Regione nei territori in cui le Province o le Città metropolitane non svolgano la funzione di soggetti attuatori, convoca l'Assemblea dei Sindaci dell'area interna entro quindici giorni dall'emanazione del presente decreto per individuare gli interventi prioritari sulla rete regionale, provinciale e comunale, al fine di definire la relativa programmazione entro il 31 dicembre 2021. Qualora i comuni appartenenti all'area interna siano equamente distribuiti tra due province, le funzioni di soggetto attuatore sono attribuite alla provincia o alla città metropolitana nella quale insista, nel territorio appartenente all'area interna di competenza, il numero maggiore di abitanti.

3. Gli interventi devono assicurare il miglioramento dell'accessibilità delle aree interne e devono essere inquadrati in un piano organico di miglioramento delle condizioni trasportistiche, e possono riguardare strade di competenza regionale, provinciale o comunale, qualora queste ultime rappresentino l'unica via di comunicazione tra comuni contermini appartenenti all'area.

4. Al fine di assicurare l'accessibilità alle aree interne, qualora ritenuto necessario possono, altresì, essere interessati dagli interventi tratte di strade di collegamento tra le aree stesse ed i centri di riferimento e, quindi, per quota parte esterne al perimetro dell'area di riferimento.

Art. 2.

Soggetti attuatori

1. Al fine di assicurare il rispetto degli obiettivi iniziali, intermedi e finali di cui al cronoprogramma procedurale dell'intervento, così come riportato dall'Allegato 1 al decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021 e del cronoprogramma finanziario di cui all'art. 1, comma 2, lettera c), punto 12, del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, le province e le città metropolitane assumono il ruolo di soggetti attuatori. Per le aree interne ricadenti nelle regioni Valle d'Aosta e Friuli-Venezia Giulia le regioni assumono il ruolo di soggetti attuatori.

Art. 3.

Criteri di ripartizione delle risorse

1. Le risorse di cui all'art. 1 sono ripartite 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, come indicato nell'allegato n. 2:

a) entità della popolazione residente (40%);

1. popolazione per tipologia SNAI - peso 30 per cento;

2. indice di dipendenza strutturale - peso 10 per cento;

b) estensione delle strade statali, provinciali e comunali qualora queste ultime rappresentino l'unica comunicazione esistente tra due o più comuni appartenenti all'area interna (30%);

1. tipologia di strade - peso 10 per cento;

2. classificazione SNAI - peso 15 per cento;

3. classificazione montani - peso 5 per cento.

c) esistenza di rischi derivanti dalla classificazione sismica dei territori e dall'accelerazione sismica (10%);

1. accelerazione massima media dei territori - peso 5%;

2. accelerazione minima media dei territori - peso 5%;

d) esistenza di situazioni di dissesto idrogeologico e relativa entità (20%).

1. popolazione in zone a rischio frana - peso 10 per cento;

2. popolazione in zone a rischio alluvione - peso 10 per cento.

Art. 4.

Piano di riparto

1. Ai fini del trasferimento ai soggetti attuatori delle risorse di cui all'art. 1, comma 1, è approvato il Piano di riparto di cui all'allegato 3 che costituisce parte integrante



te del presente decreto, elaborato nel rispetto del cronoprogramma finanziario di cui all'art. 1, comma 2, lettera c), n. 12 del decreto-legge legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, e secondo i criteri ed i relativi pesi di ponderazione dei parametri di cui all'art. 3.

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 delle risorse direttamente ai soggetti attuatori degli interventi.

Art. 5.

Spese ammissibili

1. Le risorse di cui all'art. 1 sono utilizzate per gli interventi straordinari di manutenzione della rete viaria individuata nei piani di intervento predisposti da ciascuna area interna, al fine di migliorare l'accessibilità e la sicurezza e possono includere:

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 sistemi di smaltimento acque. Sono altresì possibili interventi sulla segnaletica, 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'art. 1 non sono utilizzabili per realizzare nuove tratte di infrastrutture o interventi non di ambito stradale.

3. 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.

Art. 6.

Piano annuale degli interventi

1. I soggetti attuatori comunicano al MIMS il piano di interventi di competenza, articolato secondo le disponibilità annuali e per un importo massimo pari alla quota ad essi assegnata in base al piano di riparto entro il 31 marzo 2022, con indicazione dei codici unici di progetto (CUP). Nel predetto piano, al fine di costituire una quota di interventi attivabili, possono essere indicati senza vincolo di finanziamento ulteriori progetti, con ordine di priorità, per un valore non superiore al 20% dell'importo assegnato.

2. Fermo restando la scelta degli interventi da parte dell'Assemblea dei sindaci delle aree interne, per rendere più efficace la predisposizione dei programmi di intervento e garantire il coordinamento tra le richieste dei territori e la pianificazione territoriale generale, le regioni di competenza svolgono un'attività di coordinamento tra i comuni e le province o città metropolitane, anche al fine di garantire il corretto sviluppo degli accordi di programma quadro.

3. Il piano è sviluppato sulla base:

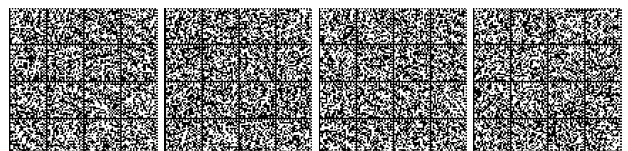
a) della necessità di potenziamento e messa in sicurezza dei collegamenti tra i territori dell'area interna e tra la stessa e i più vicini centri, con particolare riguardo al collegamento per la piena fruizione dei servizi minimi essenziali quali, ad esempio, scuole, strutture di assistenza, servizi culturali e ricreativi, centri di produzione agricola, industriale e terziaria;

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

c) dell'analisi della situazione esistente;

d) della previsione dell'evoluzione dei flussi di traffico;

4. Il piano deve 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 accessibilità alle aree interne, alla sicurezza anche ai fini della difesa civile, alla riduzione del rischio, alla qualità della circolazione degli utenti e relativi costi e deve riportare, attraverso un cronoprogramma degli interventi, i seguenti elementi:



a) tipologia di strada individuata e coerenza della scelta con quanto riportato al comma 4 del presente articolo;

b) cronoprogramma e piano dei costi degli interventi, con indicati:

- i. inizio e fine dell'attività di progettazione;
- ii. inizio e fine della procedura di aggiudicazione;
- iii. inizio e fine dei lavori;

iv. data del collaudo o certificazione di regolare esecuzione dei lavori.

5. Il piano contiene le schede descrittive e riepilogative di ciascun intervento da realizzare.

6. Il piano è considerato autorizzato e l'ente può procedere ad accertare le relative entrate in assenza di osservazioni da parte della 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, da formulare entro novanta giorni dalla ricezione del piano e, comunque non oltre il 30 giugno 2022.

Art. 7.

Trasferimento delle risorse

1. Le risorse sono trasferite ai soggetti attuatori per ciascuna annualità secondo il piano di riparto e dopo l'approvazione del piano degli interventi.

2. I fondi dell'annualità 2021, da trasferire alle aree interne in proporzione alle quote indicate nel riparto di cui all'allegato 3, sono accertati e utilizzati per interventi, in ogni caso coerenti con quanto previsto dagli articoli 5 e 6, ritenuti urgenti, e che pertanto non necessitano di preventiva programmazione; tali interventi sono validati entro il 30 giugno 2022 dalla competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e confluiscono quindi nel piano degli interventi; qualora tali interventi, o parte di essi, riguardino lavori non ricompresi tra quelli indicati agli articoli 5 e 6, le corrispondenti somme sono decurtate a valere sull'annualità 2023 e rimodulato corrispondentemente il piano degli interventi.

3. Il trasferimento delle risorse relative alle annualità dal 2022 al 2026 è effettuato, nei limiti delle disponibilità di cassa, sulla base del piano di riparto e del piano degli interventi di cui, rispettivamente, agli articoli 4 e 6 del presente decreto.

4. 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 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.

5. Il soggetto attuatore attesta tramite il sistema di monitoraggio di cui all'art. 10 che gli interventi non sono oggetto, per la quota ammessa a contributo, di altri finanziamenti diversi da quelli di cui al decreto-legge n. 59 del 6 maggio 2021, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n. 101.

6. I soggetti attuatori devono comunicare trimestralmente, tramite l'applicativo predisposto 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, lo stato di avanzamento dei programmi, le ragioni di eventuali difformità e, se del caso, gli interventi correttivi che essi intendono mettere in atto per rispettare i tempi comunicati.

7. L'ultimazione dei lavori va certificata inderogabilmente entro il 30 marzo 2026. Il collaudo o la certificazione di regolare esecuzione dei lavori relativi all'intervento è effettuato entro il 31 dicembre 2022 per gli interventi riferiti al finanziamento dell'anno 2021, ed entro il 31 dicembre dell'anno successivo all'anno di riferimento del piano degli interventi riferiti al finanziamento per gli anni 2022, 2023, 2024.

8. A conclusione degli interventi, ed a esito del positivo collaudo, eventuali economie di gara possono essere destinate al finanziamento degli ulteriori interventi di cui all'art 6, comma 1, secondo periodo.

Art. 8.

Verifiche sugli interventi e revoca del finanziamento

1. I soggetti attuatori rispettano il cronoprogramma procedurale di cui all'allegato 1 del decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021. Il mancato rispetto dei termini previsti dal citato cronoprogramma, nonché la mancata alimentazione del sistema di monitoraggio di cui all'art. 3 comportano, ai sensi dell'art. 1 comma 7-bis del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, la revoca del finanziamento qualora non risultino assunte obbligazioni giuridicamente vincolanti.

2. La data di sottoscrizione dell'obbligazione giuridicamente vincolante è quella riportata sul sistema SIMOG per il CIG, così come acquisita nel sistema di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

Art. 9.

Variazioni finanziarie

1. Qualora si rendano disponibili ulteriori risorse relativamente alle annualità, e per le medesime finalità, con successivo decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili si procede alla assegnazione delle stesse in proporzione ai coefficienti del piano di riparto, previa presentazione di un piano integrativo d'interventi per le annualità corrispondenti, da espletare con le stesse modalità e tempistiche.

2. Nel caso in cui siano 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.

3. Qualora, a seguito della istruttoria in corso da parte del Ministro per il sud e la coesione territoriale, siano selezionate, dal Comitato tecnico aree interne, nuove aree interne entro il 31 dicembre 2021, il Piano di riparto delle risorse di cui all'art. 1, comma 1, è ricalcolato per tutte le aree interne esistenti per le annualità dal 2022 al 2026, secondo i criteri di cui all'art. 3, con decreto direttoriale della Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali del Ministero delle infra-



strutture e della mobilità sostenibili. In tal caso l'Assemblea dei sindaci dell'area interna di nuova selezione, previa convocazione effettuata nei modi indicati dall'art. 1, comma 2, provvede ad individuare gli interventi entro e non oltre il 28 febbraio 2022, al fine di rispettare la scadenza perentoria di cui all'art. 6, comma 1. Il mancato rispetto del predetto termine comporta l'automatico ripristino delle originarie assegnazioni.

Art. 10.

Monitoraggio

1. Ai fini del monitoraggio degli interventi si applica il sistema di monitoraggio delle opere pubbliche - MOP della banca dati delle pubbliche amministrazioni - BDAP previsto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229 nonché il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 15 luglio 2021 adottato ai sensi dell'art. 1, comma 7, del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con la legge 1° luglio 2021, n. 101.

2. Ai sensi dell'art. 11, comma 1-bis, della legge 16 gennaio 2003, n. 3, gli atti che individuano i soggetti attuatori riportano per ciascun intervento il relativo codice unico di progetto (CUP).

3. Il monitoraggio degli interventi finanziati è effettuato dal soggetto attuatore, ovvero dal titolare del CUP. A tal fine i soggetti attuatori classificano, accedendo alla sezione anagrafica - strumento attuativo del citato sistema, gli interventi sotto la voce: «PNIC Aree interne».

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

Roma, 12 ottobre 2021

*Il Ministro delle infrastrutture
e della mobilità sostenibili*
GIOVANNINI

*Il Ministro per il sud
e la coesione territoriale*
CARFAGNA

*Il Ministro dell'economia
e delle finanze*
FRANCO

Registrato alla Corte dei conti il 7 novembre 2021
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'ambiente, della tutela del territorio e del mare, reg. n. 2902

AVVERTENZA:

Il decreto, comprensivo dei relativi allegati, sarà visualizzabile sul sito MIMS al seguente link: <https://www.mit.gov.it/normativa/decreto-interministeriale-numero-394-del-13102021>

21A07136

DECRETO 28 ottobre 2021.

Misura per l'erogazione di ristori per il rinnovo del parco rotabile a favore delle imprese di trasporto di persone su strada.

IL MINISTRO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI

DI CONCERTO CON

IL MINISTRO DELL'ECONOMIA
E DELLE FINANZE

Vista la legge 27 dicembre 2019, n. 160, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022»;

Visto l'art. 1, comma 113, legge 27 dicembre 2019, n. 160, che ha previsto un complessivo stanziamento di cinquantatré milioni di euro, da destinare, nel rispetto della normativa dell'Unione europea in materia di aiuti agli investimenti, al rinnovo del parco veicolare delle imprese attive sul territorio italiano iscritte al Registro elettronico nazionale;

Visto l'art. 1, comma 114, secondo e terzo periodo, legge 27 dicembre 2019, n. 160, e successive modifiche ed integrazioni, che prevede contributi pari a cinquanta milioni di euro destinati a finanziare il ristoro delle rate di finanziamento o dei canoni di *leasing*, con scadenza compresa anche per effetto di dilazione tra il 23 febbraio 2020 e il 31 dicembre 2020, afferenti gli acquisti di veicoli nuovi di fabbrica di categoria M2 ed M3 ed adibiti allo svolgimento del servizio di trasporto di passeggeri su strada ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, effettuati, anche senza provvedere alla radiazione per rottamazione dei veicoli a motorizzazione termica fino a euro IV, adibiti al trasporto passeggeri ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218, e del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285, e di categoria M2 o M3, a partire dal 1° gennaio 2018 anche mediante contratti di locazione finanziaria;

Visto il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze 30 dicembre 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana - n. 305 del 31 dicembre 2019, recante «Ripartizione in capitoli delle unità di voto parlamentare relative al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e per il triennio 2020-2021-2022»;

Visto l'art. 85, comma 1, lettera b), del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito con modificazioni dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, recante «Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia»;

Visto l'art. 86, comma 1, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, che ha modificato l'art. 1, commi 113 e 114, legge 27 dicembre 2019, n. 160;

Visto l'art. 1, commi 649 e 650, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023», che ha modificato l'art. 85, comma 1, decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104 e l'art. 1, comma 114, secondo periodo, legge 27 dicembre 2019;

