

**POSIZIONE SUL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE DEL DECRETO-LEGGE 10 SETTEMBRE 2021, N. 121, RECANTE “DISPOSIZIONI URGENTI IN MATERIA DI INVESTIMENTI E SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE, DEI TRASPORTI E DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE, PER LA FUNZIONALITÀ DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI, DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI E DELL'AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI ED AUTOSTRADALI”**

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

**Punto 3) Conferenza Unificata**

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome esprime parere favorevole condizionato all'accoglimento delle seguenti osservazioni e richieste, relativi all'art. 3, comma 9 (*Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie e impianti fissi*), e agli artt. 1 (*Disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti*) e 16 (*Disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari*).

**Articolo 3 - Disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore dei trasporti e delle infrastrutture ferroviarie e impianti fissi)**

Il comma 9 modifica il comma 6 dell'art. 51 DL n. 73/21 (cd. Sostegni-bis), prevedendo la possibilità di utilizzare le risorse destinate ai servizi aggiuntivi (in totale 400 milioni di euro per il 2021) anche per il controllo delle misure di prevenzione della diffusione del COVID-19.

Pur condividendo la finalità della norma, che viene incontro alle richieste delle regioni e PA in ordine alla copertura dei costi relativi ai controlli, si evidenziano le seguenti forti criticità, per risolvere le quali è necessario un intervento normativo *ad hoc*:

- **Risorse economiche:** l'utilizzo residuale delle risorse destinate al finanziamento dei servizi aggiuntivi non può essere sufficiente a garantire gli adeguati controlli da parte delle aziende, soprattutto se si considera che le stesse, qualora non utilizzate, potrebbero essere destinate alla copertura dei mancati ricavi, per i quali ad oggi le risorse disponibili sono quasi inesistenti. **E', pertanto, assolutamente indispensabile un incremento sia delle risorse per servizi aggiuntivi, sia della quota da poter destinare ai controlli, sia delle risorse destinate alla compensazione di mancati ricavi. Infine, è indispensabile stanziare risorse anche per il 2022**
- **Assunzione personale:** l'assunzione di eventuale nuovo personale, necessario al fine di garantire l'effettuazione dei controlli richiesti, aggiuntivi rispetto all'ordinario controllo sul possesso del titolo di viaggio, oltre a richiedere ulteriori stanziamenti di risorse, così come specificato al punto precedente, pone un problema molto serio circa la collocazione dei nuovi controllori alla fine del periodo di emergenza.
- Non sono chiare **l'entità e le modalità di controllo** che le nuove Linee guida TPL richiedono in aggiunta al controllo dei titoli di viaggio.

- Non è chiara la **legittimità dell'intervento del personale aziendale**: infatti, anche se l'art. 1, comma 818, della legge 178/2021 prevede la possibilità di conferire al personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone le funzioni di controllo nonché di accertamento del rispetto da parte dei viaggiatori delle modalità di utilizzazione del TPL secondo le misure di contenimento e di contrasto del COVID-19, è da evidenziare che tale possibilità non si configura quale obbligo allo svolgimento di funzioni e che i lavoratori delle aziende di trasporto pubblico regionale e locale non possono essere obbligati all'effettuazione di controlli del rispetto da parte degli utenti delle prescrizioni per il contenimento ed il contrasto del COVID-19 in aggiunta alle funzioni attualmente già svolte. Inoltre, essi sono in tal caso qualificabili come agenti di polizia amministrativa, titolari di poteri ben definiti e circoscritti, lasciando sospeso il tema della legittimità dei controlli stessi da parte di tali operatori.
- **Fattibilità concreta**: siffatti controlli sono più semplici da effettuare nel caso dei servizi extraurbani, ma sono quasi impossibili nel caso di servizi urbani, a meno di poter assumere e formare moltissimi controllori, il che riporta alla questione delle risorse economiche.

---

## EMENDAMENTI

### **Art. 1. Disposizioni urgenti per la sicurezza della circolazione dei veicoli e di specifiche categorie di utenti**

All'art. 1, comma 1, recante modifiche al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono inserite le seguenti:

#### **Emendamento n. 1 – Art. 7 (Regolamentazione della circolazione nei centri abitati)**

Dopo il comma 12 aggiungere il seguente: “12-bis. Per le aree di particolare di particolare rilevanza culturale, paesaggistica, naturalistica che insistono su più amministrazioni comunali ovvero interessino tratti di strada non comunali o in presenza di motivi di sicurezza pubblica o di tutela della salute e dell'ambiente, le competenze della giunta e del sindaco previste dal presente articolo sono di competenza del Prefetto, di intesa con i Comuni. Qualora fossero coinvolte più Province e/o Regioni le relative decisioni sono adottate dalle Autorità competenti in forma congiunta “

#### Relazione

L'articolo 7 regola la gestione delle ZTL nei soli centri urbani. Si ritiene necessario prevedere la possibilità di attivare aree a traffico limitato (estensione delle classiche ZTL) anche ad ambiti intercomunali in zone che insistono su più Comuni o Province e/o Regioni, come nel caso di aree montane, zone costiere, isole, ecc., di particolare pregio naturalistico/culturale/sociale e/o per motivi legati alla salute e all'inquinamento e per le esigenze della circolazione e la sicurezza stradale.

#### **Emendamento n. 2 – Art. 7 (Regolamentazione della circolazione nei centri abitati)**

Dopo il comma 12-bis aggiungere il seguente: “12-ter. Nell'ambito delle zone di cui al comma 12-bis il controllo del rispetto delle limitazioni è demandato al prefetto e ai Corpi di polizia municipale dei comuni della zona, ciascuno nell'ambito del territorio di propria competenza. Per l'accertamento e per la redazione della documentazione in ordine alle violazioni di cui al presente articolo è possibile ricorrere all'uso della tecnologia digitale e a strumenti elettronici e fotografici per il rilievo automatico delle stesse.

#### Relazione

L'emendamento è strettamente connesso al precedente e si pone l'obiettivo di realizzare un più agevole controllo degli accessi con personale che meglio conosce il territorio che direttamente è coinvolto sull'azione regolatoria della circolazione. L'emendamento nella seconda parte ribadisce ed estende quanto già introdotto con la modifica al CdS con la L. 11 settembre 2020, n. 120, di conversione, con modificazioni, del D.L. 16 luglio 2020, n. 76 – il c.d. “decreto semplificazione”, relativamente alle modalità di accertamento delle violazioni.

### **Emendamenti nn. 3 e 4 – Art. 8 (Circolazione nelle piccole isole)**

- *Al comma 1, le parole: “il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le regioni e i comuni interessati” sono sostituite dalle seguenti: “con delega del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la Regione, sentiti i comuni interessati,”.*
- *Alla fine dell’articolo, aggiungere il seguente comma: “2-bis. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti potrà verificare che la delega concessa alle singole Regioni sia applicata con perizia, nel rispetto della normativa nazionale vigente.”.*

#### Relazione

Si pone l’obiettivo di decentralizzare la gestione del territorio alle Regioni, assegnando al Ministero un ruolo di controllo. La medesima procedura è già prevista dal Codice della Strada nei casi, ad esempio, di manifestazioni che sportive su strade che costituiscono la rete di interesse nazionale o nel caso le manifestazioni interessino più comuni.

### **Emendamento n. 5 – Art. 201 (Notificazione delle violazioni)**

*Al comma 1-bis, lettera g-bis, dopo le parole ‘di cui agli articoli’ inserire le seguenti: ‘7, comma 12-bis’.*

#### Relazione

L’emendamento adegua l’art. 201 alle modifiche proposte sopra, consentendo di includere l’utilizzo di dispositivi e apparecchiature di rilevamento per l’accertamento delle violazioni di accesso nelle aree a traffico regolamentato introdotte nel nuovo comma 12-bis dell’art. 7 del Codice della Strada. Si supera, in tal modo, la necessità di dover adeguare anche le linee guida per la ZTL qualora il legislatore decida di attribuire alle aree a traffico regolamentato (ATR) introdotte con l’emendamento citato un nome differente da ZTL.

Inoltre, si supera anche il vincolo fissato dal comma 2 dell’art. 4 del DL 20 giugno 2002, n. 121 che individua come tratti di strada per l’installazione e utilizzazione dei dispositivi e mezzi tecnici di controllo (al di fuori delle ZTL) quelli caratterizzati da un elevato livello di incidentalità, da condizioni strutturali, plano-altimetriche e di traffico per le quali non è possibile il fermo di un veicolo senza recare pregiudizio alla sicurezza della circolazione, alla fluidità del traffico o all’incolumità degli agenti operanti e dei soggetti controllati.

### **Articolo 16 - Disposizioni urgenti in materia di Commissari straordinari**

#### **Emendamento n. 1**

*Alla fine dell’art. 16 aggiungere il seguente comma: “3-bis. All’articolo 4, comma 3-bis, primo capoverso, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, le parole “nel caso svolgano le funzioni di stazione appaltante” sono soppresse.”*

#### Relazione

L’attuale articolo 4, comma 3-bis, primo capoverso, del decreto-legge in parola recita: “È autorizzata l’apertura di apposite contabilità speciali intestate ai Commissari straordinari, nominati ai sensi del presente articolo, per le spese di funzionamento e di realizzazione degli interventi nel caso svolgano le funzioni di stazione appaltante.”

Si ritiene, dall’esperienza acquisita nelle gestioni commissariali degli ultimi dieci anni nell’ambito delle opere pubbliche, che il Commissario straordinario, sia che svolga direttamente la funzione di stazione appaltante, sia che deleghi tale funzione ad un soggetto attuatore, deve essere messo nelle condizioni di poter gestire autonomamente il flusso delle risorse finanziarie attraverso una contabilità speciale intestata al medesimo Commissario. Tale gestione finanziaria straordinaria assume maggiore rilevanza proprio nel caso in cui la stazione appaltante sia svolta da un soggetto terzo, a favore del quale il Commissario sarà in grado di regolare il trasferimento delle risorse finanziarie sulla base degli stati di avanzamento dei lavori, imprimendo maggiore impulso e accelerazione all’attuazione dell’opera pubblica. Coerentemente a quanto sopra evidenziato, la

proposta di modifica consentirà ai Commissari straordinari di poter attivare presso la Tesoreria dello Stato apposite contabilità speciali anche nei casi in cui, per ragioni di opportunità e maggiore celerità di esecuzione, decidano di avvalersi di altro soggetto pubblico per la funzione di stazione appaltante. La rendicontazione delle entrate e delle spese, nonché i controlli di legge operanti sulle contabilità speciali, contribuiranno a garantire la trasparenza dei flussi finanziari e il rispetto dei vincoli di finanza pubblica.

### **Emendamento n. 2**

Alla fine dell'art. 16, dopo il comma 3-bis, aggiungere il seguente comma: *“3-ter. All'articolo 9, comma 9-bis, del decreto-legge 30 dicembre 2016, n. 244, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, n. 19, le parole: «31 dicembre 2020» sono sostituite dalle seguenti: «31 dicembre 2024».*”.

### Relazione

La norma proposta attiene all'intervento emergenziale di messa in sicurezza della Strada Statale Sassari-Olbia, per il quale, a seguito del numero considerevole di incidenti mortali che hanno interessato l'arteria stradale, è stato nominato apposito Commissario straordinario. La proroga richiesta mira a garantire la continuità delle modalità operative accelerate già poste in essere nel corso della gestione commissariale, oltreché un corretto e scrupoloso utilizzo delle risorse pubbliche attraverso la gestione operante sulla Contabilità Speciale n. 5440 intestata al Presidente della Regione Sardegna. Tale modalità operativa ha consentito nell'ambito del “Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione dell'itinerario Sassari-Olbia”, di aprire al traffico più della metà dell'arteria stradale, mentre la restante parte è stata invece interessata da eventi sopravvenuti, come il fallimento delle originarie imprese aggiudicatrici, che hanno rallentato notevolmente l'iter realizzativo, non consentendo la conclusione dei lavori entro il termine del 31.12.2020. Il nuovo termine proposto tiene conto anche dell'interruzione dei lavori, e della conseguente diminuzione di produzione, determinata dall'adozione delle misure di contenimento connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 e garantisce la continuità dell'attuale governance fino alla conclusione degli interventi emergenziali.

Roma, 22 settembre 2021