

# MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 19 luglio 2023

Strategia nazionale aree interne. Miglioramento dell'accessibilita' e della sicurezza delle strade, inclusa la manutenzione straordinaria anche rispetto a fenomeni di dissesto idrogeologico o a situazioni di limitazione della circolazione. (23A05226)

(GU n.221 del 21-9-2023)

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE  
E DEI TRASPORTI

di concerto con

IL MINISTRO PER GLI AFFARI EUROPEI,  
IL SUD, LE POLITICHE DI COESIONE E IL PNRR

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 prime 72 aree interne, selezionate per il periodo di programmazione 2014-2020, nonché l'elenco delle ulteriori 43 aree interne, selezionate entro il 30 settembre 2022, e riportate in allegato 2;

Considerato che le Regioni Valle d'Aosta e Friuli-Venezia Giulia sono ente gestore della viabilita' secondaria in luogo di province e citta' 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 ecosostenibilita' di un'attivita' economica, ed in particolare individua come attivita' ecosostenibile quella che contribuisce in modo sostanziale al raggiungimento di uno o piu' degli obiettivi ambientali indicati, non arreca danno significativo a nessuno di questi ed e' 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 sostenibilita' nel tempo della strategia nazionale per lo sviluppo delle aree interne del Paese, con particolare riferimento alla promozione e al miglioramento dell'accessibilita' 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 dei trasporti;

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 mobilita' 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-citta' 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) entita' della popolazione residente;
- b) estensione delle strade statali, provinciali e comunali qualora queste ultime rappresentino l'unica comunicazione esistente tra due o piu' 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 entita';

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 conoscibilita' 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 Piano nazionale di ripresa e resilienza con la Commissione europea sull'incremento della capacita' 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 e' 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 nella 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 il decreto 13 ottobre 2021, n. 394, del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, emesso di concerto con il Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze con il quale sono state ripartite le risorse sopra indicate tra le 72 aree interne sperimentali facenti parte della Strategia nazionale delle aree interne vigente all'emanazione del decreto stesso, secondo i criteri sopra riportati;

Visto in particolare l'art. 9, comma 1, del citato decreto, secondo cui: «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 programma integrativo d'interventi per le annualità corrispondenti, da espletare con le stesse modalità e tempistiche»;

Vista la delibera del CIPE n. 9 del 28 gennaio 2015, punto 2.1, ove, in attuazione dell'Accordo di partenariato 2014-2020, è prevista l'istituzione del Comitato tecnico aree interne, composto da varie amministrazioni di livello nazionale e regionale e coordinato dal Dipartimento per le politiche di coesione della Presidenza del Consiglio dei ministri, con competenza, tra l'altro, sui processi di selezione delle aree interne;

Visto l'Accordo di partenariato 2021-2027, adottato con decisione di esecuzione della Commissione europea il 15 luglio 2022, e, in particolare, la parte relativa alla Strategia nazionale per le aree interne, ove è stabilito che «nel ciclo 2021-2027 si continuerà con l'approccio della Strategia nazionale aree interne proseguendo nel sostegno di coalizioni già identificate nel ciclo 2014-2020 e identificandone di nuove. Viene inoltre confermata la governance multilivello (Stato, regioni e associazioni di comuni) della SNAI, con il rinnovato impegno alla semplificazione delle procedure e al rafforzamento delle capacità amministrative e tecniche locali e delle associazioni di Comuni e con il coordinamento strategico del Comitato tecnico aree interne»;

Vista la delibera CIPESS n. 41 del 2 agosto 2022, registrata presso la Corte dei conti in data 16 novembre 2022 e pubblicata nella Gazzetta Ufficiale 28 novembre 2022, n. 278, che finanzia n. 43 nuove aree interne nel ciclo 2021-2027, confermando la titolarità del processo di selezione in capo al Comitato tecnico aree interne, di

cui al citato punto 2.1 della delibera del CIPE n. 9 del 28 gennaio 2015;

Visto l'art. 1, comma 418, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, che aumenta le risorse di cui all'art. 1, comma 2, lettera c), numero 12, del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101, di 20 milioni di euro per l'anno 2023 e di 30 milioni di euro per l'anno 2024;

Visto l'art. 1, comma 419, della legge 30 dicembre 2021, n. 234, che stabilisce che le risorse sopra riportate sono distribuite con i medesimi criteri prima utilizzati, anche tenendo conto delle nuove aree interne individuate nell'ambito del ciclo di programmazione 2021-2027 entro il 30 settembre 2022;

Ritenuto di dover utilizzare tali fondi per le 43 aree interne individuate che indicheranno un programma di interventi sulla rete stradale di accesso e collegamento, qualificabile come programma integrativo degli interventi già autorizzati per le prime 72 aree, al fine di migliorare la resilienza di tutte le aree interne attualmente individuate aumentandone gli standard di accesso e collegamento;

Considerato che agli interventi finanziati con le risorse del richiamato art. 1, comma 418, della legge 31 dicembre 2022, n. 234, si applicano le disposizioni di cui all'art. 1, commi 6, 7 e 7-bis, del decreto-legge n. 59 del 2021;

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»;

Richiamato l'indicatore unico finale, già utilizzato dal decreto 12 ottobre 2021, quale risultato della combinazione lineare di criteri nelle percentuali di seguito indicate:

- entità della popolazione residente (40%);
- 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%);
- esistenza di rischi derivanti dalla classificazione sismica dei territori e dall'accelerazione sismica (10%);
- 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. «E' 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, e' 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, e' 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 12 ottobre 2022;

Visto l'art. 5 del decreto-legge 11 novembre 2022, n. 173, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale - Serie generale - n. 264 dell'11 novembre 2022, con il quale il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha assunto la denominazione «Ministero delle infrastrutture e dei trasporti»;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 21 ottobre 2022, concernente la nomina dei Ministri senza portafoglio;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 10 novembre 2022 con il quale al Ministro senza portafoglio on. Raffaele Fitto e' stato conferito l'incarico per gli affari europei, il Sud, le politiche di coesione e il PNRR;

Decreta:

Art. 1

Destinazione delle risorse

1. La somma complessiva di euro 50.000.000,00, articolata in euro 20.000.000,00 per l'anno 2023 ed euro 30.000.000,00 per l'anno 2024, e' destinata al finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione delle 43 aree interne individuate dalla strategia SNAI nell'ambito del ciclo di programmazione 2021 - 2027;

2. Il presidente della provincia o il sindaco metropolitano sul cui territorio e' 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 sessanta giorni dall'emanazione del presente decreto. 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, come riportato al comma seguente, e del cronoprogramma finanziario di cui all'art. 1, comma 418, della legge 31 dicembre 2022, n. 234, 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.

2. I soggetti attuatori di cui al comma 1 assicurano il rispetto del cronoprogramma procedurale seguente:

- i. predisposizione dei Piani operativi di intervento entro il 30 luglio 2023;
- ii. approvazione dei Piani di intervento 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 dei trasporti entro il 30 settembre 2023;
- iii. predisposizione dei progetti da parte dei soggetti attuatori entro il 30 ottobre 2023;
- iv. pubblicazione dei bandi di gara entro il 31 dicembre 2023;
- v. aggiudicazione dei contratti entro il 31 marzo 2024;
- vi. avvio dei lavori entro il 30 settembre 2024;
- vii. conclusione dei lavori il 31 marzo 2026;
- viii. collaudo entro il 31 marzo 2026.

## 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, e' approvato il Piano di riparto di cui all'allegato 3 che costituisce parte integrante del presente decreto, elaborato nel rispetto del cronoprogramma finanziario di cui all'art. 1, comma 418, della legge 31 dicembre 2022, n. 234, 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 dei trasporti 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'accessibilita' e la sicurezza e possono includere:

a) la progettazione, la direzione lavori, il collaudo, i controlli in corso di esecuzione e finali, nonche' le altre spese tecniche necessarie per la realizzazione purché coerenti con i contenuti e le finalita' 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 incidentalita', 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-mobilita', 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 nonche' 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 incolumita';

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 durabilita' 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 di carattere non 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 MIT il piano di interventi di competenza, articolato secondo le disponibilita' annuali e per un importo massimo pari alla quota ad essi assegnata in base al piano di riparto entro il 30 luglio 2023, 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 priorita', 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 piu' 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'attivita' di coordinamento tra i comuni e le province o citta' metropolitane, anche al fine di garantire il corretto sviluppo degli accordi di programma quadro.

3. Il piano e' sviluppato sulla base:

a) della necessita' di potenziamento e messa in sicurezza dei collegamenti tra i territori dell'area interna e tra la stessa e i piu' 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'incidentalita' 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 durabilita' degli interventi, ai benefici apportati in termini di accessibilita' alle aree interne, alla sicurezza anche ai fini della difesa civile, alla riduzione del rischio, alla qualita' 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'attivita' 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 e' considerato autorizzato e l'ente puo' 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 concessionari autostradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da formulare entro sessanta giorni dalla ricezione del piano e, comunque non oltre il 30 settembre 2023.

## Art. 7

### Trasferimento delle risorse

1. Le risorse sono trasferite ai soggetti attuatori, per l'anno

2023 secondo il piano di riparto e dopo l'approvazione del piano degli interventi di cui, rispettivamente, agli articoli 4 e 6 del presente decreto, e per l'anno 2024, secondo il piano di riparto ed entro il 31 marzo 2024.

2. Al fine di uniformare le attivita' 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 dei trasporti pubblica sul sito istituzionale il modello delle schede descrittive. La compilazione di dette schede avviene attraverso l'utilizzo di un applicativo, secondo modalita' operative che sono rese note ai soggetti interessati dagli uffici competenti.

3. 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 all' art. 1, comma 418, della legge 30 dicembre 2021, n. 234.

4. 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 dei trasporti, lo stato di avanzamento dei programmi, le ragioni di eventuali difformita' e, se del caso, gli interventi correttivi che essi intendono mettere in atto per rispettare i tempi comunicati, nel rispetto del principio di unicita' dell'invio di cui all'art. 3, comma 1, gggg-bis) del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50. A tal fine le informazioni richieste dall'applicativo, rilevabili tramite il sistema di cui all'art 10, sono automaticamente importate, senza alcun onere amministrativo aggiuntivo per i soggetti che monitorano gli interventi ai sensi dell'art. 10. Il presente comma si applica anche agli interventi previsti dal decreto 13 ottobre 2021, n. 394, del Ministro delle infrastrutture e della mobilita' sostenibili di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze.

5. L'ultimazione dei lavori va certificata inderogabilmente entro il 31 marzo 2026. Il collaudo o la certificazione di regolare esecuzione dei lavori relativi all'intervento e' effettuato entro il 31 marzo 2026.

6. 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. Il mancato rispetto dei termini previsti dal citato cronoprogramma procedurale di cui all'art. 2, comma 2, nonche' 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 e' quella riportata sul sistema SIMOG per il CIG, cosi' 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 annualita', e per le medesime finalita', 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 piano integrativo d'interventi per le annualita' corrispondenti, da espletare con le stesse modalita' e tempistiche.

2. Nel caso in cui siano apportate variazioni alla disponibilita'

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. 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.

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

Roma, 19 luglio 2023

Il Ministro delle infrastrutture  
e dei trasporti  
Salvini

Il Ministro per gli affari europei,  
il Sud, le politiche di coesione e il PNRR  
Fitto

Il Ministro dell'economia  
e delle finanze  
Giorgetti

Registrato alla Corte dei conti il 4 settembre 2023  
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, n. 2752

Allegato 1

#### Nota metodologica

Parte di provvedimento in formato grafico

Allegato 2

Parte di provvedimento in formato grafico

Allegato 3

Parte di provvedimento in formato grafico