

dossier

Settembre 2021

Schema di decreto legislativo
concernente la gestione della
sicurezza delle infrastrutture
stradali

Atto del Governo n. 282



Senato
della Repubblica



Camera
dei deputati

X
V
I
I
I
L
E
G
I
S
L
A
T
U
R
A

La verifica delle relazioni tecniche e degli effetti finanziari dei provvedimenti privi di relazione tecnica è curata dal Servizio Bilancio.

La verifica delle disposizioni di copertura è curata dalla Segreteria della Commissione Bilancio.

L'analisi è svolta a fini istruttori, a supporto delle valutazioni proprie degli organi parlamentari, ed ha lo scopo di segnalare ai parlamentari, ove ne ricorrano i presupposti, la necessità di acquisire chiarimenti ovvero ulteriori dati e informazioni in merito a specifici aspetti dei testi.



SERVIZIO DEL BILANCIO

Tel. 06 6706 5790 – ✉ SBilancioCU@senato.it – 🐦 @SR_Bilancio

Nota di lettura n. 236



SERVIZIO BILANCIO DELLO STATO

Tel. 06 6760 2174 / 9455 – ✉ bs_segreteria@camera.it

Verifica delle quantificazioni n. 354

La redazione del presente dossier è stata curata dal Servizio del bilancio del Senato della Repubblica.

INDICE

PREMESSA	1
Articolo 1 (<i>Sostituzione dell'articolo 1 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35</i>).....	1
Articolo 2 (<i>Modifiche all'articolo 2 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35</i>).....	2
Articolo 3 (<i>Sostituzione dell'articolo 5 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35</i>).....	3
Articolo 4 (<i>Modifiche all'articolo 6 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35</i>).....	3
Articolo 5 (<i>Inserimento degli articoli 6-bis, 6-ter, 6-quater e 6-quinquies al decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35</i>)	4
Articolo 6 (<i>Modifiche all'articolo 7 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35</i>).....	5
Articolo 7 (<i>Modifiche all'articolo 9 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35</i>).....	6
Articolo 8 (<i>Inserimento dell'articolo 9-bis al decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35</i>).....	6
Articolo 9 (<i>Modifiche all'articolo 10 del decreto legislativo 15 marzo 2011 n. 35</i>).....	6
Articoli da 10 a 14 (<i>Modifiche agli allegati I, II, II-bis, III e IV del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35</i>).....	7
Articolo 15 (<i>Clausola di invarianza finanziaria</i>).....	7

INFORMAZIONI SUL PROVVEDIMENTO

Natura dell'atto:	Schema di decreto legislativo	
Atto del Governo n.	282	
Titolo breve:	Schema di decreto legislativo concernente la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali	
Riferimento normativo:	articolo 1 della legge 22 aprile 2021, n. 53	
Relazione tecnica (RT):	Presente	
	Senato	Camera
Commissione competente:	8 ^a Lavori pubblici, comunicazioni	VIII Ambiente XIV Politiche dell'Unione europea V Bilancio

PREMESSA

Il presente schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2019/1936 che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, è stato predisposto in base alla delega contenuta all'articolo 1 della legge 22 aprile 2021, n. 53 (legge di delegazione europea 2019-2020), Allegato A, punto n. 31.

Il provvedimento si compone di 15 articoli ed è corredato di relazione tecnica.

Si esaminano di seguito le norme considerate dalla relazione tecnica nonché le ulteriori disposizioni che presentano profili di carattere finanziario.

Articolo 1

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

La norma sostituisce l'articolo 1 del decreto legislativo n. 35 del 2011 stabilendo l'oggetto e l'ambito di applicazione del citato decreto. In particolare, il nuovo articolo 1, ai commi da 1 a 3, introduce il concetto delle valutazioni della sicurezza stradale a livello di rete e l'estensione del campo di applicazione dalla rete stradale transeuropea alle autostrade, alle strade principali e alle strade situate nelle aree extraurbane che hanno usufruito di finanziamenti a valere su risorse dell'Unione europea, ad eccezione delle strade non aperte al traffico automobilistico generale (piste ciclabili, strade non destinate al traffico generale).

Il comma 4 stabilisce che dal 1° gennaio 2025 il campo di applicazione si estende anche alle altre strade appartenenti alla rete di interesse nazionale individuata dal decreto legislativo n. 461 del 1999.

Il comma 5 dispone che entro il 17 dicembre 2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmetta alla Commissione l'elenco delle autostrade e delle strade principali presenti sul proprio territorio ed entro il 30 giugno 2024 trasmetta l'elenco delle strade di cui al comma 4.

Il comma 6 fissa al 31 dicembre 2024 il compito delle regioni e delle province autonome di dettare 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.

Il comma 7 conferma la non applicazione della presente disciplina alle strade in gallerie stradali.

La RT afferma che la norma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che per quanto riguarda il comma 6 in merito alle attività delle regioni e delle province, la RT precisa che tale disposizione riproduce nella sostanza quella di cui al comma 4 del medesimo articolo 1 del vigente decreto legislativo n. 35 del 2011 e, pertanto, la stessa non risulta innovativa in merito ad ulteriori compiti e competenza attribuite ai citati enti locali.

Al riguardo, con riferimento agli oneri derivanti dall'introduzione del concetto di valutazione della sicurezza stradale a livello di rete e dall'estensione degli ambiti applicativi oltre la rete stradale transeuropea, si rinvia all'articolo 15 recante la clausola di invarianza finanziaria.

Articolo 2

(Modifiche all'articolo 2 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

La norma nel modificare l'articolo 2 del decreto legislativo n. 35 del 2011 inserisce o modifica alcune definizioni. In particolare, reca la definizione di "strade di interesse nazionale" e viene rimodulata la definizione di organo competente quale qualsiasi organismo pubblico, istituito a livello nazionale, regionale o locale, che partecipa, in funzione delle proprie competenze, all'attuazione del presente decreto. Inoltre, viene abrogata la definizione di "classificazione dei tratti ad elevata concentrazione di incidenti" per tenere conto delle nuove procedure per la valutazione e la classificazione della sicurezza della rete. Sono sostituite le definizioni di "classificazione della sicurezza" e "ispezione di sicurezza stradale mirata" e aggiunte le definizioni "ispezione di sicurezza stradale periodica" e "utenti della strada vulnerabili" (ciclisti, pedoni e motociclisti).

La RT, con riferimento alla definizione di organo competente, precisa che è stata ripresa la definizione di organo competente contenuta nella direttiva 2008/96/CE e non modificata dalla direttiva 2019/1936/UE, in quanto l'organo competente non è più individuabile esclusivamente nel Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili nè tantomeno della struttura organizzativa gestita direttamente da ANAS Spa, non più esistente, che svolgeva le funzioni di controllo e di vigilanza sulle concessioni autostradali. La RT esplicita gli organi competenti nel:

- Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nell'ambito delle attività di cui al presente schema di decreto e per l'ambito di applicazione definito all'articolo 1, commi 2 e 4, e che già esercitava sulla base del vigente decreto legislativo. Tali attività cui sovrintende la Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, saranno svolte dalle medesime unità di personale, posto che la citata Direzione confluirà in una diversa Direzione generale, risultante dalla fusione della suddetta Direzione con la Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, ferme restando le competenze e le unità di personale preposte;
- ANSFISA che è organo competente ai sensi dell'articolo 12 del decreto-legge n. 109 del 2018. Anche per tale organo si tratta di attività già previste, a nulla innovando lo schema di decreto in esame;

- Regioni e province autonome, organi competenti per le strade rientranti nelle sfere di rispettiva competenza, non ricomprese nella rete stradale transeuropea e nelle strade di interesse nazionale. Si tratta di attività comunque già previste a normativa vigente, trattandosi di ineludibile attività in materia di sicurezza, comunque attribuita ai predetti enti.

La RT conclude affermando che la norma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, circa le attività cui saranno chiamati a svolgere i vari organi competenti individuati dalla norma, si rinvia a quanto osservato all'articolo 15.

Articolo 3

(Sostituzione dell'articolo 5 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

La norma sostituisce l'articolo 5 del decreto legislativo n. 35 del 2011 in materia di valutazione della sicurezza stradale a livello di rete. In particolare, il comma 1 dispone che l'organo competente assicura l'esecuzione della valutazione della sicurezza stradale a livello di rete sull'intera rete stradale aperta al traffico oggetto del presente provvedimento.

Il comma 2 stabilisce che le valutazioni in esame riguardano il rischio di incidente e di gravità dell'impatto sulla base di un'indagine visiva delle caratteristiche di progettazione della strada e di un'analisi dei tratti della rete stradale aperti al traffico da oltre tre anni e in cui è stato registrato un numero considerevole di incidenti gravi in proporzione al flusso di traffico.

Il comma 3 stabilisce che l'organo competente esegua la prima valutazione entro e non oltre il 2024 e successivamente con una frequenza sufficiente a garantire livelli di sicurezza adeguati, comunque in ogni caso, almeno ogni cinque anni.

Il comma 4 dispone che l'organo competente nell'effettuare la valutazione tenga conto delle componenti indicative di cui all'allegato III.

Il comma 5 prevede che l'organo competente classifichi tutti i tratti della rete stradale in almeno tre categorie in base al loro livello di sicurezza.

La RT afferma che la norma ha natura procedurale e, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, si rinvia a quanto osservato al successivo articolo 15.

Articolo 4

(Modifiche all'articolo 6 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

La norma nel modificare l'articolo 6 del decreto legislativo n. 35 del 2011 disciplina la procedura per le ispezioni di sicurezza stradale periodiche. In particolare, si stabilisce che l'organo competente esegue ispezioni con frequenza sufficiente a garantire livelli adeguati di sicurezza dell'infrastruttura stradale e comunque almeno ogni cinque anni. Con riferimento alla sicurezza dei tratti della rete stradale contigui alle gallerie di cui al decreto legislativo n. 264 del 2006, l'organo competente esegue ispezioni di sicurezza stradale congiunte da effettuarsi con frequenza sufficiente, ed almeno ogni sei anni.

La RT afferma che la norma ha natura procedurale e, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, si rinvia a quanto osservato al successivo articolo 15.

Articolo 5

(Inserimento degli articoli 6-bis, 6-ter, 6-quater e 6-quinquies al decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

La norma introduce gli articoli 6-*bis* (Seguito delle procedure per le strade aperte al traffico), 6-*ter* (Segnaletica orizzontale e segnaletica verticale), 6-*quater* (Protezione degli utenti della strada vulnerabili) e 6-*quinquies* (Segnalazioni spontanee).

In particolare, l'articolo 6-*bis* stabilisce che l'organo competente deve garantire ispezioni di sicurezza stradale mirate o interventi correttivi diretti. Tali ispezioni devono essere eseguite dai soggetti appartenenti all'elenco di cui all'articolo 4, comma 7, che possono avvalersi anche di assistenti. L'organo competente come conseguenza delle attività ispettive adotta decisioni per stabilire gli interventi correttivi sui tratti di strada che necessitano di miglioramenti della sicurezza delle infrastrutture stradali, in particolare, a quelli con bassi livelli di sicurezza e con un elevato potenziale di miglioramento e di risparmio dei costi connessi agli incidenti. Per le strade a pedaggio, gli investimenti per l'attuazione degli interventi correttivi si considerano ammissibili tra i costi per la determinazione del capitale direttamente investito. Infine, si stabilisce che l'organo competente predisponga con regolarità e almeno ogni cinque anni, un piano di azione basato sul rischio per l'attuazione dell'intervento correttivo.

L'articolo 6-*ter* dispone che nell'attuazione delle procedure di cui agli articoli da 3 a 6-*bis*, siano tenute in considerazione le esigenze degli utenti della strada vulnerabili.

L'articolo 6-*quater* stabilisce che l'ente proprietario della strada assicuri che l'apposizione della segnaletica stradale orizzontale e verticale sia leggibile e visibile dai conducenti e dai sistemi automatizzati di assistenza alla guida.

L'articolo 6-*quinquies* prevede che l'archivio informatico nazionale delle opere pubbliche - piattaforma AINOP - costituisca anche il sistema nazionale di segnalazione spontanea accessibile on line a tutti gli utenti della strada.

La RT precisa che le ispezioni stradali mirate introdotte all'articolo 6-*bis* erano già previste, sebbene individuate come ispezioni puntuali, nelle "Linee Guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35", adottate con DM n. 182 del 2 maggio 2012. La RT, a tal proposito, evidenzia che la tariffa prevista dal DM n. 398 del 7 agosto 2017, a carico degli enti gestori, è stata determinata tenendo conto di ogni tipologia di attività ispettiva, compresa quella puntuale definita oggi come mirata.

La RT conclude affermando che si tratta di una disposizione di natura procedurale, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, considerato che la norma stabilisce che gli interventi correttivi sui tratti di strada che necessitano di miglioramenti della sicurezza delle infrastrutture stradali, devono essere destinati, in particolare, a quelli con bassi livelli di sicurezza e con un elevato potenziale di miglioramento e di risparmio dei costi connessi agli

incidenti, andrebbe chiarito se tale previsione possa determinare un incremento di tale tipologia di interventi correttivi nonché una accelerazione delle procedure di spese con un impatto finanziario sui saldi di finanza pubblica differente rispetto a quello scontato nei tendenziali previsti a legislazione vigente.

Si osserva poi che affinché il sistema tariffario sia idoneo ad assicurare l'integrale copertura dei costi delle attività ispettive stradali mirate, occorre che queste ultime attività siano del tutto simili a quelle puntuali e per le quali l'attuale sistema tariffario ne prevede la copertura. Sul punto andrebbe acquisito l'avviso del Governo.

Andrebbe anche chiarito se sia sostenibile a carico delle attuali tariffe la speciale considerazione degli utenti della strada vulnerabili nello svolgimento di tutte le procedure di cui dagli articoli 3 a 6-*bis* e quindi delle attività di valutazione della sicurezza, controllo, ispezione, intervento correttivo.

Relativamente alla previsione che l'ente proprietario della strada assicuri che l'apposizione della segnaletica stradale orizzontale e verticale sia leggibile e visibile dai conducenti e dai sistemi automatizzati di assistenza alla guida, andrebbe assicurato che qualora l'ente proprietario sia un ente pubblico non derivino oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica per gli eventuali oneri da sostenere per l'adeguamento della segnaletica in esame.

Con riferimento alla piattaforma AINOP che costituisce anche il sistema nazionale di segnalazione spontanea accessibile on line a tutti gli utenti della strada, andrebbe chiarito se per tale nuova funzionalità la piattaforma ha bisogno di adeguamenti tecnici straordinari con conseguenti oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 6

(Modifiche all'articolo 7 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

La norma nel modificare l'articolo 7 del decreto legislativo n. 35 del 2011 prevede che i dati che l'organo competente riporta nella relazione di incidente riguardino ciascun incidente mortale verificato sulla rete stradale ricadente nell'ambito di applicazione del provvedimento in esame. Inoltre, si stabilisce che l'ANSFISA sovrintende alla gestione dei suddetti dati.

La RT afferma che la norma non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto agli adempimenti ivi previsti l'Agenzia provvederà con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. A tal fine, la RT evidenzia che tale attività è attribuita all'Agenzia dall'articolo 12, comma 4, lettera i), del decreto-legge n.109 del 2018 che ha affidato all'Agenzia le competenze previste in capo al Ministero dal decreto legislativo n.35 del 2011. A sua volta l'articolo 12 è stato modificato dall'articolo 65, comma 1, lettera b), del decreto-legge n. 77 del 2021, esplicitando le competenze dell'Agenzia. Pertanto, per la RT lo schema di decreto in esame, nulla innova sotto tale profilo.

Al riguardo, atteso che l'attività prevista dalla norma è già attribuita all'Agenzia a legislazione vigente, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 7

(Modifiche all'articolo 9 del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

La norma nel modificare l'articolo 9 del decreto legislativo n. 35 del 2011 introduce il comma 1-*bis* che prevede a decorrere dal 17 dicembre 2024 che i programmi di formazione per i controllori della sicurezza stradale includano aspetti relativi agli utenti della strada vulnerabili e alle infrastrutture per tali utenti.

La RT afferma che la norma potrebbe avere effetti sulla rimodulazione dei costi dei corsi di formazione e di aggiornamento effettuati dalle Università, dagli organismi ed enti di ricerca, dai consigli e dagli ordini professionali per la formazione dei controllori della sicurezza stradale, di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 436 del 23 dicembre 2011, il cui contributo è comunque a carico dei partecipanti ai corsi in questione, ovvero dei professionisti inseriti nell'elenco dei controllori della sicurezza stradale, di cui all'articolo 4, comma 7, del decreto legislativo n. 35 del 2011. Pertanto, per la RT si tratta di disposizioni di natura ordinamentale, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, atteso che i contributi richiesti ai partecipanti ai corsi sono a carico degli stessi, non si hanno osservazioni da formulare per quanto di competenza.

Articolo 8

(Inserimento dell'articolo 9-bis al decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

La norma prevede che entro il 31 ottobre 2025 e successivamente ogni cinque anni, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili fornisca alla Commissione europea una relazione sulla classificazione della sicurezza dell'intera rete.

La RT afferma che si tratta di disposizioni di natura ordinamentale, da cui non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, si rinvia a quanto osservato all'articolo 15.

Articolo 9

(Modifiche all'articolo 10 del decreto legislativo 15 marzo 2011 n. 35)

La norma apporta alcune modifiche all'articolo 10 del decreto legislativo n. 35 del 2011 sostituendo il termine classificazione con valutazione ed inserendo il richiamo all'articolo 6-*bis* con riferimento alle attività di controllo, valutazione e ispezione. Inoltre, viene inserito anche il riferimento ad ANSFISA al fine di prevedere che per l'espletamento di tali attività, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la stessa Agenzia provvedano mediante tariffe da porre a carico degli enti gestori. Le suddette tariffe sono aggiornate ogni tre anni su proposta dell'ANSFISA.

La RT, oltre a evidenziare che l'attività ispettiva dell'ANSFISA è attribuita dall'articolo 12, comma 4, lettera a), del decreto-legge n. 109 del 2018 e a descrivere il

sistema tariffario, afferma che la stessa non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, con riferimento al sistema tariffario previsto a carico degli enti gestori, non pubblici e all'integrale copertura anche degli oneri derivanti dalle attività recate dal nuovo articolo 6-*bis*, si rinvia alle osservazioni recate all'articolo 15.

Articoli da 10 a 14

(Modifiche agli allegati I, II, II-bis, III e IV del decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35)

Le norme apportano le necessarie modifiche agli allegati del decreto legislativo n. 35 del 2011.

La RT afferma che si tratta di disposizioni di natura ordinamentale e, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Al riguardo, non si hanno osservazioni da formulare.

Articolo 15

(Clausola di invarianza finanziaria)

La norma stabilisce che dall'attuazione del presente provvedimento non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

La RT precisa che le attività indicate nello schema di decreto legislativo in esame riproducono nella sostanza le medesime attività previste dal decreto legislativo n. 35 del 2011 e, quindi, essendo già coperte mediante le tariffe a carico degli enti gestori delle infrastrutture stradali, non pubblici, ai sensi dell'articolo 10 del medesimo decreto legislativo n. 35 del 2011, sono svolte senza ulteriori oneri a carico del bilancio dello Stato.

Più in generale la RT evidenzia che le attività previste dal provvedimento in esame sono finanziate mediante tariffe a carico degli enti gestori delle infrastrutture stradali, analogamente a quelle già disciplinate dal decreto legislativo n. 35 del 2011. A tale riguardo la RT precisa che l'articolo 10, comma 1, del decreto legislativo n. 35 del 2011, non modificato dal provvedimento in esame, ha disposto che il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, provvede al finanziamento delle attività di controllo, classificazione e ispezione, mediante tariffe da porre a carico degli enti gestori, non pubblici, da determinarsi ai sensi dell'articolo 4, della legge n. 96 del 2010. Successivamente, con decreto n. 398 del 2017 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono state determinate tali tariffe. Gli enti gestori non pubblici versano la tariffa sul conto entrate del bilancio dello Stato - capitolo 2454, articolo 23 - capo 15 - Tesoreria Centrale. Ai sensi dell'articolo 4, comma 4, del DM n. 398 del 2017 che

prevede la riassegnazione su appositi capitoli di bilancio del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, le risorse sono riassegnate sul capitolo 1642 istituito in data 2 gennaio 2019 con decreto del MEF denominato "Spese necessarie allo svolgimento delle attività relative al controllo sui progetti di infrastrutture stradali, alla classificazione della rete ed all'ispezione sulle strade esistenti".

Infine, la RT evidenzia che le ispezioni mirate introdotte dalla direttiva UE/1936/2019 e recepite nello schema di provvedimento all'articolo 5, erano già state previste dalle linee guida, emanate ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo n 35 del 2011 con DM n. 137 del 2 maggio 2012, e definite in dette linee guida come ispezioni puntuali e, pertanto, rientrano nelle attività finanziate con le tariffe che versano gli enti gestori delle infrastrutture stradali.

Al riguardo, pur prendendo atto che le ulteriori attività di controllo, classificazione e ispezione previste dal presente provvedimento sono finanziate mediante tariffe a carico degli enti gestori delle infrastrutture stradali, si rileva che la norma determina comunque una estensione degli ambiti applicativi della disposizione dalla rete stradale transeuropea alle autostrade, alle strade principali e alle strade situate nelle aree extraurbane che hanno usufruito di finanziamenti a valere su risorse dell'Unione europea nonché, dal 1° gennaio 2025, anche alle altre strade appartenenti alla rete di interesse nazionale individuata dal decreto legislativo n. 461 del 1999. Al fine dunque di verificare la idoneità dell'attuale sistema tariffario a far fronte agli ulteriori oneri recati dal presente provvedimento andrebbero forniti ulteriori elementi di dettaglio tali da dimostrare l'entità dell'incremento degli oneri e la loro sostenibilità da parte degli enti gestori.

Inoltre, sempre alla luce dell'estensione degli ambiti applicativi e pur in presenza della clausola di invarianza finanziaria, andrebbero fornite rassicurazioni circa lo svolgimento con le risorse previste a legislazione vigente dei compiti e delle funzioni cui sono chiamati a svolgere i diversi soggetti pubblici destinatari del presente provvedimento.

In particolare, con riferimento alle regioni e alle province autonome sarebbe opportuno indicare per i relativi oneri, a carico dei propri bilanci, l'entità dell'onere e l'indicazione della copertura finanziaria riferita ai relativi bilanci.