

Art. 2.

1. Al predetto commissario liquidatore spetta il trattamento economico previsto dal decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 3 novembre 2016, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del 5 dicembre 2016.

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

3. Il presente provvedimento potrà essere impugnato dinanzi al competente Tribunale amministrativo regionale, ovvero a mezzo di ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ove ne sussistano i presupposti di legge.

Roma, 19 gennaio 2023

Il Ministro: URSO

23A00696

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 22 dicembre 2022.

Misure compensative per le imprese esercenti servizi di trasporto passeggeri con autobus non soggetti ad obblighi di servizio pubblico - primo trimestre 2022.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DI CONCERTO CON

IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

Visto l'art. 24, commi 6, 8, 9 e 10, decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, recante «Misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da COVID-19, nonché per il contenimento degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico», convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2022, n. 25;

Vista la comunicazione della Commissione 2022/C 5342 del 20 luglio 2022 «Quadro temporaneo di crisi per misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia a seguito dell'aggressione della Russia contro l'Ucraina»;

Visto il punto 59, sezione 4, comunicazione della Commissione 2022/C 131, in base al quale la stessa si applica a partire dal 1° febbraio 2022;

Visto il punto 55, sezione 1.5, comunicazione della Commissione C(2022) 7945 del 28 ottobre 2022, recante «Modifica del quadro temporaneo di crisi per misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia a seguito dell'aggressione della Russia contro l'Ucraina», che alla lettera a) ha elevato il limite dell'importo complessivo dell'aiuto

per impresa a 2 milioni di EUR e alla lettera c) ha previsto come ultimo termine per la concessione dell'aiuto il 31 dicembre 2023;

Considerato che, al fine di mitigare la crisi di liquidità, che ha afflitto il settore dei servizi di trasporto effettuati su strada mediante autobus e non soggetti a obblighi di servizio pubblico, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo, con una dotazione di 15 milioni di euro per l'anno 2022, destinato a compensare fino al 40 per cento dei minori ricavi registrati nel primo trimestre 2022 rispetto al medesimo periodo dell'anno 2019, per un importo massimo per ciascuna impresa non superiore all'8 per cento della dotazione del medesimo Fondo;

Considerato che per i soggetti che hanno attivato la partita IVA dal 1° gennaio 2019, il contributo di cui all'art. 24, comma 6, decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, è determinato in misura non superiore al 40 per cento dei ricavi registrati nel primo trimestre 2022;

Considerato che il contributo a fondo perduto di cui all'art. 24, comma 6, decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, non spetta ai soggetti la cui attività risulti cessata alla data di entrata in vigore del medesimo decreto e ai soggetti che hanno attivato la partita IVA dopo quest'ultima data;

Considerato che l'art. 24, comma 8, decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, prevede che con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono stabiliti i criteri e le modalità per l'erogazione delle risorse di cui all'art. 24, comma 6, decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4;

Vista la legge 30 dicembre 2021, n. 234, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024»;

Visto il regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70;

Considerato che le imprese beneficiarie delle predette compensazioni possono esercitare servizi di trasporto di linea di persone effettuati su strada mediante autobus sia soggetti che non soggetti a obblighi di servizio pubblico;

Considerato che, allo scopo di aumentare la trasparenza e di evitare le sovvenzioni incrociate, quando un operatore di servizio pubblico presta sia servizi compensati soggetti a obblighi di servizio di trasporto pubblico sia altre attività, la contabilità dei suddetti servizi pubblici è tenuta separata;

Considerato che i ricavi e i costi della gestione operativa da tenere in conto per la determinazione della compensazione di cui all'art. 24, comma 6, decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, sono quelli che risultano dalla contabilità separata dei servizi di linea non soggetti ad obblighi di servizio, eserciti in base ad autorizzazioni rilasciate ai sensi del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285, ovvero sulla base di autorizzazioni rilasciate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 21 ottobre 2009, n. 1073, ovvero sulla base di autoriz-



zazioni rilasciate dalle regioni e dagli enti locali ai sensi delle norme regionali di attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, o dei servizi di noleggio con conducente, svolti sulla base di autorizzazioni rilasciate dalle regioni ai sensi della legge 11 agosto 2003, n. 218;

Visti gli articoli 107 e 108 del Trattato dell'Unione europea (TFUE);

Considerato che i contributi finanziari di cui al presente decreto costituiscono fattispecie di aiuti di Stato ai sensi e per gli effetti degli articoli 107 e 108 del TFUE;

Vista la decisione C(2022) 7666 del 25 ottobre 2022, con la quale la Commissione non ha sollevato obiezioni all'aiuto in quanto compatibile con il mercato interno ai sensi dell'art. 107, paragrafo 3, lettera b), del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea e della comunicazione della Commissione europea 2022/C 5342 del 20 luglio 2022;

Vista la legge 29 luglio 2015, n. 115, recante «Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea» (legge europea 2014) in materia di istituzione del Registro nazionale degli aiuti di Stato (R.N.A.);

Considerato che il comparto del trasporto su strada di persone ha subito una grave crisi di liquidità, legata prima dalla pandemia, durante la quale i settori del trasporto e del turismo sono stati tra quelli maggiormente colpiti, e ulteriormente aggravata dagli effetti negativi sul mercato dell'energia determinati dalla crisi dovuta all'aggressione della Russia contro l'Ucraina, la quale ha provocato aumenti eccezionalmente marcati dei carburanti tali da imporre alle imprese di trasporto di persone rilevanti costi aggiuntivi;

Vista la sezione 1, punto 3, della comunicazione della Commissione (2022/C 131), che così tra l'altro recita: «Il mercato dell'energia ha risentito in modo significativo di questa situazione facendo registrare un aumento dei prezzi dell'elettricità e del gas nell'UE. Il rischio di un'aggressione militare della Russia contro l'Ucraina aveva già avuto effetti sul mercato dell'energia nelle settimane precedenti l'aggressione fisica. I prezzi elevati dell'energia hanno un impatto su diversi settori economici, tra cui alcuni di quelli particolarmente colpiti dalla pandemia di COVID-19, come i trasporti e il turismo.»;

Considerato che le imprese di cui all'art. 24, comma 6, decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, sono imprese che svolgono servizi di trasporto a rischio di impresa anche collegati alle attività turistiche;

Considerato che nell'ambito dello sforzo complessivo degli Stati membri per affrontare i problemi dovuti alla situazione geopolitica, la comunicazione della Commissione 2022/C 5342 del 20 luglio 2022, individua le possibilità di cui dispongono gli Stati membri ai sensi delle norme dell'UE sugli aiuti di Stato per garantire la liquidità per le imprese, in particolare le PMI, che si trovano a dover far fronte a difficoltà economiche nel contesto dell'attuale crisi;

Considerato che la ripresa economica dalla crisi COVID-19 è stata ulteriormente compromessa dall'aggressione della Russia contro l'Ucraina, dalle sanzioni imposte dall'UE o dai suoi partner internazionali e dalle

contromisure adottate, ad esempio dalla Russia, le quali hanno creato notevoli incertezze economiche, perturbato i flussi commerciali e le catene di approvvigionamento e provocato aumenti di prezzo eccezionalmente elevati e imprevedibili, in particolare per quanto riguarda il gas naturale e l'energia elettrica, ma anche per molte altre materie prime. Le interruzioni della catena di approvvigionamento, l'accresciuta incertezza e l'aumento dei prezzi dell'energia e soprattutto di quella da trazione incidono praticamente su ogni attività economica, tra cui senz'altro quella del trasporto di persone mediante autobus, che è pertanto colpita da una crisi di liquidità e un grave turbamento economico;

Considerato che, ai sensi del «Quadro temporaneo di crisi per misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia a seguito dell'aggressione della Russia contro l'Ucraina», le compensazioni in parola potrebbero attenuare le conseguenze per le imprese e aiutare queste ultime a far fronte ai forti aumenti dei costi dovuti alla crisi attuale;

Ritenuto che per porre rimedio a questo grave turbamento la misura di aiuto di Stato, di cui all'art. 24, comma 6, decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, compatibile con il mercato interno ai sensi dell'art. 107, paragrafo 3, lettera b), Trattato sul funzionamento dell'Unione europea e nel rispetto delle condizioni individuate dalla comunicazione della Commissione 2022/C 5342 del 20 luglio 2022, è stata individuata, con la decisione C(2022) 7666 del 25 ottobre 2022, nella compensazione dei mancati ricavi delle imprese esercenti i servizi di trasporto di cui all'art. 24, comma 6, decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4;

Considerato che le misure di compensazione di cui all'art. 24, comma 6, decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, rientrano nell'ambito della comunicazione della Commissione 2022/C 5342 del 20 luglio 2022, in quanto sono state ritenute dalla decisione C(2022) 7666 del 25 ottobre 2022 necessarie, adeguate e proporzionate per porre rimedio a un grave turbamento dell'economia della Repubblica italiana e soddisfano tutti i requisiti richiesti dalla medesima comunicazione;

Visto il regolamento (UE) 2016/679 (RGPD) del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016;

Tenuto conto che — ai sensi dell'art. 26 del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33, in materia di trasparenza delle pubbliche amministrazioni, così come modificato dal decreto legislativo 25 maggio 2016, n. 97 — si provvede a pubblicare sovvenzioni/liquidazioni sul sito predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla voce «Amministrazione trasparente» - «Sovvenzioni, contributi, sussidi, vantaggi economici» - «Atti di concessione» - beneficiario;

Visto l'art. 19, comma 5 del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, che prevede che le amministrazioni dello Stato, cui sono attribuiti per legge fondi o interventi pubblici, possono affidarne direttamente la gestione, nel rispetto dei principi comunitari e nazionali conferenti, a società a capitale interamente pubblico, sulle quali le predette amministrazioni esercitano un controllo analogo a quello esercitato su propri servizi e che svolgono la propria attività quasi esclusivamente nei confronti dell'amministrazione dello Stato;



Sentite le associazioni di categoria;

Decreta:

Art. 1.

Oggetto e finalità del contributo

1. Al fine di sostenere il settore dei servizi di trasporto collettivo di persone su strada non soggetti ad obblighi di servizio pubblico, le disposizioni del presente decreto disciplinano le modalità di erogazione, alle imprese che ne fanno domanda, per l'annualità 2022, delle risorse finanziarie nel limite di spesa pari a quindici milioni di euro, di cui all'art. 24, comma 6, decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, nonché le modalità ed i termini di presentazione delle domande di ammissione, l'entità del contributo massimo riconoscibile, le connesse fasi istruttorie e la ripartizione delle risorse fra le imprese istanti, fatto salvo quanto dovuto nel limite massimo del 2% alla società Consap Concessionaria servizi assicurativi pubblici pubblica amministrazione con unico socio, quale soggetto gestore dell'attività istruttoria della misura di cui al presente decreto, ai sensi dell'art. 4.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può provvedere ad accreditare su contabilità ordinaria, in favore del funzionario delegato di Consap S.p.a., le somme necessarie per dare attuazione al presente decreto.

Art. 2.

Criteri di compensazione

1. Le risorse disponibili, ai sensi dell'art. 1, comma 1, sono attribuite a ciascuna impresa richiedente in misura massima pari al 40% della differenza positiva tra i ricavi registrati nel primo trimestre degli esercizi finanziari 2019 e 2022 e, comunque, nel limite massimo dell'8% delle stesse risorse di cui all'art. 1, comma 1. Le risultanze contabili sono esclusivamente quelle riferite ai servizi di trasporto non soggetti ad obblighi di servizio pubblico di cui all'art. 24, comma 6, decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4.

2. Per i soggetti che hanno attivato la partita IVA dal 1° gennaio 2019, l'attribuzione di risorse di cui al comma 1 è determinata in misura non superiore al 40% dei ricavi registrati nel primo trimestre 2022, oltre ad avere come limite un importo non superiore all'8% delle risorse di cui all'art. 1, comma 1.

3. Qualora, al termine delle attività istruttorie di cui all'art. 3, comma 2, le risorse finanziarie disponibili siano inferiori alla somma delle compensazioni richieste ed ammissibili, il contributo da erogare alle imprese richiedenti è proporzionalmente ridotto per ciascuna impresa beneficiaria.

4. L'impresa, qualora le sia stata riconosciuta o abbia percepito una compensazione in eccedenza, accertata dai dati contabili o, se del caso, presenti nel bilancio civilistico per il 2022 depositato presso il registro delle imprese, rispetto a quanto attestato dal legale rappresentante nella domanda, è tenuta a comunicare, entro il 30 luglio 2023, tale circostanza al Ministero delle infrastrutture e dei tra-

sporti e, nel caso il pagamento sia già stato effettuato, a restituire all'erario dello Stato la compensazione eventualmente ricevuta in eccedenza. Qualora il soggetto gestore accerti, a seguito dei controlli di cui all'art. 4, comma 2, ultimo periodo, che tale comunicazione non è stata effettuata o che l'impresa non restituisce la parte della compensazione ai sensi del periodo precedente, l'impresa decade dal diritto alla compensazione e l'intero importo eventualmente erogato è recuperato all'erario dello Stato.

5. La compensazione non è erogabile a sostegno delle imprese la cui attività risulti cessata alla data di entrata in vigore del decreto-legge 27 gennaio 2022, n. 4, e a quelle che hanno attivato la partita IVA dopo questa medesima data. La compensazione non prende in considerazione costi cessanti, minori costi di esercizio derivanti dagli ammortizzatori sociali, costi aggiuntivi sostenuti in conseguenza della emergenza sanitaria ed esclude gli importi recuperabili da assicurazione, contenzioso, arbitrato o altra fonte per il ristoro di quest'ultimo danno.

Art. 3.

Fasi procedurali

1. Le fasi procedurali, unitamente alle modalità di presentazione delle domande, sono disciplinate con decreto del direttore generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto da adottare entro quindici giorni decorrenti dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

2. La domanda contiene una dichiarazione del rappresentante legale sostitutiva di atto notorio, ai sensi dell'art. 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, con la quale sono attestati gli importi risultanti dal bilancio consuntivo depositato per il 2019 o, se del caso, che non vi sia obbligo di deposito del predetto bilancio, dalle scritture contabili registrate relative al primo trimestre dell'esercizio finanziario 2019, nonché una dichiarazione dello stesso rappresentante legale dell'impresa relativa agli importi registrati nelle scritture contabili relative al primo trimestre dell'esercizio finanziario 2022.

Art. 4.

Soggetto gestore e commissione di validazione

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto delega le attività istruttorie di cui all'art. 3 al soggetto gestore di cui all'art. 1, comma 1, mediante atto convenzionale, da sottoscrivere entro quindici giorni dall'entrata in vigore del presente decreto, che determina, inoltre, ai sensi dell'art. 19, comma 5, del decreto-legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2009, n. 102, le risorse attribuibili a titolo di corrispettivo, nel limite massimo del 2% della dotazione del Fondo, comprensivo di I.V.A. al 22% a copertura delle spese di funzionamento e degli oneri di gestione sostenuti e risultanti alla voce «costi della produzione» del bilancio di esercizio, tenuto conto che tale attività di gestione non dà luogo, per il soggetto gestore, a margini di profitto o a conseguimento di utili.



2. Il soggetto gestore, nell'ambito delle risorse allo stesso attribuite sulla base della convenzione di cui al comma 1, provvede alla realizzazione, alla manutenzione dell'applicazione telematica che consente la gestione del flusso documentale, all'assistenza alle imprese in sede di presentazione della domanda, all'esecuzione dei pagamenti e a tutto quanto previsto nel medesimo atto convenzionale di cui al comma 1, ferma restando la funzione di indirizzo e di direzione in capo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto.

3. Con decreto direttoriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto è nominata una commissione, senza oneri per la finanza pubblica, per la validazione dell'istruttoria compiuta dal soggetto gestore delle domande e della documentazione presentate, composta da un presidente, individuato tra i dirigenti di seconda fascia in servizio presso il Dipartimento per la mobilità sostenibile, e da due componenti, individuati tra il personale di area III, in servizio presso il medesimo Dipartimento, nonché da un componente individuato tra il personale di area II con le funzioni di segreteria. Ai componenti della commissione non è corrisposto alcun emolumento, indennità o rimborso spese.

Art. 5.

Cumulabilità degli aiuti

1. I contributi di cui all'art. 2, comma 1, sono concessi entro e non oltre il termine previsto dalla vigente disciplina europea relativa agli aiuti di Stato «Quadro temporaneo di crisi per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia in seguito all'aggressione contro l'Ucraina da parte della Russia» e compatibili con il mercato interno ai sensi dell'art. 107, paragrafo 3, lettera b), del TFUE.

2. Le misure temporanee di aiuto di cui all'art. 2, comma 1, possono essere cumulate con altri aiuti di Stato, conformemente alle disposizioni di cui alla vigente disciplina del regime relativo agli aiuti di Stato «Quadro temporaneo di crisi per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia in seguito all'aggressione contro l'Ucraina da parte della Russia».

Art. 6.

Verifiche e controlli

1. In ogni caso è fatta salva la facoltà del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di effettuare tutti gli accertamenti e le verifiche anche successivamente all'erogazione dei contributi e di procedere, in via di autotutela, con la revoca del relativo provvedimento di accoglimento delle domande prodotte e disporre in ordine al versamento all'entrata del bilancio dello Stato del contributo concesso, anche quando si accerti il cumulo di cui all'art. 5 o, in esito alle verifiche effettuate, emergano gravi irregolarità in relazione alle dichiarazioni sostitutive prodotte dai soggetti beneficiari. Le attività previste al presente articolo sono svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti senza ulteriori oneri per la finanza pubblica con le risorse già previste a legislazione vigente.

Art. 7.

Entrata in vigore

1. La presente misura è stata approvata dalla Commissione europea, con la decisione C(2022) 7666 del 25 ottobre 2022, ai sensi dell'art. 108 del TFUE.

2. Il presente decreto, vistato e registrato dai competenti organi di controllo ai sensi di legge, entra in vigore il giorno successivo alla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 22 dicembre 2022

*Il Ministro
delle infrastrutture
e dei trasporti*
SALVINI

*Il Ministro dell'economia
e delle finanze*
GIORGETTI

*Registrato alla Corte dei conti il 20 gennaio 2023
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero delle infrastrutture e
della mobilità sostenibili e del Ministero della transizione ecologica,
n. 219*

23A00692

DECRETO 22 dicembre 2022.

Piano di riparto delle risorse destinate alla progettazione ed alla realizzazione di interventi per il miglioramento della sicurezza stradale dei pedoni.

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

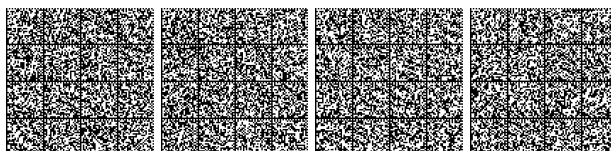
Visto il decreto legislativo del 30 aprile 1992, n. 285, recante «Nuovo codice della strada» e sue modifiche ed integrazioni ed in particolare il comma 5 dell'art. 1;

Visto l'art. 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144, istitutiva del «Piano nazionale della sicurezza stradale» (PNSS) finalizzato a ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali sul territorio nazionale;

Visto il decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, di attuazione della direttiva 2008/96/CE in materia di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;

Visto il decreto dirigenziale 24 settembre 2012, n. 189, emanato in attuazione dell'art. 7 del decreto legislativo n. 35/2011, con il quale è stata definita la metodologia di calcolo del costo sociale di un morto e di un ferito per incidente stradale;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, recante: «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti»;



Considerato che il Piano nazionale per la sicurezza stradale 2030 (PNSS 2030) definisce le strategie generali e specifiche per il miglioramento della sicurezza stradale per il decennio 2021-2030;

Considerato che con delibera Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile del 14 aprile 2022, n. 13, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana 21 luglio 2022, n. 169, è stato approvato il PNSS 2030;

Tenuto conto che le linee strategiche generali del PNSS 2030, in grado di agire sull'intero sistema, sono raggruppate nei cinque pilastri della sicurezza stradale indicati nel *Global plan for the decade of action for road safety 2011-2020*;

Considerato che il PNSS 2030 ha individuato i pedoni quale categoria a rischio tra gli utenti della strada, in quanto, a confronto con le altre, si è verificata una riduzione del solo 14 per cento in termini di morti e di solo l'1 per cento in termini di feriti nel decennio 2011-2020;

Considerato che nel 2019, i pedoni rappresentano il 17 per cento del totale delle vittime, dato confermato anche nel 2020;

Considerato che il 78 per cento dei pedoni deceduti ed il 95 per cento dei pedoni feriti si riscontrano in incidenti accaduti in ambito urbano;

Considerato che l'incidentalità relativa ai pedoni delle aree urbane si concentra, in particolare, nei quattordici «grandi comuni» riportati nei rapporti annuali ISTAT sull'incidentalità stradale, raggiungendo il 23 per cento tra le vittime per incidenti stradali e il 34 per cento in termini di feriti;

Ritenuto quindi necessario ed urgente procedere ad un programma iniziale di interventi a favore della protezione dei pedoni concentrato su detti comuni;

Considerato che negli anni 2020 e 2021 i dati di incidentalità sono stati fortemente influenzati dalle limitazioni alla circolazione per contrastare la diffusione del COVID-19, per cui il triennio che si è preso in esame per l'incidentalità dei pedoni è quello relativo agli anni 2017, 2018 e 2019;

Viste le statistiche ISTAT contenute nei report «Incidenti stradali», nello specifico nella tavola 2.38 «Pedoni morti e feriti per classe di età, sesso e regione» e tavola 3.8 «Pedoni morti e feriti per classe di età, sesso e comune», relative al numero dei pedoni morti e feriti in incidenti stradali in Italia negli anni 2017, 2018 e 2019;

Considerato che la somma disponibile per la realizzazione di interventi per la messa in sicurezza dei pedoni risulta pari complessivamente a euro 13.500.000,00, a valere sulle risorse iscritte nel capitolo 7333, PG 1, PG 3 e PG 4;

Ritenuto opportuno suddividere tale somma tra i quattordici grandi comuni, assegnando a ciascun comune una quota calcolata in proporzione al costo sociale dei pedoni morti e feriti per incidente stradale;

Considerato che la copertura dei costi di progettazione e realizzazione degli interventi avverrà integralmente a carico dei fondi statali assegnati;

Visto il parere reso dalla Conferenza Stato-città ed autonomie locali nella seduta del 21 dicembre 2022;

Decreta:

Art. 1.

Destinazione delle risorse

1. La somma complessiva di euro 13.500.000,00 (tredicimilionicinquecentomila/00), a valere sulle risorse iscritte nel capitolo 7333 per l'esercizio 2022, viene destinata al finanziamento dei programmi di interventi per il miglioramento della sicurezza stradale dei pedoni, comprensivi degli eventuali costi per la progettazione e la realizzazione, nei quattordici «grandi comuni», di cui al rapporto annuale ISTAT sull'incidentalità stradale.

Art. 2.

Piano di riparto

1. Al fine di consentire programmi di interventi funzionali in favore della sicurezza dei pedoni, l'importo complessivo previsto all'art. 1 è ripartito tra i comuni, come da tabella seguente:

14 grandi comuni	Coefficiente di riparto	Finanziamento assegnato
Torino	0,0859736381	euro 1.160.644,00
Milano	0,1764095867	euro 2.381.529,00
Verona	0,0210023822	euro 283.532,00
Venezia	0,0133102612	euro 179.689,00
Trieste	0,0253896766	euro 342.761,00
Genova	0,0763140875	euro 1.030.240,00
Bologna	0,0454609580	euro 613.723,00
Firenze	0,0472494669	euro 637.868,00
Roma	0,3163635119	euro 4.270.907,00
Napoli	0,0625484018	euro 844.403,00
Bari	0,0313995091	euro 423.893,00
Palermo	0,0481377488	euro 649.860,00
Messina	0,0213973946	euro 288.865,00
Catania	0,0290433765	euro 392.086,00
Totale	1,0000000000	euro 13.500.000,00

2. Sulla base del sopraindicato riparto, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede agli impegni di spesa a favore dei comuni, i quali possono avviare le attività amministrative preordinate alla selezione delle proposte di intervento ed alla conseguente formulazione del programma da finanziare.



Art. 3.

Copertura complessiva della spesa

1. Il finanziamento statale è erogabile per ciascun programma di interventi presentato dai comuni entro i limiti di cui al sopraindicato piano di riparto.

Art. 4.

Tipologie di interventi

1. Le risorse di cui all'art. 1 costituiscono contributi statali per la realizzazione di interventi, comprensivi degli eventuali costi per la progettazione, che sulla base di analisi dell'incidentalità specifica, sull'individuazione dei fattori di rischio presenti in loco e delle tipologie di interventi più efficaci, nonché in applicazione dei criteri specificati nel successivo art. 7 del presente decreto, debbono essere dedicati al miglioramento della sicurezza stradale dei pedoni. In particolare, possono essere effettuati in tal senso interventi che prevedano, a titolo esemplificativo:

a) azioni di moderazione del traffico con l'implementazione di «zone 30» e «isole ambientali» con l'introduzione di elementi di *traffic calming* per mitigare le differenze di velocità esistenti tra pedoni e traffico motorizzato;

b) realizzazione di percorsi pedonali, attraversamenti pedonali semaforizzati ed altri interventi similari;

c) messa in sicurezza di percorsi pedonali;

d) aumento della visibilità degli attraversamenti pedonali, anche mediante interventi su segnaletica verticale ed orizzontale.

2. Gli interventi devono essere improntati a criteri di sistematicità, coerenza, integrazione, orientamento su obiettivi specifici e misurabili, monitoraggio dei risultati e valutazione della loro efficacia e condivisione dei risultati delle esperienze.

3. Gli interventi sulla segnaletica di cui comma 1, lettera *d)* sono ammessi a condizioni di aver dimostrato il completo utilizzo dei fondi vincolati di cui all'art. 208, comma 4, lettera *a)* del Codice della strada per i proventi incassati negli anni 2019 e 2020. In ogni caso il costo degli interventi di cui al citato punto *d)* non può superare il 30 per cento del programma complessivo.

Art. 5.

Soggetti attuatori

1. Le risorse di cui all'art. 1 sono destinate ai comuni che hanno selezionato le proposte progettuali ai sensi del presente decreto e le hanno incluse nel programma degli interventi ammesso a finanziamento, come indicato all'art. 6. I comuni, in qualità di soggetti attuatori, hanno la titolarità dei poteri, funzioni e compiti sulle attività amministrative inerenti alla progettazione, all'esecuzione ed al collaudo/certificazione dei lavori e delle relative procedure di affidamento.

Art. 6.

Presentazione programma di interventi

1. I comuni, entro il termine perentorio di sessanta giorni dalla pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, trasmettono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il programma degli interventi da realizzare contenente:

a) schede descrittive e riepilogative di ciascun intervento selezionato con allegata planimetria di inquadramento nel territorio, dalle quali risulti la capacità dell'intervento di contrastare e risolvere i fattori di rischio presenti, la tipologia e il costo stimato dello stesso ed il termine presunto di ultimazione;

b) scheda dell'analisi generale e specifica dell'incidentalità riferita ai pedoni;

c) prospetto di copertura della spesa complessiva.

2. Il Ministero, al fine di uniformare le attività di presentazione del programma, invia ai comuni il *fac-simile* dei modelli di cui al comma che precede.

3. Il Ministero approva il programma entro trenta giorni dalla ricezione ed il comune, entro i successivi trenta giorni, procede all'approvazione dello stesso con apposito atto deliberativo dell'organo titolare delle funzioni di programmazione e lo comunica al Ministero.

4. Con convenzione, da stipulare tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e i comuni entro trenta giorni dalla comunicazione di cui al comma precedente, predisposta secondo lo schema di cui all'allegato 1 del presente decreto, sono regolamentati i reciproci impegni afferenti allo svolgimento delle attività amministrative attuative del programma stesso e degli adempimenti negoziali finalizzati alla realizzazione degli interventi prospettati, con l'indicazione dei relativi tempi di effettuazione, della disciplina delle modalità di erogazione delle risorse finanziarie statali nonché delle azioni ministeriali e regionali di monitoraggio e di controllo sull'andamento delle attività.

5. In caso di mancata presentazione del programma di interventi con le modalità e nei tempi previsti dal comma 1 o in caso di mancata approvazione con delibera entro centocinquanta giorni dalla pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, il finanziamento statale assegnato è revocato e si procede al disimpegno delle somme assegnate ancora presenti in bilancio. Le eventuali somme residue a valle di tali operazioni possono essere riassegnate dal Ministero ad uno o più comuni a copertura di ulteriori interventi.

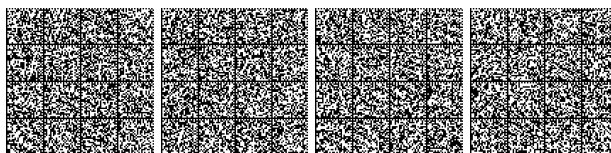
Art. 7.

Criteri di individuazione degli interventi

1. I comuni procederanno alla selezione degli interventi sulla base dei seguenti criteri:

a. effettive esigenze di riduzione dei rischi, evidenziati dall'analisi di incidentalità;

b. efficacia dell'intervento proposto in relazione all'eliminazione o riduzione dei rischi evidenziati.



Il presente decreto sarà trasmesso ai competenti organi di controllo per la registrazione.

Roma, 22 dicembre 2022

Il Ministro: SALVINI

Registrato alla Corte dei conti il 30 gennaio 2023

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e del Ministero della transizione ecologica, n. 268

ALLEGATO

CONVENZIONE PER IL TRASFERIMENTO DEI FONDI
PER LA REALIZZAZIONE DI INTERVENTI PER IL MIGLIORAMENTO
DELLA SICUREZZA STRADALE DEI PEDONI
TRA IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
DIPARTIMENTO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE
DIREZIONE GENERALE PER LA SICUREZZA STRADALE
E L'AUTOTRASPORTO

E

IL COMUNE DI

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in seguito denominato per brevità Ministero, in persona dell'ing. Iurato Valentino, direttore della Div. 1 della Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto;

E

Il Comune, in seguito denominato per brevità comune, in persona del, giusti poteri di firma conferiti con atto

PREMESSO

che il decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 «Nuovo codice della strada» e sue modifiche ed integrazioni ed in particolare il comma 5 dell'art. 1;

che la legge 17 maggio 1999, n. 144, che, in coerenza con gli indirizzi del Programma di azione comunitario 1997-2001 in materia di sicurezza stradale, ha istituito all'art. 32 il Piano nazionale della sicurezza stradale;

che il decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, di attuazione della direttiva 2008/96/CE in materia di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;

che il decreto dirigenziale 24 settembre 2012, n. 189, emanato in attuazione dell'art. 7 del decreto legislativo n. 35/2011, con il quale è stata definita la metodologia di calcolo del costo sociale di un morto e di un ferito per incidente stradale;

che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti prot. n. del, registrato dalla Corte dei conti in data, sono stati forniti gli indirizzi amministrativi per la destinazione dei fondi disponibili per l'esercizio finanziario 2022, di euro 13.500.000,00 alla progettazione e realizzazione di interventi a favore della protezione dei pedoni;

che il citato decreto ha ripartito tra i comuni le su indicate somme, demandando alla presente convenzione la disciplina delle reciproche attività relative allo svolgimento delle procedure attuative dei programmi finanziati nonché la disciplina delle modalità di erogazione delle risorse statali;

che la Conferenza Stato-città ed autonomie locali nella seduta del ha espresso parere favorevole sul suddetto decreto di riparto delle risorse previste per la progettazione e la realizzazione di tali interventi nonché sullo schema di convenzione tra Ministero e comuni;

che con delibera n., il comune ha approvato il programma, costituente la proposta consistente nell'intervento

TUTTO CIÒ PREMESSO

Le parti come sopra costituite convengono e stipulano quanto segue.

Art. 1.

Premesse

Le premesse costituiscono parte integrante e sostanziale del presente atto.

Art. 2.

Oggetto

La convenzione regola i rapporti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (d'ora in poi Ministero) e il Comune (d'ora in poi comune), in relazione agli adempimenti esecutivi ed al trasferimento di risorse finanziarie statali per la realizzazione di opere di cui al Programma di interventi, proposto dal comune con la delibera di g.c. n. del, che unitamente alla scheda proposta intervento contenente il quadro economico di spesa, alla scheda dell'analisi della incidentalità ed al prospetto di copertura della spesa complessiva del programma ad essa allegati, costituisce parte integrante e sostanziale della presente convenzione.

Art. 3.

Responsabile del procedimento

Il comune nomina il responsabile del procedimento per l'attuazione della presente convenzione e ne dà comunicazione al Ministero. Lo stesso curerà i rapporti con il Ministero ed effettuerà le richieste, le certificazioni ed ogni altra comunicazione riguardo l'attuazione della convenzione.

Art. 4.

Importo del contributo

L'importo complessivo delle risorse finanziarie da trasferire al comune è pari ad euro e verrà erogato in conto capitale con le modalità di cui al successivo art. 8, presso il conto di Tesoreria n.

Le risorse sono destinate alla copertura delle spese per la progettazione e realizzazione del Programma di interventi di cui al precedente art. 2 del suo valore complessivo ed entro i limiti di cui all'importo assentito con il decreto ministeriale n. del

Qualora il programma proposto preveda la copertura dei costi anche a carico di altre fonti di finanziamento, il comune avrà cura indicare nella delibera di giunta/consiglio l'importo e di specificarne la fonte.

Qualora dovessero rendersi necessari maggiori oneri economici per la completa realizzazione del programma, il comune avrà cura di reperire e garantire la copertura finanziaria, inviando un nuovo prospetto di copertura della spesa complessiva.

Art. 5.

Adempimenti attuativi del programma

Il comune si impegna al puntuale svolgimento delle attività amministrative e negoziali finalizzate all'adozione degli atti di sua competenza:

completa predisposizione della progettazione prevista dalle norme di riferimento per la categoria e tipologia degli interventi da realizzare;



espletamento delle procedure tecnico-amministrative di approvazione in linea tecnico-economica dei progetti proposti, anche ai fini urbanistici e relativi provvedimenti finali;

formalizzazione degli atti di affidamento degli incarichi e dei lavori, di adozione degli impegni contabili e di gestione degli atti di spesa;

valorizzando a tal proposito, ove ritenuto opportuno, l'accordo di programma ex art. 34 del T.U.E.L..

Art. 6.

Quadro temporale

Il comune si impegna al compimento progressivo dei suddetti atti a decorrere dalla sottoscrizione della presente convenzione e con riferimento a tutte le ipotesi di interventi prospettate nel Programma presentato, in maniera tale da poter concludere le rispettive attività nel seguente quadro temporale:

entro sette mesi tutte le procedure approvative dei progetti degli interventi, trasmettendo al Ministero il quadro aggiornato delle schede di proposta degli interventi, redatte secondo lo schema già utilizzato in sede di delibera programmatica, in modo da costituirne il programma esecutivo;

entro undici mesi tutte le aggiudicazioni definitive degli affidamenti, trasmettendo al Ministero una apposita comunicazione del responsabile del procedimento;

entro quattordici mesi tutte le consegne dei lavori, trasmettendo al Ministero una apposita comunicazione del responsabile del procedimento.

Qualora i lavori non venissero consegnati entro il termine previsto il Ministero procederà allo stralcio dell'intervento dal programma proposto con conseguente rimodulazione del finanziamento.

Art. 7.

Rimodulazione del programma

Il programma degli interventi proposto può essere rimodulato su apposita richiesta del comune ed approvata dal Ministero, a condizione che eventuali incrementi di spesa abbiano copertura certa, qualora con riferimento a tutti gli interventi previsti ovvero a taluni di essi:

a) vengano riscontrate nel corso di svolgimento delle attività cause ostative di natura tecnica, economica e giuridica, non previste né prevedibili al momento della predisposizione del programma stesso, che ne impediscano la piena realizzazione secondo i modi ed i termini prospettati;

b) sopraggiunga una perdita di interesse alla loro realizzazione da parte dei soggetti attuatori, sempreché non siano state avviate le relative attività esecutive ovvero non risultino già assunte obbligazioni verso terzi in conseguenza degli stessi.

In caso di rimodulazione le schede dei nuovi interventi devono essere allegate alla richiesta di cui al comma 1 ed andranno a sostituire, una volta approvate, quelle relative agli interventi eliminati.

Eventuali risparmi potranno essere utilizzati con le modalità di cui all'art. 9 della presente convenzione.

Art 8.

Trasferimento delle risorse finanziarie

Il trasferimento delle risorse statali verrà erogato, nei limiti delle risorse disponibili in bilancio, secondo le seguenti modalità:

a) una quota pari al 40 per cento del finanziamento statale assegnato, a titolo di anticipazione, dopo l'avvenuta registrazione della presente convenzione da parte degli organi di controllo;

b) un'ulteriore quota del 50 per cento ad avvenuta presentazione da parte del Responsabile del Procedimento della documentazione attestante il pagamento dei costi relativi a ciascun intervento sino alla concorrenza complessiva dell'importo di cui al punto a).

c) il rimanente 10 per cento, del costo di ciascun intervento, viene trasferito al comune alla certificazione da parte dello stesso dell'avvenuto collaudo.

Art. 9.

Economie da ribassi o rinunce o rimodulazioni

Eventuali economie derivanti da ribassi conseguiti nelle procedure di gara per l'affidamento dei lavori oppure per effetto di rinunce oppure a seguito di rimodulazioni potranno essere utilizzate dal comune nell'ambito dello stesso intervento oppure procedendo all'ammissione a finanziamento di ulteriori proposte di intervento aventi la stessa finalità, integrando il programma adottato mediante la presentazione delle ulteriori nuove schede.

Eventuali somme già erogate e non utilizzate, una volta conclusi i rapporti di convenzione, dovranno essere versate all'entrata del bilancio dello Stato sull'apposito capitolo che verrà comunicato dal Ministero.

Art. 10.

Azione di monitoraggio e verifica del Ministero

Nell'attuazione della presente convenzione il Ministero provvede a:

a) verificare lo stato di svolgimento delle attività con possibilità di richiedere relazioni illustrative ovvero giustificazioni in presenza di rilevate criticità e significativi ritardi;

b) censire gli interventi e aggiornarne progressivamente il loro stato di attuazione, utilizzando a tale fine come fonte primaria i risultati del monitoraggio operativo sviluppato dai comuni ai sensi del decreto legislativo 229 del 29 dicembre 2011;

c) valutare risultati ed effetti delle misure poste in essere in base ai dati disponibili. Il Ministero può convocare il «Comitato per l'indirizzo ed il coordinamento delle attività connesse alla sicurezza stradale» istituito con decreto ministeriale n. 262 del 2 settembre 2022, al fine di verificare le misure adottate ed i risultati conseguiti dagli interventi posti in essere.

In relazione all'azione di monitoraggio del Ministero indicata nei commi precedenti, il comune:

a) rende disponibile ogni documentazione utile per il monitoraggio nazionale, consente e agevola i sopralluoghi che si rendessero opportuni, rende disponibile il personale strettamente necessario per consentire le verifiche e le analisi di cui sopra;

b) rende disponibile a conclusione del programma degli interventi realizzati, una valutazione ex-post dei tre anni successivi all'anno di conclusione dei lavori. Nel caso non si disponga dei dati nel luogo dell'intervento, in questo caso, può fornire quelli relativi all'intero territorio comunale, corredati da informazioni su altri interventi realizzati della stessa tipologia di quelli in esame per poter condurre un'analisi più significativa.

c) qualora non venissero resi disponibili i dati di cui al punto precedente b), il comune verrà escluso dal successivo finanziamento ministeriale disponibile in attuazione del PNSS 2030.

Art. 11.

Azione di monitoraggio e verifica dei comuni

Il comune esercita le funzioni di controllo, vigilanza e sovrintendenza, al fine di assicurare il corretto e puntuale svolgimento delle attività ad essi spettanti, nonché svolge un'azione di monitoraggio operativo sullo stato e sull'attuazione degli interventi ammessi al finanziamento.

Nell'ambito dell'azione di monitoraggio, il comune, oltre a quanto previsto in merito al controllo dello stato di avanzamento procedurale, fisico, e contabile degli interventi, nonché di utilizzo dei ribassi d'asta e delle economie con riferimento al monitoraggio previsto dal decreto legislativo 229 del 29 dicembre 2011, segnala tempestivamente eventuali criticità riguardanti in particolare i tempi di realizzazione dell'intervento ed eventuali aspetti che risultassero di rilevante interesse ai fini del miglioramento dell'azione a favore della sicurezza stradale.

Al fine di garantire il monitoraggio degli investimenti pubblici, la trasparenza e la tracciabilità dei flussi finanziari, il comune si impegna a richiedere i Codici Unici di Progetto (CUP), relativi agli interventi del programma da realizzare di cui all'art. 2, ed a inserirli nelle Convenzioni da stipulare con il Ministero.



Per tutti gli interventi realizzati, il comune dovrà provvedere agli oneri previsti dall'art. 14 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della strada).

Art. 12.

Termini per la risoluzione della convenzione

Qualora l'attuazione dell'intervento dovesse procedere in difformità dalle modalità, dai tempi, dai contenuti e dalle finalità, di cui alla presente convenzione e relativi allegati, ovvero in caso di realizzazione parziale del progetto proposto, il Ministero intima all'ente attuatore di eliminare le cause di tale difformità e darne tempestiva comunicazione dell'avvenuta risoluzione.

Trascorso inutilmente il termine di espletamento delle attività previste nell'atto di intimazione, il Ministero si riserva la facoltà di sospendere l'erogazione del finanziamento.

Qualora in esito alle attività di accertamento e di verifica circa i ritardi, le inadempienze e le cause ostative alla conclusione delle attività di cui al comma 1, il Ministero ravvisi che non sussistano pile condizionali oggettive per la prosecuzione dei rapporti di convenzione comunica al comune il proprio recesso.

Il recesso dalla convenzione estingue i rapporti in corso, dando luogo a separate attività istruttorie in contraddittorio con il comune finalizzate alla definizione dei rapporti economico-finanziari conseguenziali sorti con la convenzione ed ancora pendenti ovvero alla redistribuzione delle alee economiche relative agli oneri subiti. Detta attività potrà altresì riguardare collaborazioni nell'esercizio di pretese restitutorie/risarcitorie nei confronti degli enti attuatori e/o di soggetti esterni.

Art. 13.

Registrazione ed esecutività della convenzione

La presente convenzione diverrà esecutiva solo dopo l'avvenuta registrazione da parte dei competenti organi di controllo.

Il Comune

*Il Ministero
delle infrastrutture
e dei trasporti*

23A00784

**MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE
ALIMENTARI E FORESTALI**

DECRETO 8 novembre 2022.

Programma di sviluppo rurale nazionale 2014-2022, sottomisura 17.1. Approvazione dell'avviso pubblico a presentare proposte - Produzioni vegetali, campagna assicurativa 2022.

**IL DIRETTORE GENERALE
DELLO SVILUPPO RURALE**

Visto il regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca, e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio;

Visto il regolamento (UE) n. 1305/2013 del Parlamento e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, sul sostegno allo sviluppo rurale da parte del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR);

Visto l'art. 60, par. 2, del citato regolamento (UE) n. 1305/2013 che prevede che siano ammissibili al FEASR solamente le spese sostenute per interventi decisi dall'Autorità di gestione del relativo programma;

Visto, in particolare, l'art. 65, par. 3 del citato regolamento (UE) n. 1305/2013, ai sensi del quale gli Stati membri si accertano, per ciascun programma di sviluppo rurale, che siano stati istituiti i relativi sistemi di gestione e di controllo in modo da garantire una chiara ripartizione e separazione delle funzioni tra l'autorità di gestione e gli altri organismi;

Visto l'art. 66, del regolamento (UE) n. 1305/2013, ai sensi del quale l'Autorità di gestione può designare uno o più organismi intermedi per provvedere alla gestione e all'esecuzione degli interventi di sviluppo rurale, pur rimanendo pienamente responsabile dell'efficienza e corretta gestione ed esecuzione delle proprie funzioni e provvede affinché l'organismo delegato possa disporre di tutte le informazioni e i dati necessari all'espletamento del proprio incarico;

Visto il regolamento (UE) n. 1306/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013 sul finanziamento, sulla gestione e sul monitoraggio della Politica agricola comune;

Visto il regolamento di esecuzione (UE) n. 809/2014 della Commissione, del 17 luglio 2014, recante le modalità di applicazione del regolamento (UE) n. 1306/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il sistema integrato di gestione e di controllo, le misure di sviluppo rurale e la condizionalità;

Visto il regolamento di esecuzione (UE) n. 908/2014 della Commissione del 6 agosto 2014, recante modalità di applicazione del regolamento (UE) n. 1306/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda gli organismi pagatori e altri organismi, la gestione finanziaria, la liquidazione dei conti, le norme sui controlli, le cauzioni e la trasparenza;

Visto il regolamento (UE) n. 2220/2020 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 dicembre 2020 che stabilisce alcune disposizioni transitorie relative al sostegno da parte del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) e del Fondo europeo agricolo di garanzia (FEAGA) negli anni 2021 e 2022 e che modifica i regolamenti (UE) n. 1305/2013, (UE) n. 1306/2013 e (UE) n. 1307/2013 per quanto riguarda le risorse e l'applicazione negli anni 2021 e 2022 e il regolamento (UE) n. 1308/2013 per quanto riguarda le risorse e la distribuzione di tale sostegno in relazione agli anni 2021 e 2022;

Visto il programma di sviluppo rurale nazionale - PSRN 2014-2022 (CCI 2014IT06RDNP001), approvato con decisione comunitaria C(2015)8312 del 20 novembre 2015, modificato da ultimo con decisione C(2021) 6136 del 16 agosto 2021, e in particolare la sottomisura 17.1 «Assicurazione del raccolto, degli animali e delle piante»;

Visto il finanziamento del FEASR al PSRN 2014-2022, sottomisura 17.1 per un contributo di euro 970.360.143,09, a cui si aggiunge la quota nazionale pari

