CONFERENZA DELLE REGIONI
E DELLE PROVINCE AUTONOME

21/162/CU09/C4

POSIZIONE SULLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA UE 2019/1936 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO DEL 23 OTTOBRE 2019, CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2008/96/CE SULLA "GESTIONE DELLA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI."

Parere, ai sensi dell'art. 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281

Punto 9) O.d.g. Conferenza Unificata

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome esprime **parere favorevole con le seguenti osservazioni e richieste di modifica.**

1. Si ribadisce, non condividendo le considerazioni del MIMS di cui alla nota del 7 settembre, la necessità di specificare che **le infrastrutture di cui si tratta sono quelle ricadenti solamente in ambito extraurbano**.
Il d. lgs. n. 35/2011 nasce per la RETE TEN_T (autostrade, strade statali) e le strade finanziate/cofinanziate con fondi UE. Il medesimo d. lgs. n. 35/2011, art.1 comma 4, delega alla disciplina legislativa delle Regioni la definizione di linee guida, sulle altre strade, nel rispetto dei principi della norma nazionale.
All'articolo 1, comma 6, si parla di Regione ed Enti Locali: la norma riguarda, quindi, le Province e non i Comuni. L'eventuale disciplina per estensione alle strade regionali, provinciali e comunali resta nelle competenze regionali. Non si può estendere ai Comuni semplicemente perché la direttiva 1936/2019/CE introduce "*particolare attenzione agli utenti deboli*", quantomeno senza aver effettuato preventivamente e congiuntamente una approfondita e ponderata disamina dell'impatto del decreto sulle peculiarità e sulle complessità programmatorie e gestionali proprie delle strade urbane, ambito caratterizzato dalla presenza di più aspetti diversi (arredo urbano, pubblicità, commercio, trasporto pubblico, spazi privati di uso pubblico, ecc), che rendono il sistema stradale estremamente più complesso e articolato.

2. L'introduzione della valutazione delle strade a livello di rete e della considerazione sistematica degli utenti della strada vulnerabili in tutte le procedure di gestione della sicurezza stradale, rende necessario **l'aggiornamento delle Linee guida** per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali del 2 maggio 2012, inserendo una specifica disposizione con un termine espresso di approvazione nel decreto stesso [***Richiesta accolta dal MIMS nella nota del 7 settembre***].

3. Si ribadisce, non condividendo le considerazioni della Ragioneria Generale dello Stato di cui alla nota del 22 settembre, la necessità che il testo definitivo del decreto preveda la **messa a disposizione delle regioni, delle province, delle città metropolitane e dei comuni, in funzione delle scadenze temporali previste dal decreto stesso, adeguate risorse aggiuntive annuali, umane ed economiche**.
Riguardo l'osservazione MIMS-RGS, si evidenzia che l'introduzione del citato comma 6 dell'articolo 1 del decreto in argomento nonché la modifica della definizione del termine "*organo competente*" (non più individuato nel "*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti"* ma in "*qualsiasi organismo pubblico,*

istituito a livello nazionale, regionale o locale, che partecipa, in funzione delle proprie competenze, all'attuazione del presente decreto" – definizione tra l'altro alquanto ambigua e foriera di possibili fraintendimenti in fase applicativa) di cui all'articolo 2, comma 1, lett. b, **coinvolge per la prima volta** gli enti locali nell'attuazione delle attività obbligatorie previste dagli articoli 4, 5, 6, 6-bis, 6-ter e 6-quater, prima genericamente a carico degli Stati membri o del MIMS. Quindi, **SOLO CON QUESTO DECRETO** si pongono a carico delle Regioni, Province e Comuni tutti gli oneri - economici e non - derivanti dalla attuazione delle Valutazioni di Impatto sulla Sicurezza Stradale (VISS), dei Controlli della sicurezza stradale nonché delle Ispezioni di sicurezza stradale periodiche, attività da svolgersi - sulla base dei criteri riportati negli Allegati I, II, II-bis e III , lungo le reti stradali di rispettiva competenza.

Sembra pretestuosa la considerazione della RGS sull'invarianza finanziaria, nonché la richiesta di quantificare esplicitamente in tale decreto gli oneri aggiuntivi. Infatti, se appare possibile una stima dei costi per un nuovo progetto (con l'applicazione del decreto, sarà necessario redigere un elaborato integrativo, che si potrebbe valorizzare alla stregua di un piano di sicurezza già previsto nel calcolo del compenso professionale ai sensi del D.M. 140 del 20 luglio 2012, o di una ulteriore relazione specialistica oppure applicare utilizzati per la VAS) è difficilmente quantificare oggi il costo delle verifiche ed ispezioni da effettuare per l'analisi della rete esistente, in quanto implica un'attività di difficile valutazione nei tempi, oltre che richiedere personale in numero e qualifica adeguato, a seconda dell'entità del patrimonio stradale gestito.

Roma, 7 ottobre 2021