



*Presidenza del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA UNIFICATA

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

REP. ATTI N. 161/CU DEL 21 OTTOBRE 2021

#### LA CONFERENZA UNIFICATA

Nell'odierna Seduta del 21 ottobre 2021

VISTA la direttiva 2019/1936/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2019, che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;

VISTO il decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, recante "Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali";

VISTO l'art. 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281;

VISTO lo schema di decreto legislativo pervenuto dal Dipartimento per gli Affari giuridici e legislativi della Presidenza del Consiglio dei ministri, con nota acquisita al prot. DAR n. 13341 il 4 agosto 2021, diramata il 5 agosto 2021 dall'Ufficio di Segreteria della Conferenza, con prot. DAR n.13463;

VISTA la nota acquisita al prot. DAR n. 14720 del 6 settembre 2021 con la quale il Coordinamento tecnico interregionale infrastrutture, mobilità e governo del territorio ha trasmesso le osservazioni sul provvedimento in esame, diramata in pari data con prot. DAR n. 14745;

VISTA la nota del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, pervenuta il 7 settembre 2021, acquisita al prot. DAR n. 14801, diramata in pari data con prot. DAR n.14808, con la quale sono state trasmesse le valutazioni sulle osservazioni formulate dal Coordinamento tecnico interregionale;

VISTA la nota pervenuta il 28 settembre 2021, acquisita al prot. DAR n. 16122, con la quale il Ministero dell'economia e delle finanze, ha fatto pervenire le valutazioni di propria competenza sulle osservazioni del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili in ordine a quanto rappresentato sullo schema di decreto legislativo in oggetto dal Coordinamento interregionale tecnico infrastrutture, mobilità e governo del territorio, diramata in pari data prot. DAR 16143;

VISTA la nota del Ministero dell'economia e delle finanze, pervenuta il 7 ottobre 2021, prot. DAR n. 16722, diramata in pari data con prot. DAR n. 16731, con la quale sono state trasmesse ulteriori valutazioni sullo schema di decreto legislativo in oggetto;



*Presidenza del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA UNIFICATA

VISTA la nota della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome del 7 ottobre 2021, prot. 21/162/CU09/C4, con la quale viene trasmesso il parere favorevole delle Regioni con osservazioni e richieste di modifica;

CONSIDERATO che lo schema di decreto legislativo, iscritto all'ordine del giorno della Seduta della Conferenza Unificata del 7 ottobre 2021 è stato rinviato, su richiesta dell'ANCI, al fine di consentire un supplemento istruttorio;

VISTI gli esiti della riunione tecnica del 13 ottobre 2021, nel corso della quale l'ANCI ha formulato delle osservazioni e delle proposte emendative alle quali il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha fornito i chiarimenti di propria competenza;

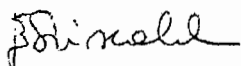

VISTI gli esiti dell'odierna Seduta nel corso della quale:

- le Regioni hanno espresso parere favorevole con le osservazioni e richieste di modifica al provvedimento in esame, di cui al documento del 7 ottobre 2021, che allegato al presente atto ne costituisce parte integrante (All. 1);
- l'ANCI ha espresso parere favorevole condizionato all'accoglimento di un emendamento contenuto nel documento che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All. 2), concernente, in particolare, *"la possibilità per lo Stato membro, cioè per l'Italia, di escludere dal campo di applicazione quelle strade regionali o quelle strade comunali che hanno, (...), tasso di incidentalità e rischio per la sicurezza molto bassi (...)"*;
- l'UPI si è associato alle considerazioni espresse dall'ANCI nel proprio documento,

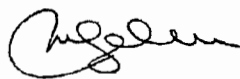
ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

ai sensi dell'art. 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, 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, nei termini di cui in premessa.

Il Segretario  
Cons. Ermenegilda Siniscalchi

Il Presidente  
On. Mariastella Gelmini

  
Firmato digitalmente da  
GELMINI MARIASTELLA  
C=IT  
O=PRESIDENZA CONSIGLIO  
DEI MINISTRI



**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 programmatiche 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



21/10/2021



**Oggetto: 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 - Emendamento**

Si fa riferimento allo schema di decreto legislativo in oggetto per segnalare la necessità di procedere con l'inserimento dell'emendamento di seguito riportato e relativi alle specifiche di riferimento per le strade urbane. In particolare, si chiede la sostituzione del comma 6 dell'art. 1 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, come riformulato dall'art. 1 comma 1 dello schema di decreto in oggetto.

Si propone pertanto l'emendamento di seguito riportato.

**Emendamento**

Art. 1 (Sostituzione dell'articolo 1 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

1. L'articolo 1 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, è sostituito dal seguente:

Art. 1 (Oggetto e ambito di applicazione)

- 1. Il presente decreto....
- 2. ....
- 3. ....
- 4. ....
- 5. ....

**6. Entro e non oltre il 31 dicembre 2024, le regioni e le province autonome, nel rispetto dei principi stabiliti dal presente decreto, anche in relazione all'attuazione di quanto previsto dall'art. 1 comma 4 e 5 della Direttiva UE 2019/1936, dettano la disciplina riguardante la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali di competenza delle regioni e degli enti locali, non già ricomprese tra quelle di cui ai commi 2 e 3, con particolare riferimento alle strade finanziate totalmente o parzialmente a valere su risorse stanziare dall'Unione europea.**

7.....

**Motivazione**

La direttiva UE 2019/1936 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2019, che modifica la direttiva 2008/96/CE, prevede all'art. 1 comma 4 la possibilità per lo stato membro di escludere dall'ambito di applicazione le strade che presentano un basso rischio per la sicurezza anche in relazione a volumi di traffico, statistiche degli incidenti e comunque per motivi giustificati. Si tratta di dare la possibilità esplicita di esercitare tale previsione alle regioni e province autonome che si occuperanno di apposita e specifica disciplina alle strade di competenza regionale e alle strade urbane degli enti locali permettendo così l'allineamento tra la previsione comunitaria e la normativa nazionale e regionale prevista.