



## *Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti*

VISTO il comma 1076 dell'art. 1 della legge di bilancio 2018, n. 205, del 27 dicembre 2017 che dispone, tra l'altro, il finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di province e di città metropolitane ed autorizza a tal fine 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 il comma 1077 dell'art. 1 della legge di bilancio 2018, n. 205, del 27 dicembre 2017 che prevede che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da emanarsi entro il 31 gennaio 2018, previa intesa in sede di Conferenza Stato-città ed autonomie locali, siano 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;

VISTO il comma 1078 dell'art. 1 della legge di bilancio 2018, n. 205, del 27 dicembre 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 di bilancio 2018;

CONSIDERATO che il comma 1077 dell'art. 1 della legge di bilancio 2018, n. 205, del 27 dicembre 2017 individua quali criteri per la ripartizione delle risorse anche la consistenza della rete viaria, il tasso di incidentalità registrato per ciascun ente destinatario delle risorse e la vulnerabilità rispetto a fenomeni di dissesto idrogeologico;

RITENUTO che l'indicatore unico finale da utilizzare, per una migliore ripartizione delle risorse, è il risultato della combinazione lineare dei tre criteri prima citati, ognuno rapportato al totale;

CONSIDERATO che una corretta distribuzione dei pesi attribuiti ai singoli criteri debba tener conto dell'influenza specifica sulla ripartizione delle risorse per cui: il peso maggiore, 78%, è attribuito alla consistenza della rete, il 12% al criterio della vulnerabilità per fenomeni di dissesto idrogeologico e il 10% al tasso di incidentalità;

CONSIDERATO che ogni criterio è meglio specificato mediante diversi parametri caratteristici quali:

- per il criterio della consistenza della rete viaria: il parametro estensione della rete stradale in gestione per provincia, misurata in km lineari e il parametro veicoli circolanti per provincia. Il valore dell'estensione è stato amplificato per tener conto della quota di km lineari di strade in quota montana, superiore ai 600 metri, che richiede costi maggiori di manutenzione. Il valore dell'amplificazione è stato posto pari a 0,4 dell'intera rete per le tre province definite interamente montane, a 0,2 per la quota di rete montana, per tutte le altre. Il parametro relativo al numero di veicoli circolanti caratterizza il diverso utilizzo delle strade e i conseguenti effetti sulla usura e sulla manutenzione della rete;
- per il criterio dell'incidentalità sono stati considerati tre parametri: la numerosità di incidenti, morti e feriti divisa per i relativi km di rete. I tre parametri sono stati combinati utilizzando la funzione del costo sociale totale dell'incidentalità pari alla somma del prodotto di ogni parametro per il suo specifico costo: costo medio di un incidente (patrimoniale, amministrativo), costo medio umano per un decesso e quello medio per un ferito;
- per il criterio della vulnerabilità rispetto a fenomeni di dissesto idrogeologico, in mancanza di dati specifici sulle strade, sono stati utilizzati due parametri ritenuti i più significativi ed influenti per la manutenzione straordinaria delle strade: la popolazione a rischio residente in aree a pericolosità da frana PAI su base provinciale (molto elevata P4 e più elevata P3) e la popolazione a rischio residente in aree a pericolosità idraulica (D.lgs. n. 49/2010) su base provinciale (Media - P2).

RITENUTO quindi che l'indicatore finale è il risultato della combinazione lineare dei diversi criteri, ognuno rapportato al totale e moltiplicato per il suo specifico peso e quindi: la consistenza della rete per il peso del 78%, di cui 50% alla estensione in km corretta con la quota montana e 28% al numero dei veicoli circolanti; il tasso di incidentalità per il suo peso del 10% e la vulnerabilità per fenomeni di dissesto idrogeologico, con un peso complessivo del 12%, suddiviso in 6% per il rischio frane e 6% per il rischio idraulico.

PRESO ATTO che i valori rappresentativi dei parametri esplicativi dei criteri individuati sono pubblicati ed aggiornati e di fatto disponibili;

VISTO il comma 2, art. 7-bis del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017 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 dalla medesima di rettiva;

VISTO il DPCM del 7 agosto 2017 che definisce quale "popolazione di riferimento" la popolazione residente 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;

CONSIDERATO che, alla luce dell'applicazione dei criteri e dei parametri di ripartizione delle risorse, il piano di riparto che ne deriva appare rispettare il precedente vincolo normativo;

## DECRETA

### ARTICOLO 1

#### Destinazione delle risorse

1 - La somma complessiva di 1.620 milioni di euro ripartita in euro 120 milioni per l'anno 2018, euro 300 milioni per l'anno 2019, euro 300 milioni per l'anno 2020, euro 300 milioni per l'anno 2021, euro 300 milioni per l'anno 2022, euro 300 milioni per l'anno 2023 è destinata al finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di Province e di Città metropolitane delle Regioni a Statuto Ordinario e delle Regioni Sardegna e Sicilia.

2 - Tali Enti assumeranno 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 "*Codice dei contratti pubblici*" e successive modifiche ed integrazioni.

### ARTICOLO 2

#### Criteri di ripartizione delle risorse

1 - Le risorse di cui all'articolo 1 sono ripartite tra le Province e le Città metropolitane sulla base dei parametri descritti nella nota metodologica di cui all'allegato 1 applicati ai seguenti criteri:

- a) consistenza della rete viaria;
- b) tasso di incidentalità;
- c) vulnerabilità rispetto a fenomeni di dissesto idrogeologico.

2 - Per il calcolo del piano di riparto a ciascun criterio sono attribuiti i seguenti pesi di ponderazione, applicati nell'allegato 2.

- a) Consistenza della rete stradale – 78%, articolato nei seguenti parametri:
  - estensione chilometrica della intera rete stradale provinciale e della quota parte ricadente in zona montana – Peso 50%;
  - numero di veicoli circolanti per provincia – Peso 28%;
- b) Incidentalità – 10%, articolato secondo i seguenti parametri:
  - numerosità degli incidenti, dei morti e dei feriti per km di rete stradale.
- c) Vulnerabilità per fenomeni di dissesto idrogeologico – 12%, articolato nei seguenti parametri:
  - popolazione a rischio residente in aree a pericolosità da frana su base provinciale - Peso 6%;
  - popolazione a rischio residente in aree a pericolosità idraulica su base provinciale - Peso 6%.

### ARTICOLO 3

#### Piano di riparto

1 - E' approvato il Piano di riparto di cui all'allegato 3 del presente decreto, elaborato sulla base dei criteri di pesi di ponderazione degli stessi e dei parametri di cui all'articolo 2 e gli indicatori riportati nell'allegato 2 ai fini del trasferimento delle risorse alle Province ed alle Città metropolitane.

2 - La Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede sulla base di tale riparto all'impegno ed al trasferimento dei finanziamenti alle Province ed alle Città metropolitane, nel rispetto di quanto previsto dal presente decreto.

### ARTICOLO 4

#### Utilizzo delle risorse

1 - Le risorse di cui all'articolo 1 saranno utilizzate esclusivamente per:

- 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;
- la realizzazione degli interventi di manutenzione straordinaria e di adeguamento normativo delle diverse componenti dell'infrastruttura incluse le pavimentazioni, i ponti, i viadotti, i manufatti, le gallerie, i dispositivi di ritenuta, i sistemi di smaltimento acque, la segnaletica, l'illuminazione, le opere per la stabilità dei pendii (di interesse della rete stradale), i sistemi di info-mobilità, le installazioni di sensoristica di controllo dello stato dell'infrastruttura;
- la realizzazione di interventi di miglioramento delle condizioni di sicurezza dell'infrastruttura esistente in termini di caratteristiche costruttive della piattaforma veicolare, ciclabile e pedonale, della segnaletica verticale e orizzontale, dei manufatti e dei dispositivi di sicurezza passiva installati nonché delle opere d'arte per garantire la sicurezza degli utenti;
- la realizzazione di interventi di ambito stradale che prevedono:
  - la realizzazione di percorsi per la tutela delle utenze deboli;
  - il miglioramento delle condizioni per la salvaguardia della pubblica incolumità;
  - la riduzione dell'inquinamento ambientale;
  - la riduzione del *rischio da trasporto merci* inclusi i trasporti *eccezionali*;
  - la riduzione dell'esposizione al *rischio idrogeologico*;
  - l'incremento della *durabilità* per la riduzione dei *costi di manutenzione*.

2 - Le risorse non sono utilizzabili per realizzare nuove tratte di infrastrutture o interventi non di ambito stradale.

## ARTICOLO 5

### Programmazione degli interventi e trasferimento delle risorse

1 - Sulla base del piano di riparto di cui all'allegato 3 con l'entrata in vigore del presente decreto sarà assunto l'impegno pluriennale delle risorse.

Le risorse sono trasferite alle Province ed alle Città metropolitane interamente per ciascuna annualità secondo il piano di riparto dopo l'approvazione dei programmi articolati per ciascuna annualità di finanziamento, entro il 30 giugno di ogni anno.

2 - Il Programma per l'annualità 2018 è redatto dalle Province e dalle Città metropolitane e trasmesso alla Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro il termine di 30 giorni dall'entrata in vigore del presente decreto.

Il Programma verrà considerato autorizzato in assenza di osservazioni da parte della citata Direzione entro 30 giorni dalla ricezione del programma da inviare via PEC alla medesima Direzione. Il Programma relativo all'annualità 2018 contiene interventi di manutenzione caratterizzati da urgenza e si potrà procedere anche in presenza di una ridotta base informativa, purché la tipologia, la localizzazione e la priorità degli interventi programmati siano individuati avendo in considerazione principalmente la sicurezza stradale, la tutela delle utenze deboli, la salvaguardia della pubblica incolumità, la riduzione dell'esposizione al rischio idrogeologico, la riduzione del rischio da trasporto merci, inclusi i trasporti eccezionali. Dovrà contenere un cronoprogramma dell'iter attuativo e della realizzazione degli interventi che preveda quale termine temporale ultimo la data del 31 marzo 2019.

3 - Il trasferimento delle risorse relative alle ulteriori annualità è effettuato sulla base del Programma quinquennale 2019-2023, che le Province e le Città metropolitane devono presentare inderogabilmente entro il 31 ottobre 2018.

4 - Il Programma quinquennale verrà considerato autorizzato in assenza di osservazioni da parte della Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti da formulare entro 90 giorni dalla ricezione del programma.

Il Programma quinquennale 2019-2023 deve essere sviluppato sulla base :

- della conoscenza delle caratteristiche geometriche e dello stato dell'infrastruttura, del traffico, dell'incidentalità e dell'esposizione al rischio idrogeologico;
- dell'analisi della situazione esistente;
- della previsione dell'evoluzione.

Il Programma quinquennale 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 sicurezza, di riduzione del rischio, di qualità della circolazione degli utenti ed ai relativi costi. Deve riportare attraverso un cronoprogramma degli interventi i seguenti elementi:

- Inizio e fine dell'attività di progettazione;
- Inizio e fine della procedura di aggiudicazione;
- Inizio e fine dei lavori;
- Inizio e fine del collaudo o certificazione di regolare esecuzione dei lavori.

5 - Il Programma relativo alle successive annualità, oltre a contenere il cronoprogramma di cui al comma precedente, deve contenere le schede descrittive e riepilogative di ciascun intervento da realizzare.

Per uniformare le attività ed espletare il monitoraggio, la Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti pubblicherà sul sito istituzionale *fac-simile* delle schede descrittive.

Il collaudo o la certificazione di regolare esecuzione dei lavori relativi all'intervento deve essere effettuato entro il 31 marzo dell'anno successivo all'anno di riferimento del Programma.

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 marzo dell'anno successivo all'anno di riferimento.

## ART. 6

### Revoca delle risorse

1 - In caso di mancata o parziale realizzazione degli interventi nell'annualità di riferimento viene disposta la revoca delle risorse, per la quota non spesa ai sensi del comma 1078 articolo 1 della legge di bilancio 2018, n. 205, del 27 dicembre 2017, applicando una pari riduzione sui trasferimenti di risorse relative alle ulteriori annualità. Le risorse revocate alle singole province o città metropolitane per mancata o parziale realizzazione degli interventi sono versate in conto entrate del bilancio dello Stato – Capitolo 3570 art. 5 capo XV, per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, al fondo di cui al citato comma 1072 della medesima legge di bilancio 2018. Le risorse relative all'annualità 2023 oggetto di revoca devono essere versate direttamente dalle province e città metropolitane assegnatarie al medesimo capitolo entro 180 giorni dalla richiesta da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, riportando la seguente causale: "somma revocata finanziata dalla legge di bilancio 2018, n. 205, del 27 dicembre 2017" e trasmettendone la ricevuta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali.

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

## ART. 7

### Variazioni finanziarie

1 - Qualora fossero rese disponibili, per annualità ancora ricomprese in quelle indicate al comma 1076 articolo 1 della legge di bilancio 2018, n. 205, del 27 dicembre 2017 e richiamate all'articolo 1, ulteriori risorse finanziarie per le medesime finalità di cui al presente decreto, si procederà alla loro assegnazione in proporzione ai coefficienti del piano di riparto, previa presentazione di un programma integrativo d'interventi per le annualità corrispondenti.

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

#### ARTICOLO 8 Monitoraggio

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, effettuerà, ai sensi del DM 194 del 9 giugno 2015, articolo 2, comma 2, lettera k, il monitoraggio delle attività indicate nel presente decreto, tramite una specifica piattaforma informatica realizzata attraverso l'utilizzo delle risorse assegnate alla medesima Struttura.

#### ARTICOLO 9 Ammissibilità delle spese

Le spese effettuate dovranno essere compatibili con quanto previsto dai commi 1076, 1077 e 1078 della legge di bilancio 2018, n. 205 del 27 dicembre 2017, nonché dal presente decreto.

#### ARTICOLO 10 Registrazione

Il presente decreto sarà inviato ai competenti Organi di controllo ai fini della registrazione.

IL MINISTRO

**Allegato n° 1 Nota metodologica sui criteri di ripartizione delle risorse tra le Province e le Città Metropolitane (CM).**

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

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

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

**A. La consistenza della rete viaria** è stata valutata in funzione di tre parametri, pubblicati nel documento SOSE "Aggiornamento a metodologia invariata dei fabbisogni standard delle province e delle città metropolitane per il 2018" tabella A1: "Variabili determinanti dei fabbisogni standard aggiornate all'annualità 2015" del 20 settembre 2017, predisposto in base al Decreto Legislativo 26 novembre 2010, n. 216 e approvato dalla Commissione Tecnica per i fabbisogni standard il 20/09/2017:

- |   |                           |
|---|---------------------------|
| 1. i km di strade totali gestiti dall'ente (CP01U 2014)                       | <b>E<sub>toti</sub></b> ; |
| 2. i km di strade in superfici montane (elaborazioni SOSE su dati CP01U 2014) | <b>E<sub>moni</sub></b> ; |
| 3. il numero dei veicoli circolanti (ACI 2015)                                | <b>VC.</b>                |

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

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

$$I_{RETEi} = E_{toti} + (C_{oeff} * E_{moni})$$

dove **C<sub>oeff</sub>** è un coefficiente pari a **0,4** per le 3 Province montane (Verbano-Cusio-Ossola, Sondrio e Belluno) e **0,2** per tutte le altre Province e CM.

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

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

- |  |                       |
|--|-----------------------|
| 1. il numero di incidenti per km di rete | <b>I<sub>km</sub></b> |
| 2. il numero di morti per km di rete     | <b>M<sub>km</sub></b> |
| 3. il numero di feriti per km di rete    | <b>F<sub>km</sub></b> |

L'indicatore della Provincia e Città Metropolitana i-esima è una combinazione dei tre parametri secondo la formula:

$$I_{INCi} = (I_{kmi} * C_{oef1}) + (M_{kmi} * C_{oef2}) + (F_{kmi} * C_{oef3})$$



dove

$C_{oef1}$  rappresenta il costo generale medio per incidente € 10.986 (\*\*)

$C_{oef2}$  rappresenta il costo medio umano per decesso € 1.503.990 (\*\*)

$C_{oef3}$  rappresenta il costo medio umano per ferito € 42.219 (\*\*)

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

(\*\*) Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici - Direzione Generale per la Sicurezza Stradale *Studio di valutazione dei Costi Sociali dell'incidentalità stradale*, approvato con Decreto Dirigenziale del 24/09/2012 n. 189. (Tabella 2-5 - Costo medio umano per decesso - Anno 2010 e Tabella 3-5 - Costo medio umano per ferito - Anno 2010 e Tabella 4-3 - Costi Generali per incidente - Anno 2010).

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

1. la popolazione a rischio residente in aree a pericolosità da frana PAI (elevata e molto elevata) su base provinciale e CM (tabella 5.4 del Rapporto)  $P_{frai}$
2. la popolazione a rischio residente in aree a pericolosità idraulica (Media - P2) su base provinciale e CM (tabella 5.20 del Rapporto)  $P_{idr}$

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

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

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

L'indicatore finale  $I_i$  per la Provincia e Città Metropolitana  $i$ , per il riparto delle risorse, è pari a:

$$I_i = (I_{RETEi} / \sum_i I_{RETEi}) * 0,50 + (VC_i / \sum_i VC_i) * 0,28 + (I_{INCI} / \sum_i I_{INCI}) * 0,10 + \\ + (P_{frai} / \sum_i P_{frai}) * 0,06 + (P_{idri} / \sum_i P_{idri}) * 0,06$$

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

Allegato 2 - PARAMETRI E COEFFICIENTI DI RIPARTO

Provincia	Parametro	Consistenza della rete viaria 78 %		Incidentalità 10%	Vulnerabilità rispetto a fenomeni di dissesto idrogeologico 12%		Indicatore
	Criterio Peso	Estensione 50 %	N° veicoli 28 %		Vulnerabilità Frane 6 %	Vulnerabilità Alluvioni 6 %	
	Parametro Peso						
Alessandria		1,62%	0,80%	0,58%	0,42%	0,22%	1,13%
Asti		0,96%	0,41%	0,39%	0,28%	0,09%	0,66%
Biella		0,58%	0,35%	0,64%	0,11%	0,11%	0,46%
Cuneo		2,66%	1,15%	0,65%	0,88%	0,51%	1,80%
Novara		0,59%	0,65%	0,71%	0,13%	0,12%	0,56%
Torino		2,52%	3,94%	1,30%	2,46%	2,13%	2,77%
Verbano-Cusio-Ossola		0,55%	0,29%	0,50%	2,05%	0,48%	0,56%
Vercelli		0,78%	0,32%	0,49%	0,16%	0,14%	0,55%
Bergamo		1,06%	1,86%	1,83%	0,96%	0,57%	1,32%
Brescia		1,28%	2,14%	2,08%	0,93%	0,81%	1,55%
Como		0,47%	1,06%	2,40%	0,52%	0,19%	0,81%
Cremona		0,66%	0,59%	1,88%	0,00%	0,19%	0,69%
Lecco		0,34%	0,59%	2,52%	0,48%	0,20%	0,63%
Lodi		0,33%	0,36%	1,01%	0,00%	0,09%	0,37%
Mantova		0,86%	0,74%	1,85%	0,00%	0,33%	0,84%
Milano		0,54%	4,89%	3,96%	0,00%	1,55%	2,13%
Monza e della Brianza		0,18%	1,43%	4,63%	0,00%	0,32%	0,97%
Pavia		1,50%	0,93%	0,92%	0,16%	0,12%	1,12%
Sondrio		0,40%	0,33%	0,49%	0,55%	0,15%	0,38%
Varese		0,50%	1,54%	2,28%	0,21%	0,30%	0,94%
Belluno		0,97%	0,36%	1,06%	0,22%	0,00%	0,71%
Padova		0,82%	1,62%	2,34%	0,03%	2,97%	1,28%
Rovigo		0,39%	0,43%	1,20%	0,00%	0,13%	0,44%
Treviso		0,99%	1,53%	2,23%	0,02%	0,62%	1,19%
Venezia		0,72%	1,24%	2,74%	0,00%	2,83%	1,15%
Verona		1,08%	1,64%	1,43%	0,10%	0,63%	1,19%
Vicenza		1,00%	1,54%	2,06%	0,19%	0,62%	1,19%
Genova		0,89%	1,45%	0,34%	5,68%	2,16%	1,35%
Imperia		0,66%	0,43%	0,18%	0,61%	0,51%	0,53%
La Spezia		0,50%	0,38%	0,31%	0,63%	0,81%	0,47%
Savona		0,64%	0,56%	0,60%	0,80%	0,88%	0,64%
Bologna		1,08%	1,69%	1,56%	1,29%	9,43%	1,81%
Ferrara		0,66%	0,62%	1,41%	0,00%	6,08%	1,01%
Forlì-Cesena		0,84%	0,74%	0,73%	1,51%	4,31%	1,05%
Modena		0,89%	1,25%	1,29%	1,04%	6,29%	1,37%
Parma		1,09%	0,80%	1,07%	1,27%	2,76%	1,12%
Piacenza		0,89%	0,52%	0,51%	0,66%	2,40%	0,83%
Ravenna		0,60%	0,73%	1,68%	0,20%	5,78%	1,03%
Reggio Emilia		0,77%	0,97%	1,35%	1,00%	7,08%	1,28%
Rimini		0,36%	0,64%	1,07%	0,61%	3,38%	0,71%
Arezzo		1,00%	0,66%	0,66%	0,66%	0,81%	0,84%
Firenze		1,13%	1,99%	1,38%	1,83%	5,85%	1,72%
Grosseto		1,40%	0,43%	0,50%	1,42%	0,26%	0,97%
Livorno		0,38%	0,64%	1,54%	0,25%	0,54%	0,57%
Lucca		0,55%	0,74%	2,43%	2,76%	1,57%	0,98%
Massa-Carrara		0,58%	0,35%	0,25%	1,24%	0,71%	0,53%
Pisa		0,72%	0,77%	1,30%	0,65%	3,61%	0,96%
Pistoia		0,40%	0,50%	2,06%	0,76%	1,70%	0,69%
Prato		0,06%	0,43%	1,50%	0,15%	1,06%	0,37%
Siena		1,28%	0,53%	0,42%	1,39%	0,25%	0,93%
Perugia		2,11%	1,28%	0,50%	0,20%	0,83%	1,52%
Terni		0,69%	0,43%	0,33%	0,15%	0,14%	0,51%
Ancona		0,76%	0,86%	1,32%	1,09%	0,22%	0,83%
Ascoli Piceno		0,80%	0,40%	0,35%	0,23%	0,23%	0,58%
Fermo		0,64%	0,32%	0,79%	0,24%	0,05%	0,51%
Macerata		1,16%	0,61%	0,49%	0,45%	0,06%	0,83%
Pesaro-Urbino		1,13%	0,69%	0,54%	0,47%	0,34%	0,86%
Frosinone		1,31%	0,93%	0,48%	2,99%	0,13%	1,15%
Latina		0,84%	1,03%	1,59%	0,91%	0,14%	0,93%
Rieti		0,99%	0,30%	0,33%	0,11%	0,14%	0,63%
Roma		1,72%	7,41%	2,08%	1,56%	1,68%	3,34%
Viterbo		1,17%	0,62%	0,73%	0,97%	0,04%	0,89%
Chieti		1,42%	0,72%	0,27%	2,51%	0,03%	1,09%
L'Aquila		1,62%	0,56%	0,33%	1,85%	0,05%	1,12%
Pescara		0,60%	0,55%	0,58%	0,89%	1,21%	0,64%
Teramo		1,16%	0,57%	0,44%	1,04%	0,24%	0,86%
Campobasso		1,21%	0,41%	0,24%	0,95%	0,03%	0,80%
Isernia		0,75%	0,18%	0,13%	0,69%	0,04%	0,48%
Avellino		1,36%	0,71%	0,27%	3,79%	0,42%	1,16%
Benevento		1,03%	0,49%	0,40%	2,30%	0,08%	0,84%
Caserta		1,10%	1,44%	0,90%	2,73%	0,76%	1,25%
Napoli		0,60%	4,77%	2,18%	8,34%	0,84%	2,40%
Salerno		2,22%	1,86%	1,12%	7,84%	2,06%	2,34%
Bari		1,25%	1,83%	1,98%	0,30%	0,45%	1,38%
Barletta-Andria-Trani		0,45%	0,56%	1,05%	0,47%	0,22%	0,53%
Brindisi		0,69%	0,64%	1,23%	0,11%	0,14%	0,66%
Foggia		2,06%	0,87%	0,47%	2,47%	0,40%	1,49%
Lecce		1,51%	1,35%	1,39%	0,43%	0,48%	1,32%
Taranto		0,97%	0,85%	0,73%	0,13%	0,36%	0,83%
Matera		1,06%	0,33%	0,41%	0,34%	0,03%	0,69%
Potenza		2,20%	0,65%	0,22%	2,46%	0,03%	1,45%
Catanzaro		1,35%	0,61%	0,24%	1,84%	0,28%	1,00%
Cosenza		2,11%	1,23%	0,14%	3,23%	0,37%	1,63%
Crotone		0,64%	0,27%	0,27%	0,43%	0,16%	0,46%
Reggio Calabria		1,37%	0,95%	0,22%	1,37%	0,29%	1,07%
Vibo Valentia		0,68%	0,28%	0,22%	0,37%	0,24%	0,48%
Cagliari		0,59%	0,94%	0,57%	0,06%	0,32%	0,64%
Nuoro		1,10%	0,38%	0,39%	0,87%	0,12%	0,75%
Oristano		0,75%	0,27%	0,33%	0,07%	0,27%	0,50%
Sassari		1,79%	0,85%	0,37%	0,77%	0,49%	1,25%
Sud Sardegna		0,50%	0,35%	0,98%	0,28%	0,46%	0,49%
Agrigento		0,93%	0,78%	0,21%	0,66%	0,05%	0,75%
Caltanissetta		0,86%	0,43%	0,14%	0,21%	0,00%	0,58%
Catania		1,60%	2,21%	0,69%	0,57%	0,03%	1,52%
Enna		0,81%	0,28%	0,08%	0,26%	0,00%	0,51%
Messina		2,32%	1,17%	0,28%	0,71%	0,09%	1,56%
Palermo		1,73%	2,12%	0,22%	1,40%	0,27%	1,58%
Ragusa		0,39%	0,60%	1,51%	0,34%	0,00%	0,53%
Siracusa		1,15%	0,74%	0,38%	0,10%	0,03%	0,83%
Trapani		1,02%	0,78%	0,58%	0,13%	0,01%	0,79%
ToT		100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Macro Regione	Indicatore
NORD	40,59%
CENTRO	21,16%
SU+ISOLE	38,25%

