

**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) | E_{toti} ; |
| 2. i km di strade in superfici montane (elaborazioni SOSE su dati CP01U 2014) | E_{moni} ; |
| 3. il numero dei veicoli circolanti (ACI 2015) | VC. |

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_{oeff} 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.

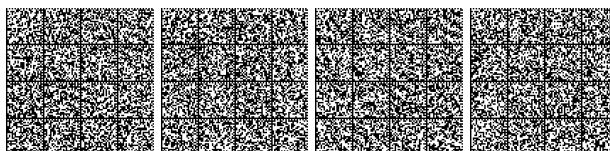
L'indicatore relativo al parametro numero di veicoli circolanti VC esprime il diverso utilizzo delle strade e i conseguenti effetti sull'usura e, quindi, sulla manutenzione della rete stradale.

- 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 | I_{km} |
| 2. il numero di morti per km di rete | M_{km} |
| 3. il numero di feriti per km di rete | F_{km} |

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).

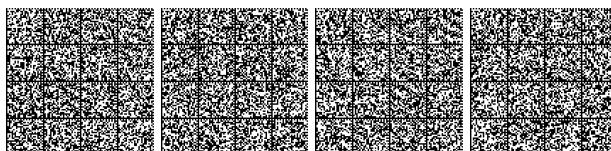
C. La vulnerabilità rispetto a fenomeni di dissesto idrogeologico è stata calcolata utilizzando due parametri tratti dal rapporto ISPRA 2015 *Dissesto idrogeologico in Italia: pericolosità e indicatori di rischio* - Rapporto n° 233/2015 - Roma Dicembre 2015.

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_{idri}

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_{idri}	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.

