



Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

Intesa, ai sensi dell'articolo 1-bis comma 1, del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461 sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, recante: "Revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nelle regione Piemonte e città metropolitana di Venezia.

Rep. Atti n. 127/CU DEL 22 NOVEMBRE 2018

LA CONFERENZA UNIFICATA

Nell'odierna Seduta del 22 novembre 2018

VISTA la legge 15 marzo 1997, n.59 recante la delega al Governo per il conferimento di funzioni alle Regioni e agli Enti locali, per la riforma della pubblica amministrazione e per la semplificazione amministrativa;

VISTO il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 recante il conferimento di funzioni e compiti amministrativi dallo Stato agli enti locali in attuazione della citata legge 59/1997 e, in particolare, l'articolo 98 in cui si prevede che all'individuazione della rete autostradale e stradale nazionale si provvede attraverso intese nella Conferenza unificata;

VISTO l'articolo 1bis del decreto legislativo 461/1999 sopra citato, in cui si dispone che alle modifiche della rete autostradale e stradale di interesse nazionale esistente si provvede, su iniziativa dello Stato o delle regioni interessate, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici e previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano di cui all'articolo 2 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sentite le Commissioni parlamentari competenti per materia;

VISTO il D.P.C.M. 20 febbraio 2018, recante la revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nelle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria, sul quale è stata acquisita l'intesa della Conferenza nella Seduta del 3 agosto 2018, (Rep. Atti n.102/CU);

VISTO lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri trasmesso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 1-bis comma 1, del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461, diramato con nota DAR 15189 P-4.37.2.13 del 6 novembre 2018, recante la revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nelle Regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte, Toscana e Veneto, ai fini dell'acquisizione dell'intesa della Conferenza Unificata;

VISTI gli esiti della Seduta del 15 novembre 2018, nel corso della quale, preso atto delle richieste espresse dall'UPI e dall'ANCI, è stata sancita l'intesa sullo schema di decreto sopra indicato, per le parti che attengono alle Regioni Veneto, Emilia-Romagna, Lombardia e Toscana, stralciando le parti che attengono alla Regione Piemonte e alla Città metropolitana di Venezia, da trattare in una successiva Seduta della Conferenza (Rep. Atti 121/CU del 15 novembre 2018);

[Handwritten signature]

[Handwritten initials]



Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

VISTI gli esiti dell'incontro tecnico tenutosi in data 20 novembre 2018, per discutere le richieste delle Province della Regione Piemonte e della Città metropolitana di Venezia, nel corso del quale sono stati forniti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dalla Regione Piemonte tutti i chiarimenti richiesti dalle Province interessate e dalla Città metropolitana di Venezia, ed è stato acquisito l'avviso della Provincia di Vercelli, che ha chiesto di escludere dallo schema di decreto in esame alcune tratte stradali di competenza, così come indicato nella nota prot. DAR 16029 P-4.37.2.13 del 20 novembre 2018;

VISTO lo schema di decreto trasmesso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ad esito dell'incontro tecnico del 20 novembre 2018, diramato con nota prot. DAR 16116 P-4.37.2.13 del 21 novembre 2018;

VISTA la nota dell'UPI con la quale si trasmette la Tabella 3a allegata allo schema di decreto in esame, con le modifiche riguardanti la Provincia di Vercelli e la relativa planimetria, diramata con prot. DAR 16119 P-4.37.2.13 del 21 novembre 2018;

VISTO lo schema di decreto definitivo, con i relativi allegati, predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al fine di recepire le richieste formulate dall'UPI, relative alla Provincia di Vercelli, diramato con nota prot. DAR 16204 P-4.37.2.13 del 22 novembre 2018;

VISTI gli esiti dell'odierna Seduta, nel corso della quale le Regioni hanno espresso l'intesa sul provvedimento in esame, con la richiesta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di destinare le risorse che saranno rese disponibili a valere sul prossimo periodo del Contratto di Programma 2016-2020 di ANAS e su ulteriori programmi di investimento al finanziamento degli interventi alla Delibera della Giunta Regionale del Piemonte n. 19-7722 del 19 ottobre 2018, secondo le priorità che la Regione, la Città Metropolitana di Torino e le Province del Piemonte evidenzieranno al Ministero, come riportato nel documento consegnato in Seduta, che allegato al presente atto ne costituisce parte integrante (All.1);

CONSIDERATO che l'ANCI ha espresso l'avviso favorevole all'acquisizione dell'intesa e l'UPI, ha espresso l'avviso favorevole all'acquisizione dell'intesa, consegnando un documento di richieste che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All.2), prendendo atto favorevolmente che esse sono già state recepite nell'ultima versione predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che le Regioni hanno espresso la disponibilità a dare precedenza agli interventi segnalati dalle Province e dalla Città metropolitana

SANCISCE INTESA

nei termini di cui in premessa ai sensi dell'articolo 1-bis comma 1, del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461 sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, recante: "Revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nelle regione Piemonte e città metropolitana di Venezia".

Il Segretario
Cons. Eugenio Galozzi

Il Presidente
Sen. Erika Stefani



CONFERENZA DELLE REGIONI
E DELLE PROVINCE AUTONOME

18/146/CU7/C4

27 novembre 2018
Oggetti

All 1

7

**INTESA AI SENSI DELL'ART. 1-BIS, COMMA 1 DEL DECRETO
LEGISLATIVO 29 OTTOBRE 1999 N. 461 SULLO SCHEMA DI
DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI SU
PROPOSTA DEL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI RECANTE: "REVISIONE DELLE RETI STRADALI DI
INTERESSE NAZIONALE E REGIONALE RICADENTI NELLA
REGIONE PIEMONTE E CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA"**

Punto 7) O.d.g. Conferenza Unificata

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome esprime l'intesa con l'impegno del MIT, già acquisito in sede tecnica, di destinare le risorse che saranno rese disponibili a valere sul prossimo periodo di valenza del Contratto di Programma 2016-2020 di ANAS e su ulteriori programmi di investimento, al finanziamento degli interventi di cui alla DGR n. 19-7722 del 19 ottobre 2018 secondo le priorità che la Regione, la Città Metropolitana di Torino e le Province del Piemonte evidenzieranno al Ministero.

Roma, 22 novembre 2018

A



22 novembre 2018
Dellei

PARERE PUNTO 7 ODG

CONFERENZA UNIFICATA 22 NOVEMBRE 2018

Intesa su

"REVISIONE DELLE RETI STRADALI DI INTERESSE NAZIONALE E REGIONALE RICADENTI NELLA REGIONE PIEMONTE E CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA"

L'Unione delle Province d'Italia esprime parere favorevole all'intesa condizionata al recepimento delle modifiche della rete viaria inerente la Provincia di Vercelli come da allegati, preso atto della disponibilità, espressa dalla Regione Piemonte in sede di riunione del 20 novembre, di dare precedenza agli interventi segnalati dalle Province nell'utilizzo dei fondi a disposizione per le finalità di manutenzione e di sviluppo strategico della rete viaria di riferimento.

Tabella 3.a

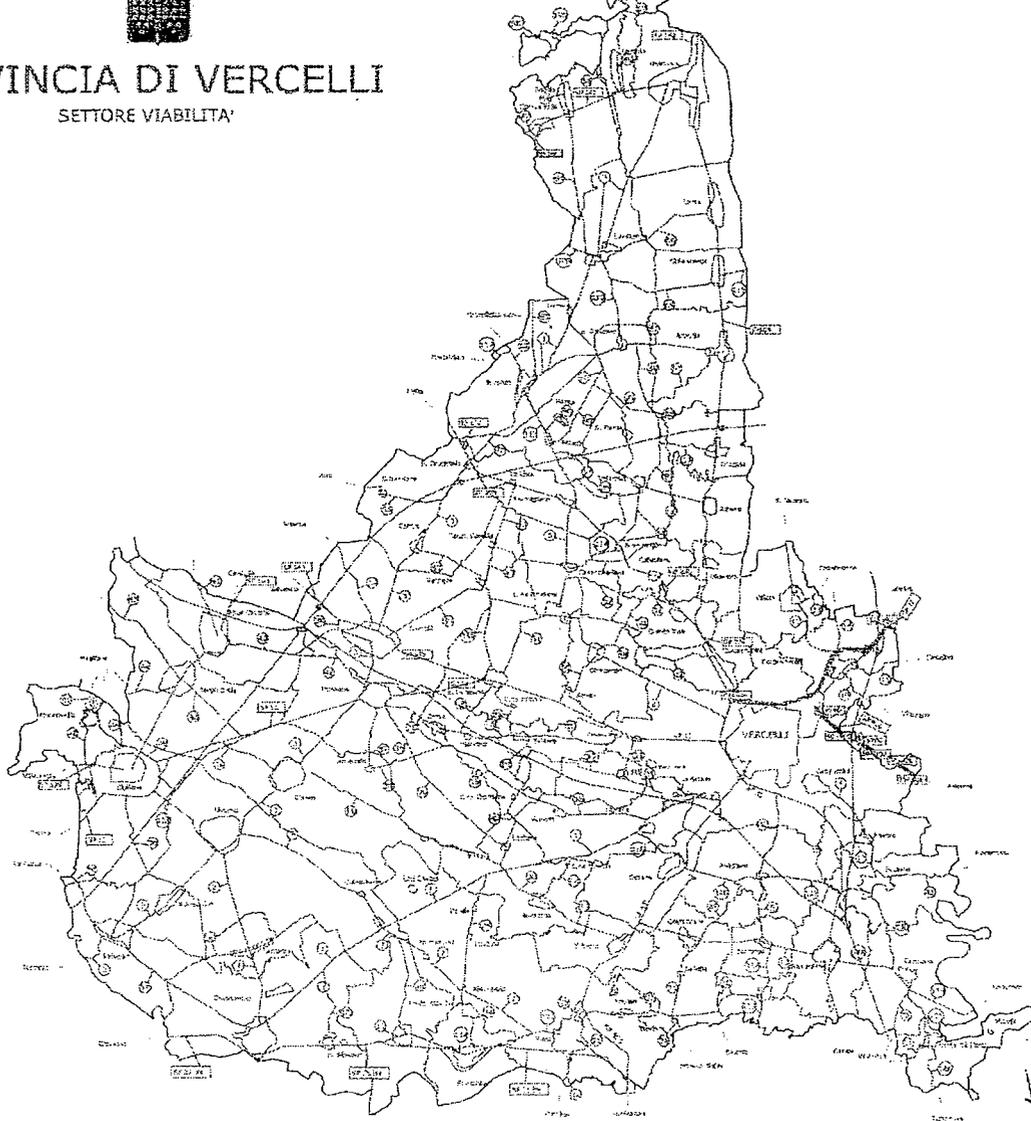
3.a					
REGIONE PIEMONTE - STRADE DA RICLASSIFICARE					
S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Capisaldi di Inizio e Fine
10	Padana Inferiore	5,311	24,737	19,426	Da Torino a confine con la Regione Lombardia
		24,737	73,392	48,655	
		73,392	127,250	53,858	
11	SI Padana Superiore	6,119	37,335	31,216	Da Torino a confine con la Regione Lombardia. Vercelli: da tangenziale Nord VC a conf. Novara
		73,040	82,597	9,557	
		82,597	111,671	29,074	
20	Del Colle di Tenda	21,300	24,133	2,833	Da Torino a Cuneo
		24,133	80,140	56,007	
23	del Colle di Sestriere	11,040	103,813	92,773	Da innesto con la S.P. n. 143 presso Stupinigi a innesto con la S.S. n. 24 Cesana
30	Di Vallebormida	0,000	53,150	53,150	Da innesto con la S.S. n. 10 ad Alessandria a confine con la Regione Liguria
		53,150	54,690	1,540	
		54,690	67,580	12,890	
31	NO Del Monferrato	0,000	14,797	14,797	Da innesto con la S.S. n. 11 a Vercelli a innesto con la S.S. n. 457 presso Casale Monferrato
		14,797	26,300	11,503	
32 dir	Ticinense	0,000	10,331	10,331	Da innesto con la S.S. n. 32 a innesto con la S.S. n. 142 a Borgomanero
33 Racc	Del Sempione	0,000	1,999	1,999	Da innesto con la S.S. n. 33 presso Feriolo ad innesto con la S.S. n. 34 Presso Fontodoce
35	Dei Giovi	40,517	70,001	29,484	Da confine con la Regione Liguria a confine con la Regione Lombardia
142	NO Biellese	16,050	19,500	3,450	Da S.P. 400/a (Tangenziale Ovest di Biella) a innesto con la S.S. n. 33 ad Arona
		49,600	30,200	10,700	
		30,290	54,103	23,813	
211	Della Lomellina	0,000	29,825	29,825	Da innesto con la S.S. n. 35 bis presso Pozzolo Formigaro a confine con la Regione Lombardia
		62,750	80,896	18,146	Da confine con la Regione Lombardia a innesto con la S.S. n. 11 a Novara
211 Bis	Variante di Tortona	0,000	4,425	4,425	Innesti con la S.S. n. 211
228	Del Lago di Viverone	0,000	6,270	6,270	Da innesto con la S.S. n. 26 ad Ivrea a innesto con la S.S. n. 338 presso Bollengo
229	Del Lago d'Orta	4,700	50,750	46,050	Da Novara a innesto con la S.S. n. 33 presso Gavellona Toce
		50,750	60,489	9,739	
230	NO Di Massazza	15,760	16,060	0,300	Da innesto con la S.P. n. 232 var a innesto con la S.S. n. 11 a Vercelli
		46,060	39,466	23,306	
232	Panoramica Zegna	0,000	19,173	19,173	Da innesto con la ex S.S. n. 230 all'incrocio con ex S.S. n. 232 a Valle Mosso in località Falcero
299	Di Alagna	1,000	34,490	33,490	Da Novara ad Alagna Vercelli: da conf. Novara a ingresso a Tortona
299	SI Di Alagna	34,490	35,020	0,530	
334	del Sassello	28,400	52,424	24,024	Da confine con la Regione Liguria a innesto con la ex S.S. n. 456
338	Di Mongrando	6,830	19,480	12,650	Da SP 338 Var a innesto con la S.S. n. 228 a Bollengo
		19,480	24,585	5,105	

393	Di Villastellone	1,350	16,700	15,350	Da innesto con la S.S. n. 29 a Moncalieri a innesto con la S.S. n. 20 (Borgo Salsasio)
456	Del Turchino	13,360	33,340	19,980	Da Isola d'Asti a S.P. n. 45
		48,150	78,765	30,615	Da S.P. n. 230 a Confine con la Regione Liguria
457	Di Moncalvo	0,000	16,250	16,250	Da innesto con la S.S. n. 31 presso Casale Monferrato a innesto con la S.S. n. 10 presso Asti
		16,250	38,825	22,575	
457 Var	Variante di Casale Monferrato	0,000	3,150	3,150	Innesti con la S.S. n. 457
460	Di Ceresole	0,450	24,580	24,130	Da svincolo con l'R.A. 10 Torino-Caselle a innesto con la S.S. n. 565
494	Vigevanese	70,250	87,100	16,850	Da confine con la regione Lombardia ad Alessandria
527	Bustese	48,892	54,325	5,433	Da confine con la regione Lombardia a innesto con la S.S. n. 32 ad Oleggio
549	Di Macugnaga	0,000	30,740	30,740	Da innesto con la S.S. n. 33 presso Piedimulera a Macugnaga
565	Di Castellamonte	0,000	24,095	24,095	Da innesto con la S.S. n. 26 presso Ivrea a Rivarolo Canavese
582	del Colle di San Bernardo	0,000	15,673	15,673	Da innesto con la S.S. n. 28 presso Borgo Ponte di Di Garesio a confine con la Regione Liguria
589	dei Laghi di Avigliana	3,600	47,640	44,040	Da Avigliana a Saluzzo
		47,640	61,476	13,836	
596	SI Dei Cairoli	56,606	62,141	5,535	Da confine con la Regione Lombardia all'innesto con la S.S. n. 11 presso Vercelli
596 Dir	Dei Cairoli	12,560	19,942	7,382	Da confine con la Regione Lombardia all'innesto con la S.S. n. 31 presso Casale Monferrato
631	di Valle Cannobina	0,000	25,530	25,530	Da innesto con la S.S. n. 34 a Cannobio a innesto con la S.S. n. 337 a Malesco
662	di Savigliano	15,500	27,330	11,830	Da innesto con la S.S. n. 20 presso Savigliano a Saluzzo
S.P. 10 var	Tangenziale di Alessandria	0,000	6,708	6,708	Da svincolo con la S.S. n. 494 a svincolo con la SS. n. 10
S.P. 45	Maranza - Terzo	8,700	15,371	6,671	Da innesto con la ex S.S. n. 456 presso Gianola a innesto con la S.P. n. 230 presso Montabone
S.P. 21	Nuova Bovesana	7,000	10,100	3,100	Da innesto con la S.S. n. 705 a innesto con la S.P. n. 21
S.P. 21	Bovesana	5,300	8,860	3,560	Da innesto con la nuova Bovesana a innesto con la S.P. n. 259
S.P. 142 var	Biellese variante	0,000	12,962	12,962	Da innesto con la S.P.n. 142/a a innesto con la S.P. n. 315 presso Masserano
S.P. 142/a	Biellese variante raccordo	0,000	2,529	2,529	Da Biella a innesto con la S.P. n. 142 var
S.P. 230	della val Boglione	0,000	3,000	3,000	Da innesto con la S.S. n. 30 presso Terzo a innesto con la S.P. n. 45 presso Montabone
S.P. 259		0,000	0,750	0,750	Da innesto con la S.P. n. 21 a innesto con la S.S. n. 20
S.P. 315	Burongo - Masserano	6,700	7,838	1,138	Da innesto con la S.P. n. 142 var a innesto con la ex S.S. n. 142

S.P. 338 var	Tangenziale sud di Biella	0,000	2,781	2,781	Da innesto con la S.P. 142/a a innesto con la S.P. n. 400/a
S.P. 400/a	Tangenziale Ovest di Biella	2,000	3,300	1,300	Da innesto con la S.P. n. 338 var a innesto con la S.P. 402
S.P. 402	Ponderano - Mongrado	0,000	2,818	2,818	Da innesto con la S.P. n. 400/a a innesto con la ex S.S. n. 338
S.P. 428	di Genola	0,000	4,714	4,714	Da innesto con la S.S. n. 20 presso Genola a Fossano
S.P. 456 var	Variante di Isola	0,000	2,875	2,875	Da svincolo della A33 presso Isola d'Asti a innesto con la ex S.S. n. 456
	Bretella di Carmagnola	0,000	4,200	4,200	Da innesto con la S.S. n. 20 a innesto con la S.P. n. 661
			TOTALE	1234,743	



PROVINCIA DI VERCELLI
SETTORE VIABILITA'



Geom. Rachele MANTOVANI



*Consiglio Superiore
dei Lavori Pubblici*

* * * *

Assemblea Generale

Adunanza del 31.03.2017

N. del Protocollo 5/2017

OGGETTO: *Richiesta di parere ai sensi dell'art. 1-bis, comma 1, del D.Lgs. n. 461/99 sulla proposta di revisione della rete stradale di interesse nazionale.*

L'ASSEMBLEA GENERALE

VISTA la nota prot. n. 00245 in data 13/01/2017, acquisita al n. 00443 del protocollo del Registro Ufficiale della Presidenza del Consiglio Superiore in data 23/01/2017 (Affare n. 5/2017), con la quale la Direzione Generale per le strade e autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali ha trasmesso, per esame e parere, l'affare in oggetto;

VISTA la nota prot. n. 00444 del 23/01/2017 con la quale è stata istituita la Commissione relatrice incaricata di riferire in Adunanza di Assemblea Generale sull'affare in oggetto;

ESAMINATI gli atti;

UDITA la Commissione relatrice (D'ANTONIO, RICCIARDI, RENZI R., CANTISANI, D'ANDREA, FADDA, MAZZIOTTA, FEDELI, VELTRI, RIGONI, BALZARINI, BARBIERI)

PREMESSO

Con nota prot. n. 00245 in data 13/01/2017, acquisita al n. 00443 del protocollo del Registro Ufficiale della Presidenza del Consiglio Superiore in data 23/01/2017 ed assegnata dalla Presidenza del Consiglio Superiore, con nota prot. 00444 di pari data, alla Commissione relatrice incaricata di riferire in Adunanza di Assemblea Generale (Affare n. 5/2017), la Direzione Generale per le strade e autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali ha trasmesso, per esame e parere di questo Consesso, ai sensi dell'art. 1 bis, comma 1, del D. Lgs. 461/99, la proposta della Direzione Generale stessa concernente la revisione della classificazione della rete stradale di interesse nazionale contenuta nelle tabelle allegate al D.Lgs. 461/99 medesimo.

Tale proposta, secondo quanto riportato nella nota sopra citata, riguarda *“la riclassificazione di ex strade statali (regionali o provinciali) e provinciali per circa km 6.576 complessivi”*.

La richiesta di parere è corredata dalla Relazione istruttoria, da n. 16 schede relative alle Regioni interessate dalla riclassificazione e da n. 20 planimetrie che riportano, con colorazioni diverse, l'attuale rete autostradale e stradale di interesse nazionale, la rete autostradale in concessione e la rete oggetto della proposta di riclassificazione.

Secondo quanto riportato nella suddetta Relazione istruttoria, *“la redazione della presente proposta di revisione della Rete di Interesse Nazionale è stata curata da un gruppo di lavoro presieduto dalla Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali e dalla Struttura Tecnica di Missione del MIT.*

Il gruppo di lavoro ha visto la partecipazione anche della Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, della Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali e della Direzione generale per i sistemi informativi e statistici.

Un forte contributo è altresì giunto da ANAS e dalla Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, che hanno messo a disposizione del gruppo di lavoro le relative informazioni trasportistiche ed ulteriori dati aggiornati.”

Si riporta di seguito la sopra citata nota prot. n. 00245 del 13/01/2017:

“OGGETTO: Richiesta di parere ai sensi dell'art. 1-bis, comma 1, del D.Lgs. n. 461/99 sulla proposta di revisione della rete stradale di interesse nazionale.

Si trasmette, per il parere di competenza previsto dall'art. 1-bis, comma 1, D.Lgs 461/99 (individuazione della rete autostradale e stradale di interesse nazionale, a norma dell'art. 98, comma 2, del D.Lgs. 31 marzo 1998 n. 112), la relazione istruttoria riguardante la proposta della scrivente Direzione Generale di revisione della rete stradale di interesse nazionale contenuta nelle tabelle allegate al D.Lgs 461/99 medesimo.

Tale proposta riguarda la riclassificazione di ex strade statali (regionali o provinciali) e di strade provinciali, per complessivi km 6.576,529.

Sono allegare alla relazione istruttoria n. 16 schede riguardanti le regioni interessate dalla riclassificazione e n. 20 planimetrie che, con differenti colorazioni, riportano l'attuale rete autostradale di interesse nazionale, la rete autostradale in concessione e la rete oggetto di riclassificazione.

Come evidenziato nella relazione istruttoria, le Regioni autonome Valle d'Aosta e Friuli Venezia Giulia e per le Province Autonome di Trento e Bolzano, non sono interessate dalla proposta in quanto il relativo riordino della viabilità, effettuato rispettivamente con i Decreti Legislativi n. 320/94, 111/2004 e 320/97, non ha richiesto alcuna riclassificazione.

Per quanto riguarda le Regioni Autonome di Sicilia e Sardegna, ad oggi non è stato ancora effettuato il trasferimento (ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 112/98) delle strade statali non inserite nella rete stradale di interesse nazionale di cui al D.Lgs. 461/99.”

Allegati: relazione istruttoria
n. 16 schede e n. 20 planimetrie.

CONSIDERATO

Con la nota di cui alle Premesse, la Direzione Generale per le strade e autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali ha trasmesso, per esame e parere del Consiglio Superiore ai sensi dell'art. 1 bis, comma 1 del D.Lgs. 461/99, la proposta della Direzione Generale stessa concernente la revisione della classificazione della rete stradale di interesse nazionale di cui alle tabelle allegate al D.Lgs. 461/99.

Tale proposta, definita nella nota di trasmissione di cui alle Premesse come “*riclassificazione di ex strade statali, attualmente regionali o provinciali, e di strade provinciali*”, in effetti riguarda una nuova classificazione di ex strade statali, attualmente regionali o provinciali, e di strade provinciali e comunali, per circa km 6.576 complessivi, con un significativo incremento della rete stradale di interesse nazionale, dell'ordine del 30% circa dello sviluppo totale attuale, pari a circa km 18.674, secondo i dati riportati nella Relazione istruttoria agli atti (Tabella IV).

La proposta è corredata, oltre che dalla Relazione istruttoria, da n. 20 planimetrie che evidenziano l'attuale rete autostradale e stradale di interesse nazionale, la rete autostradale in concessione e la rete oggetto della proposta di nuova classificazione, nonché da n. 16 schede relative a ciascuna delle Regioni interessate dalla nuova classificazione.

Infatti, secondo quanto precisato negli atti trasmessi, la revisione non riguarda le Regioni a statuto speciale e le Province Autonome di Trento e Bolzano, per le quali il trasferimento di strade è

effettuato – così come stabilito dall'art. 10 del D.Lgs. 112/98 – sulla base di quanto previsto dai rispettivi statuti. Né sono previsti trasferimenti nelle regioni Sicilia e Sardegna, che negli anni scorsi non avevano perfezionato il trasferimento di tratte di strade statali a regionali, come avvenuto nelle restanti regioni.

Per quanto riguarda il parere che deve essere reso da questo Consesso, si rammenta che l'art. 48 della legge 120/2010 ha modificato la procedura di classificazione amministrativa delle strade e delle autostrade, abrogando la procedura previgente (ultimo periodo dell'art. 1, comma 4, lettera "b" della legge n. 59 del 15.03.1997) ed inserendo l'art. 1-bis al D.Lgs. n. 461/1999. Quest'ultimo, al comma 1 stabilisce: *"Alle modifiche della rete autostradale e stradale nazionale esistente, individuata ai sensi del presente decreto, si provvede, su iniziativa dello Stato o delle Regioni interessate, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Consiglio Superiore dei lavori pubblici e previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano di cui all'art. 2 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sentite le Commissioni parlamentari competenti per materia"*.

Al riguardo l'Assemblea rileva innanzi tutto che, in effetti, la proposta di nuova classificazione trasmessa costituisce un documento propedeutico alla predisposizione della proposta definitiva, sulla quale il Consiglio Superiore deve rendere il proprio parere e che dovrà essere allegata allo schema di DPCM, ai sensi dell'art. 1-bis del D.Lgs. n. 461/1999.

Infatti, secondo quanto riportato nella Relazione istruttoria agli atti, *"(...) lo scopo del presente documento è, quindi, quello di definire le modalità propedeutiche al perseguimento, all'interno dell'attuale quadro normativo, di una celere revisione della rete stradale di interesse nazionale, che dovrà necessariamente essere imperniata all'interno del sistema infrastrutturale nazionale e quanto più possibile essere il frutto di un percorso concertato e condiviso.*

Sono stati altresì previsti ulteriori sviluppi ed implementazioni del progetto di che trattasi, al fine di mantenere ed espandere i risultati ottenuti, anche attraverso eventuali azioni correttive.

(...) Il presente documento costituisce ovviamente una fase intermedia della generale revisione della rete stradale, che dovrà tenere conto di ulteriori approfondimenti e, soprattutto, del processo di confronto con le regioni. A conclusione dell'intero processo, quindi, sarà possibile definire formalmente la consistenza della Rete di Interesse Nazionale e, per differenza, l'estensione della rete in capo agli enti territoriali e locali."

Pertanto, in considerazione di quanto sopra riportato, il presente parere è finalizzato in particolare a fornire indirizzi e criteri metodologici per la redazione della proposta definitiva di nuova classificazione, che dovrà essere sottoposta al parere definitivo del Consiglio Superiore.

Ciò preliminarmente osservato, per quanto concerne i contenuti del documento in esame ed il

contesto normativo ed istituzionale in cui la relativa proposta si inserisce, l'Assemblea esprime le seguenti considerazioni secondo profili multidisciplinari di analisi:

Quadro normativo ed istituzionale di riferimento

Secondo quanto riportato nel documento in esame, con l'emanazione della legge n. 59 del 1997, cosiddetta legge "Bassanini", con la quale il Governo venne delegato ad emanare i decreti legislativi per il conferimento alle Regioni e agli enti locali di funzioni e compiti amministrativi, prese avvio anche il processo di trasferimento dallo Stato alle Regioni della rete stradale, allora consistente in 45.699,362 km, dei quali 44.021,440 gestiti dall'ANAS e 1.677,922 gestiti dalle Province Autonome di Trento e Bolzano.

L'individuazione della rete autostradale e stradale di interesse nazionale è stata attuata, ai sensi dell'art. 98, comma 2, del D.Lgs. n. 112/98 ("Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59"), tramite il successivo D.Lgs. 29 ottobre 1999, n. 461.

A seguito dell'emanazione del D.Lgs. n. 112/98, era stata in effetti attivata una politica ispirata alla sussidiarietà amministrativa fra lo Stato e le altre istituzioni costituenti la Repubblica (i Comuni, le Province, le Città metropolitane, le Regioni e lo Stato); tale profilo ha poi trovato fondamentale riconoscimento costituzionale con la modifica del Titolo V della Costituzione nel 2001 ed il rafforzamento della forma della Repubblica caratterizzata dal ruolo delle Regioni e delle autonomie locali. In quel contesto, è avvenuto fra il 2000 e 2001 il passaggio di oltre il 50% delle strade dallo Stato alle Regioni, con l'opzione, per le stesse Regioni, di trasferire alle Province la gestione operativa e manutentiva del sistema della viabilità regionale.

Sotto il profilo della potestà pianificatoria e programmatica, le Regioni hanno assunto così la titolarità a livello regionale della programmazione viaria e di coordinamento con altri settori di competenza, come la logistica, i trasporti pubblici locali e la mobilità comunale integrata con la pianificazione urbanistica.

Ciò, tuttavia, come rilevato nel documento in esame, *"è avvenuto in totale assenza di un modello di governance di base"*. Infatti la "devoluzione" della rete stradale non è stata accompagnata da chiare scelte strategiche e da adeguate risorse finanziarie, che potessero mettere in condizione gli enti locali di gestire le nuove funzioni in modo adeguato, inducendo così una differenziazione dei modelli gestionali al variare dei confini territoriali. Il quadro giuridico incerto, o quanto meno debole, ha condotto, quindi, ad una "regionalizzazione" di parte del sistema stradale, non finalizzata all'obiettivo di *"creare maglie stradali adeguate in termini logistici"*.

L'evoluzione del quadro concernente la pianificazione nazionale delle infrastrutture non può quindi più prescindere da un riordino generale delle riforme passate, che, come evidenziato, a quasi venti anni di distanza dalla riforma "Bassanini" ha scontato evidenti dissimmetrie territoriali.

La legge n. 56/2014 (cosiddetta "legge Delrio") ha prospettato un cambio di strategia ed un conseguente disegno di sistema verso una configurazione basata su una razionalizzazione del quadro istituzionale, con maggiori responsabilità e competenze dello Stato e minor decentramento e sussidiarietà.

Peraltro attualmente, a seguito della mancata riforma del Titolo V della Costituzione, resta invariato l'assetto istituzionale del Paese con la relativa ripartizione delle competenze tra Stato ed Autonomie, che vede tuttora le Province come parte della composizione istituzionale della Repubblica.

In questo scenario, diventa ancor più indispensabile ed urgente procedere ad un riordino più razionale della rete stradale, nell'ambito di un processo generale ed organico di messa a punto degli strumenti di pianificazione e programmazione dei trasporti, come previsti anche dal vigente Codice di cui al D.Lgs. n. 50/2016.

Tutto ciò rilevato e condiviso rispetto a quanto evidenziato nel documento in esame, appare opportuno che nella proposta definitiva di nuova classificazione venga inserito almeno un riferimento agli obiettivi e alle scelte strategiche poste a base degli strumenti di pianificazione e programmazione dei trasporti previsti dal Codice, nonché agli atti vigenti od adottati di pianificazione territoriale regionale (tutte le Regioni sono dotate di un P'ER ed alcune anche del Piano paesaggistico) e provinciale (tutte sono dotate di un PTCP vigente od adottato), oltre evidentemente a considerare i Piani dei Trasporti (e della logistica) regionali disponibili (e provinciali ove presenti).

Inoltre potrebbe risultare opportuno effettuare un confronto con le Regioni e le Province sulla proposta elaborata, non soltanto ex post, in sede di Conferenza Permanente Stato-Regioni come previsto dalla normativa, ma anche in qualche misura ex ante, con un passaggio di feedback sul percorso già compiuto nel redigere la proposta.

L'ultimo suggerimento trova anche una più mirata motivazione con riferimento a quella parte della proposta che appare meno oggettiva o riferibile a criteri di carattere geografico e dunque non del tutto convincente; si fa riferimento ai criteri del Codice della strada che riguardano l'allacciamento alla rete delle strade statali dei "*centri di particolare importanza industriale o di particolare importanza turistica e climatica*" (p.to d3 art. 2, comma 6, del D.Lgs. n. 285/1992), nonché le strade che "*costituiscono diretti ed importanti collegamenti tra strade statali*" (p.to c2 art. 2, comma 6, del D.Lgs. n. 285/1992).

E' infatti evidente come possa essere utile giovare anche della conoscenza di strategie e politiche territoriali, ambientali e socioeconomiche che la pianificazione e programmazione regionale del territorio, del paesaggio, dell'ambiente e della mobilità, può aver individuato o promosso con uno sguardo più mirato alla previsione oltre che al riconoscimento di uno status quo.

Considerazioni di metodo

Si rileva innanzi tutto che la formulazione di una proposta di riclassificazione delle strade statali basata sullo sviluppo di quanto previsto dalla normativa, secondo criteri di pianificazione e in termini tecnici funzionali e non solo amministrativi, è di per sé da valutare favorevolmente.

L'obiettivo sostanziale della proposta di cui trattasi, secondo quanto riportato nel documento trasmesso, è quello di individuare una maglia di strade di primo livello funzionale ed efficiente, ponendo le basi per una pianificazione nazionale del settore dei trasporti attraverso la revisione dell'attuale rete stradale di interesse nazionale.

Ulteriore obiettivo, evidenziato nel documento stesso, è quello di perseguire l'aggiornamento del Piano Generale dei trasporti e della logistica (PGTL), offrendo attraverso questa proposta di revisione uno dei documenti cardine di tale processo.

Peraltro, sulla base di quanto emerso in questa prima fase di elaborazione del documento in esame, come già rilevato, si evidenzia la carenza a monte di una pianificazione territoriale, in particolare nel settore trasportistico, finalizzata alla razionalizzazione della rete, che definisca anche criteri specifici da applicare nella riclassificazione delle strade, alla luce dei quali verificare non soltanto il documento trasmesso, ma anche la validità e l'attualità dei criteri a suo tempo introdotti dal Codice della Strada.

Fermi restando i riferimenti forniti dal Codice della strada e dal documento strategico elaborato dallo stesso Ministero ("*Connettere l'Italia*"), appare necessario che la rete degli itinerari che deriva da tale prima elaborazione - quindi con tutte le incertezze e approssimazioni che derivano dalle indeterminazioni generate dalle possibili interpretazioni della norma, ben evidenziate nella stessa proposta - sia puntualmente verificata sotto il profilo tecnico, ragione per la quale, motivatamente, viene richiesto il parere del Consiglio Superiore dei LLPP.

Pertanto occorre preliminarmente distinguere i due ambiti tecnici all'interno dei quali dovrebbe essere analizzata la problematica sottesa alla proposta di riclassificazione:

- l'ambito della pianificazione strategica, che si basa sulla definizione di taluni parametri di funzionalità del sistema dei trasporti, atti a garantire equivalenti condizioni di accessibilità all'intero territorio del Paese;
- l'ambito della programmazione e delle modalità di adeguamento e gestione degli interventi sulla rete, al fine di assicurare, con lo stesso obiettivo di garantire pari condizioni di accessibilità, il conseguimento degli standard funzionali assegnati ai diversi rami stradali della stessa.

Riguardo alla pianificazione strategica, si ritiene che i parametri di riferimento per valutare il grado funzionale o di accessibilità che deve essere garantita da itinerari, e non da singole infrastrutture, debbano essere oggettivi al pari di taluni fra quelli assunti nel documento in esame.

Allo stesso tempo non debbono però essere tali da escludere valutazioni essenziali, quali quella del tempo di collegamento garantito dagli itinerari stessi in rapporto ai chilometri percorsi.

La metodologia e i parametri per stabilire a quale porzione della rete stradale debba essere assegnato il primo livello funzionale - così come definito dalla pianificazione nazionale e dai piani di trasporto delle Regioni - dovrà tener conto di questa considerazione sull'accessibilità quale elemento fondamentale da porre a base della proposta di riclassificazione.

Appare tuttavia evidente che, per effettuare l'analisi di funzionalità della rete con queste modalità, è necessario integrare l'approccio metodologico rispetto a quello utilizzato nel documento agli atti, poiché esso si deve anche basare sulla analisi della rete attraverso la sua rappresentazione, tramite "modellizzazione" del territorio, dell'offerta (le strade, le ferrovie, le autostrade e le strade provinciali di completamento delle precedenti), della domanda (le O/D degli spostamenti ed i volumi di traffico sulle infrastrutture), dell'interazione domanda/offerta. A ciò si deve aggiungere, in riferimento al territorio ed al suo sviluppo, l'aspetto fondamentale delle previsioni di mobilità, dato che la rete revisionata dovrà assolvere alla funzione assegnata in riferimento all'arco di vita "utile" del piano, non solo quindi per soddisfare la domanda di mobilità attuale.

Senza quindi addentrarsi in questioni tecniche di dettaglio, l'approccio metodologico seguito non può essere considerato soddisfacente, dato l'obiettivo sotteso, e pertanto deve essere approfondito e sviluppato secondo un'ottica più ampia ed integrata.

Inoltre, come già rilevato, si deve evidenziare quale elemento di debolezza quello di rimandare il confronto con la pianificazione nazionale (PGTL) e con quella delle Regioni alla fase finale del processo, quale confronto con le attese manifestate in quelle sedi.

Al contrario si ritiene che, se proprio si fosse reso necessario per ragioni di tempo utilizzare un percorso di piano quale quello attuato, sarebbe stato necessario partire dal PGTL e dalla pianificazione delle Regioni, per estrarre dai processi di piano adeguatamente sviluppati in quelle sedi, quantomeno a livello previsionale, gli elementi sulla funzionalità delle reti stradali anche in riferimento al ruolo parallelo delle autostrade, delle ferrovie e delle reti stradali provinciali, elemento questo che non può essere trascurato nella valutazione del grado di accessibilità del territorio.

Ciò non deve essere considerato in contrasto con quanto previsto dall'art. 1 bis del D.Lgs. 461/99 laddove la procedura per la riclassificazione amministrativa (punto 4 del documento) viene così declinata: a) adozione proposta; b) acquisizione del parere del CSLLPP; c) trasmissione della proposta alla PCM; d) parere della Conferenza permanente Stato-Regioni e delle Commissioni parlamentari; e) emanazione del DPCM.

Infatti, come già rilevato, non è precluso che già nella fase di formulazione della proposta, e quindi prima del parere tecnico del CSLLPP, vengano esperiti tutti gli approfondimenti tecnici, di

tipo trasportistico o di confronto con la pianificazione strategica ed economica regionale, che risultano funzionali anche all'espressione del parere dell'Organo tecnico consultivo, motivatamente introdotto dalla modifica al DLgs 461/99.

Inoltre, in riferimento al programma ed alla modalità di gestione degli interventi di riqualificazione del sistema stradale, al fine di assicurare il grado di accessibilità richiesto alla rete in capo all'ANAS ed a quelle trasferite alle Regioni, sono opportune alcune precisazioni tecnico/amministrative. A prescindere dalla volontà di ciascuno di tali soggetti di assumere nelle proprie competenze tali reti in misura più o meno estesa in termini chilometrici, l'accessibilità, se non garantita da una parte degli itinerari, deve essere comunque assicurata attraverso interventi sulla rete, di potenziamento di taluni rami, o di riqualificazione o di messa a norma. In merito si rileva che non appare definito attraverso quali priorità sarebbe strutturato il programma di intervento sulle reti. Dal punto di vista tecnico questo aspetto deve essere trattato adeguatamente, in particolare per i riflessi sull'accessibilità attesa.

Sul piano dei contenuti del documento, si rileva che l'assunzione dei criteri indicati dall'art. 2 comma 6 del D.Lgs 285/1992 (Codice della Strada) costituisce l'unico riferimento normativo a cui riferirsi per la definizione delle reti di strade statali, riferimento quest'ultimo non del tutto idoneo anche al momento della sua emanazione. Ciò non tanto per la debolezza degli stessi criteri per giungere a definire reti di strade statali, quanto per il fatto che l'estensibilità interpretativa di alcuni di essi determina di fatto l'incoerenza del costrutto generale. Il criterio "*Costituiscono diretti e importanti collegamenti fra strade statali*" è ad esempio uno di questi.

Inoltre, come già evidenziato, alcuni criteri sono del tutto lasciati alla soggettività interpretativa, come ad esempio il criterio "*Allacciano alla rete delle strade statali centri di particolare importanza industriale o di particolare importanza turistica e climatica*", al quale "viene in soccorso" il documento "*Connettere l'Italia*", in cui tuttavia l'alea di soggettività viene corretta con un risultato del tutto parziale, a meno di non ricorrere, per integrare tali parziali indicazioni, ai contenuti dei Piani Regionali di sviluppo del territorio, dell'industria, del turismo, ecc.

Da ciò deriva l'esigenza che l'analisi degli ambiti tecnici, attraverso la pianificazione strategica di tipo trasportistico e l'analisi della programmazione funzionale delle reti, finalizzate ad assicurare pari accessibilità e sviluppo ai territori, debba completare e verificare la prima lettura consentita dai soprarichiamati criteri, della cui consultazione - si comprende - non si può fare a meno.

Infatti l'aver lasciato all'ultima fase del processo la consultazione con le Regioni e con lo stesso MIT per il PGTL, e l'aver assunto come base conoscitiva territoriale, ad esempio, la griglia dei 141 distretti industriali dell'ISTAT o i distretti turistici individuati con decreti MIBACT, i Siti UNESCO e le Città d'Arte, ha portato a delle macroscopiche sottovalutazioni, quali l'assenza di importanti nuclei industriali e dei più frequentati ambiti turistici del Paese, nonché di alcuni

interporti individuati dalla legislazione nazionale in materia.

E' del tutto evidente che individuare la rete di livello funzionale principale, da un lato senza la presenza dei carichi veicolari su di essa, e, dall'altro, senza i più importanti generatori di traffico, rende la metodologia impiegata non sufficiente anche dal punto di vista dell'analisi dello status quo.

Analisi dei criteri adottati nella proposta di riclassificazione

La proposta all'esame presenta una significativa valenza tecnica, in relazione alla necessità di attribuire a ciascun tronco stradale una precisa funzione e rilevanza rispetto alle esigenze di mobilità e alla collocazione delle infrastrutture nel territorio. Ciò risulta particolarmente importante al fine di conseguire la massima omogeneità e coerenza delle connessioni stradali, ricomprese in ciascun livello della rete (primaria, principale, secondaria e locale) e, al contempo, realizzare un'efficace interconnessione tra detti livelli, così da offrire una completa e valida infrastrutturazione del territorio.

Risulta dunque opportuno considerare quali siano i criteri informatori della proposta di revisione della rete stradale nazionale, e se sussistano le condizioni per condividere nel merito il programma in essa delineato.

Sulla base dei principi generali, sopra richiamati, relativi alla funzione della rete viaria nel territorio, le strade possono essere riconosciute e classificate in base alle loro caratteristiche geometrico-strutturali (classificazione "tecnica" ex art. 2 comma 2 del D.Lgs. n. 285/1992 - Codice della Strada), nonché in base alla loro appartenenza "amministrativa" (art. 2 comma 6, per le strade extraurbane).

In un sistema viario coerente ed equilibrato, le due condizioni ("tecnica" e "amministrativa"), pur distinte, dovrebbero trovare una sostanziale corrispondenza, per lo meno in termini di indirizzi strategico-gestionali e di pianificazione territoriale.

Focalizzando l'attenzione sul profilo "amministrativo" che riguarda la proposta all'esame, la norma primaria (il citato art. 2 comma 6 del CdS) stabilisce altresì i presupposti in base ai quali si può riconoscere l'appartenenza delle singole strade alla rete statale. Essi sono così precisati:

«Le strade extraurbane si considerano statali quando:

- a) costituiscono le grandi direttrici del traffico nazionale;*
- b) congiungono la rete viabile principale dello Stato con quelle degli Stati limitrofi;*
- c) congiungono tra loro i capoluoghi di regione;*
 - c1) congiungono tra loro i capoluoghi di provincia situati in regioni diverse;*
 - c2) costituiscono diretti ed importanti collegamenti tra strade statali;*
- d) allacciano alla rete delle strade statali i porti marittimi;*
 - d1) allacciano alla rete delle strade statali gli aeroporti;*
 - d2) allacciano alla rete delle strade statali i centri di particolare importanza industriale;*

*d3) allacciano alla rete delle strade statali i centri di particolare importanza turistica e climatica;
e) servono traffici interregionali o presentano particolare interesse per l'economia di vaste zone del territorio nazionale».*

Al riguardo, sul piano metodologico, occorre in primo luogo evidenziare che, per poter considerare compiutamente se ciascun tronco stradale – del quale si propone la riclassificazione a livello di rete statale – possieda effettivamente i requisiti indicati, risulterebbe necessario compiere una specifica e puntuale valutazione; il Codice della strada non prevede, infatti, la possibilità di aggregare un intero gruppo di strade in un'unica procedura di classificazione e adottare in tal senso un unico provvedimento.

In base a quanto fin qui osservato, risulta evidente che tale questione non riveste soltanto un interesse meramente procedurale, ma si propone anche per assicurare il necessario discernimento, da sviluppare caso per caso, sulle caratteristiche di ciascuna strada e sulla possibilità di annoverare la stessa nella rete stradale nazionale.

Viceversa, nel documento in esame, la proposta di riclassificazione riguarda un enorme numero di infrastrutture, per un'estesa complessiva di oltre 6000 km, che per di più non presentano neanche caratteristiche omogenee tra di loro.

La richiesta valutazione tecnica, pertanto, non può essere di fatto sviluppata.

Inoltre, occorre evidenziare un'altra rilevante contraddizione rispetto ai principi stabiliti nell'ordinamento richiamato. Poiché il pregresso trasferimento delle strade – dallo Stato alle Regioni – avvenne sotto un quadro normativo e regolamentare sostanzialmente immutato rispetto all'attualità, e le condizioni fattuali (traffico, caratteristiche geografico-territoriali, situazione socio-economica delle aree interessate, ...) non hanno subito modifiche significative (salvo sporadici e irrilevanti casi particolari), ne consegue che se allora si riconobbero le condizioni per un "declassamento" amministrativo delle strade, anche oggi tali condizioni sono sussistenti e dunque confliggono con la richiesta di riammissione al rango di strade statali.

Un altro elemento meritevole di attenzione è costituito dalla circostanza per cui la proposta di revisione prevede solo passaggi dal livello regionale, provinciale e comunale a quello nazionale, e non viceversa. Proprio in considerazione della necessità di verificare la presenza dei requisiti previsti per la classificazione al livello nazionale, appare quanto meno singolare che non vi siano elementi stradali, già appartenenti alla rete gerarchicamente sovraordinata, che nel tempo abbiano di fatto perduto le caratteristiche proprie di tale rete e che pertanto, nell'ambito di un processo di ridefinizione, debbano attualmente essere declassati al livello inferiore.

Infine, sempre sul piano metodologico, si deve considerare che, a fronte di un trasferimento così massiccio di infrastrutture dall'ambito di competenza delle Regioni a quello statale, si presentano rilevanti effetti di carattere economico, in relazione agli oneri di gestione e manutenzione della rete

nonché agli investimenti necessari per garantirne la piena funzionalità nel tempo. Anche nell'auspicabile caso di maggiori dotazioni finanziarie, che possano eventualmente rendersi disponibili nel futuro, si dovrà considerare uno spostamento e un riequilibrio delle priorità di azione da parte del gestore della rete; ciò, in prospettiva, potrebbe confliggere con le politiche di coesione e di riequilibrio tra le diverse aree e Regioni del Paese.

Passando all'esame di alcuni aspetti di dettaglio, si sottolinea che, tra i requisiti previsti dal Codice della strada per la classificazione a livello di rete statale, il primo riguarda il riconoscimento delle caratteristiche proprie delle "grandi direttrici del traffico nazionale". Tale condizione, come pure quella relativa alla natura di "collegamento diretto tra le strade nazionali", dovrebbe tener conto, oltre che di una valutazione essenzialmente geografica, anche delle effettive condizioni di utilizzo (attuali o previste nel futuro) e della eventuale ridondanza delle connessioni.

Invece, nella documentazione allegata alla proposta, non vi sono dati quantitativi relativi ai volumi di traffico rilevati e alla loro composizione (benchè nella Relazione istruttoria siano richiamate "*informazioni trasportistiche*"), né valutazioni o analisi relative alla lunghezza delle percorrenze, alla composizione degli itinerari, alle modalità di fruizione delle infrastrutture.

Ciò vale sia per gli archi dei quali si propone l'acquisizione alla rete nazionale, sia per altri archi stradali e/o autostradali che possono costituire alternative di itinerario o di collegamento nell'ambito degli stessi territori attraversati.

Numerosi appaiono invece i casi in cui le condizioni previste dal Codice appaiono sostanzialmente contraddette, pur se sulla base di considerazioni necessariamente qualitative (mancando, come si è già rilevato, elementi oggettivi di valutazione).

Solo a titolo esemplificativo e non esaustivo, si richiamano alcune situazioni caratteristiche, citando strade ricadenti in diverse Regioni:

- Nel Lazio: la SS 148 Pontina, dove il traffico prevalente non ha una percorrenza nazionale ma tipicamente regionale;

- In Abruzzo: la SS 151 della Valle del Tavo, dove il collegamento tra le strade nazionali è ben garantito dal raccordo autostradale tra la A25 e la A14, nonché la SS 5 quater/dir del casello di Tagliacozzo, per la quale il criterio di inserimento è basato soltanto sul ruolo di "adduzione" all'Autostrada A24, che non risulta tra i criteri del Codice della Strada;

- In Liguria: la SS 225 della Fontanabuona, che ha percorrenza parallela alla A12 ed è posta a breve distanza dalla stessa;

- Nelle Marche: la SS 423 Urbinate, che costituisce di fatto una diversione della SS 73bis, verosimilmente destinata al solo traffico di prossimità;

- In Toscana: la SS 65 della Futa, la cui storica funzione di connessione tra i versanti appenninici è certamente superata dalla presenza del collegamento autostradale, per di più recentemente

duplicato;

- In Campania: la SP 430 (non ex statale), che di fatto è un'alternativa alla SS 18 e pertanto appare come un raddoppio.

Si segnala inoltre il caso singolare della SS 486, che compare tra gli archi da riclassificare nella mappa della Regione Toscana, ma non in quella dell'Emilia Romagna.

Conclusivamente, in relazione agli aspetti tecnici sottesi alla proposta di revisione all'esame, si ritiene necessario che vengano acquisite e sviluppate ulteriori e rilevanti basi conoscitive, soprattutto in relazione alla funzione di mobilità assoluta dagli archi della rete oggetto di riclassificazione.

Infatti, solo all'esito di tali valutazioni, sarà possibile esaminare, caso per caso, la ricorrenza dei requisiti previsti dal Codice della strada per la classificazione delle strade statali.

Nella revisione e sviluppo del documento potrà anche essere valutata la possibilità di adozione di criteri di gradualità nella nuova classificazione attraverso fasi di definizione e tempi differenziati.

Tutto ciò premesso e considerato, l'Assemblea Generale all'unanimità

E' DEL PARERE

CHE la "Proposta di revisione della rete stradale di interesse nazionale" di cui al documento datato 13.01.2017 debba essere rivista e integrata secondo quanto riportato nei suesposti Considerato, per essere sottoposta all'esame del Consiglio Superiore, ai sensi dell'art. 1-bis, comma 1, del D.Lgs. n. 461/99, nella versione definitiva da allegare al relativo schema di D.P.C.M., la cui elaborazione si raccomanda che avvenga a seguito di un articolato e approfondito confronto con le Regioni nell'ambito della Conferenza Unificata.

LA PRESENTE COPIA COMPOSTA DI N. 13 FOGLI E'
CONFORME ALL'ORIGINALE ESISTENTE PRESSO LA
SEGRETERIA GENERALE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI
LAVORI PUBBLICI.

IL SEGRETARIO GENERALE



GIUSEPPE IANNIELLO
11 apr 2017 13:31



Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
Torona Sezione



Adunanza del 18 aprile 2019

N. del. Protocollo 19/2019

OGGETTO: Richiesta di parere ai sensi dell'art. 1-bis, comma 1, del D.Lgs. n. 461/1999 sulla proposta di revisione della rete stradale di interesse nazionale relativa alle Regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte, Toscana e Veneto.

LA SEZIONE

VISTA la nota n. 3187 del 08/03/2019 con cui la Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali - Div. - II[^] - VI[^] ha trasmesso, per esame e parere, la documentazione relativa alla proposta di revisione di cui all'oggetto, comprensiva di specifica "Relazione Istruttoria";

ESAMINATI gli atti trasmessi;

VISTI i voti n. 5 del 31/03/2017 e n. 64 del 24/11/2017 dell'Assemblea Generale di questo Consesso,

UDITA la Commissione Relatrice (FERRANTE, AVAGNINA, RICCIARDI, D'ANDREA, FADDA, CANTISANI, NICOLOSI MAZZIOTTA, LOMBARDO, ROTONDO, FEDELI, BALZARINI, BARBIERI, CAPOROSSO, SESTINI, RANIERI, CHIRIVI, PUGGELLI)



PREMESSO

Con nota n. 3187 del 08/03/2019, di seguito riportata, la Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali - Div. - II[^] - VI[^] ha trasmesso la documentazione relativa alla proposta di revisione della rete stradale di interesse nazionale relativa alle Regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte, Toscana e Veneto.

“Si trasmette, per il parere di competenza previsto dall’art. 1-bis, comma 1, del D.Lgs. 461/99 (individuazione della rete autostradale e stradale di interesse nazionale, a norma dell’art. 98, comma 2, del D.lgs. 31 marzo 1998, n. 112), la relazione istruttoria riguardante la proposta della scrivente Direzione Generale di revisione della rete stradale di interesse nazionale contenuta nelle tabelle allegate al D.Lgs. 461/99 medesimo, relativa alle Regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte, Toscana e Veneto.

Tale proposta riguarda la riclassificazione di ex strade statali e di strade provinciali, per complessivi km 3.714,079 e la declassificazione di km 108,802.

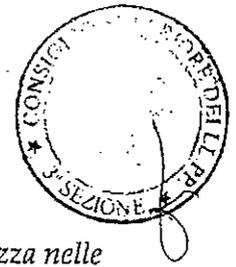
Sono allegate alla relazione istruttoria n. 5 tabelle riguardanti la rete stradale da riclassificare nelle Regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte, Toscana e Veneto, n. 3 tabelle riguardanti la rete stradale da declassificare nelle Regioni Emilia Romagna, Piemonte e Veneto, e n. 5 planimetrie.

Come evidenziato nella relazione istruttoria, la proposta inviata è relativa al completamento della revisione della rete stradale di interesse nazionale per il quale codesto consesso si è già espresso con voto n. 64 nell’adunanza del 24 novembre 2017 relativo alle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria.

Si ricorda che le Regioni Autonome Valle d’Aosta e Friuli Venezia-Giulia e per le Province Autonome di Trento e Bolzano, non sono interessate dalla proposta in quanto il relativo riordino della viabilità effettuato rispettivamente con i Decreti Legislativi nn. 320/94, 111/2004 e 320/97, non ha richiesto alcuna riclassificazione.

Per quanto riguarda le Regioni Autonome di Sicilia e Sardegna, ad oggi non è stato ancora effettuato il trasferimento (ai sensi dell’art. 10 del D.Lgs. 112/98) delle strade statali non inserite nella rete stradale di interesse nazionale di cui al D.Lgs. 461/99”.

Per un inquadramento generale della questione, si riporta di seguito la precitata relazione istruttoria.



“PREMESSE E RIEPILOGO DELL'ITER APPROVATIVO

La Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali ha provveduto, mediante la nota prot. n. 245 del 13 gennaio 2017, alla trasmissione al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici della prima “Relazione Istruttoria”, concernente la proposta di revisione della rete stradale di interesse nazionale, così come previsto dall’art. 1-bis del d.lgs. 29 ottobre 1999, n. 461.

Successivamente, in data 9 marzo 2017, presso l’aula parlamentino di questo Ministero, si è tenuto un incontro con la Commissione relatrice del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici preposta alla disamina della suddetta proposta di revisione. Nel corso di tale incontro, questa Direzione generale ha provveduto alla presentazione della proposta di revisione della rete stradale di interesse nazionale anche attraverso la rappresentazione di alcune slide che hanno descritto il percorso intrapreso.

La Commissione, pur apprezzando l’impostazione generale del lavoro eseguito, ha manifestato alcune osservazioni ed alcune perplessità di carattere sia tecnico che procedurale, che hanno condotto la stessa Commissione a chiedere alla scrivente Direzione generale la predisposizione di una relazione integrativa che affrontasse i seguenti aspetti:

- approfondimento della metodologia utilizzata;*
- confronto con le regioni;*
- aderenza della proposta di revisione alla pianificazione nazionale;*
- rilevanza della proposta, in termini di km di strade trasferite.*

Per i motivi su esposti, mediante una seconda “Relazione Integrativa”, trasmessa con nota prot. n. 2506 del 22 marzo 2017, questa Direzione generale ha analizzato nel dettaglio le questioni sollevate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, dotando il Consesso di una ulteriore documentazione, ad integrazione di quanto già sottoposto nel gennaio 2017, e, in particolare, sono stati forniti i dati di traffico concernenti sia le strade rientranti nell’attuale rete gestita da ANAS sia delle strade oggetto della proposta di trasferimento.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, mediante l’adunanza del 31 marzo 2017 (affare n. 5/2017), esaminati gli atti trasmessi da questa Direzione generale ed udita la Commissione relatrice, si è espresso in merito alla revisione della rete stradale di interesse nazionale proposta dal MIT, raccomandando di rivedere ed integrare la stessa “a seguito di un articolato e approfondito confronto con le Regioni nell’ambito della Conferenza Unificata”.

Stante tutto quanto su esposto, la scrivente Direzione generale ha avviato ulteriore specifica istruttoria finalizzata al perfezionamento dell’originaria proposta secondo le indicazioni contenute nel suddetto parere.



La Direzione ha aperto specifici tavoli tecnici con le Regioni ed ha ritenuto di poter accogliere parte delle richieste avanzate dalle stesse. A seguito di un articolato e approfondito confronto con le Regioni nell'ambito della Conferenza Unificata, in data 3 Agosto 2017 è stata raggiunta l'intesa con le Regioni: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria.

Mentre le Regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto hanno richiesto un rinvio al fine di consentire ulteriori approfondimenti.

Questa Direzione generale, con nota n. 9194 dell'11.10.2017, ha trasmesso la documentazione istruttoria a seguito della Conferenza Unificata unitamente alle tabelle aggiornate che hanno previsto la riclassificazione di 3.601,024 km e la declassificazione di 592,424 km.

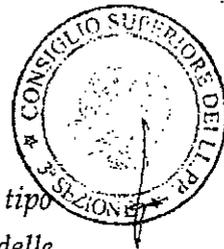
Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, mediante l'adunanza del 24 novembre 2017 (affare n. 64/2017), esaminati gli atti trasmessi da questa Direzione generale ed udita la Commissione relatrice, si è espresso in merito alla revisione della rete stradale di interesse nazionale proposta dal MIT, prendendo atto dell'Intesa già perfezionata con la Conferenza Unificata Stato Regioni, e formulando le osservazioni contenute nei considerato del Voto.

A seguito dei sopracitati pareri del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ed acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica, in data 20 febbraio 2018 è stato emesso il relativo Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 98 del 28 aprile 2018.

Successivamente sono stati riaperti i tavoli con le Regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto. La Direzione durante gli incontri avvenuti, con le 4 Regioni citate oltre alla Regione Toscana interessata da 2 strade di confine con l'Emilia Romagna, nei giorni 31 maggio, 19 giugno, 2 e 17 luglio e 2 ottobre 2018, ha ritenuto di poter accogliere parte delle richieste avanzate dalle stesse. A seguito di un ulteriore, articolato e approfondito confronto con le Regioni nell'ambito della Conferenza Unificata, in data 15 Novembre 2018 è stata raggiunta l'intesa con le Regioni Emilia Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto, mentre in data 22 Novembre 2018 è stata raggiunta l'intesa con la Regione Piemonte, che hanno previsto la riclassificazione di 3.714,079 km e la declassificazione di 108,802 km.

1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Il Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) ed il relativo regolamento di attuazione (D.P.R. 16 Dicembre 1992, n. 495 s.m.i.) hanno previsto un



sistema di classificazione delle strade articolato su due livelli: il primo, basato su criteri di tipo tecnico-funzionale in relazione alle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali delle strade, (articolo 2, commi 2, 3 e 4 del citato d.lgs. n. 285/1992), il secondo, rispondente ad esigenze di carattere amministrativo, volto ad individuare, in relazione all'uso delle strade e alle diverse tipologie dei collegamenti svolti, gli enti proprietari delle strade (articolo 2, commi 5, 6 e 7).

L'art. 2, commi 5 e 6, del Codice della Strada, per le esigenze di carattere amministrativo e con riferimento all'uso e alle tipologie dei collegamenti svolti, fissa, per l'identificazione delle strade statali, una molteplicità di criteri finalizzati inequivocabilmente a contenere lo sviluppo chilometrico delle singole maglie che costituiscono la rete stradale nazionale:

- per la gestione attiva dei traffici;
- per garantire complementarità alla rete autostradale;
- per il miglioramento di itinerari per i quali non esiste sufficiente viabilità alternativa;
- per garantire accessibilità alla rete autostradale e alle reti europee.

Con il d.lgs. del 31 Marzo 1998, n. 112 viene data attuazione al sistema di conferimento di funzioni e compiti (prima esercitati dallo Stato) alle Regioni e agli Enti Locali, secondo quanto previsto dalla Legge n. 59/1997.

All'individuazione, dal punto di vista amministrativo, della rete autostradale e stradale nazionale ai sensi dell'art. 98, comma 2 del d.lgs. 112/1998, provvede il d.lgs. 29 Ottobre 1999, n. 461 e s.m.i..

L'art. 98, punto 1, lett. a del d.lgs. 112/1998, introducendo il concetto di "rete stradale d'interesse nazionale", prefigura una rete stradale conformata adottando uno schema a maglie, costituita da archi (le strade) e nodi (i punti di interconnessione), la cui dimensione deve tener conto dell'interesse nazionale:

- svolgendo una funzione di coesione sociale ed economica;
- contribuendo ad eliminare le disuguaglianze territoriali;
- garantendo l'accessibilità alla rete autostradale e alle reti europee.

L'art. 48 della Legge del 29/07/2010 n. 120 stabilisce che alle modifiche della rete stradale nazionale individuata dal d.lgs. 461/1999 s.m.i. si provvede mediante D.P.C.M. su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sentito il Consiglio Superiore dei

Lavori Pubblici e previa intesa in Conferenza Stato Regioni, sentite le Commissioni Parlamentari competenti per materia.



2. TAVOLO TECNICO E INCONTRI BILATERALI CON LE PARTI

Come anticipato in premessa, la proposta di revisione della rete stradale di interesse nazionale, elaborata dalla scrivente Direzione Generale, ha previsto, nel suo quadro d'insieme, l'originaria riclassificazione di 6.576,53 km di strade ex statali e provinciali e la declassificazione di ca. 630 km, quest'ultimi concernenti i tratti sottesi da variante, o comunque sottesi da itinerari stradali provinciali migliorativi, da trasferire agli enti territoriali e locali. Con D.P.C.M. 20 febbraio 2018 è stata approvata la revisione della rete stradale limitatamente alle Regioni: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria che ha previsto la riclassificazione di 3.601,024 km e la declassificazione di 592,424 km.

Per le Regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto alle quali è stato aggiunta la Regione Toscana interessata da 2 strade di confine con l'Emilia Romagna, sono stati riaperti i tavoli tecnici per esaminare le richieste di modifica delle regioni rispetto alla proposta originale di questa Direzione. Con le sopraccitate Regioni si è quindi raggiunti un accordo sulla nuova proposta di revisione della rete stradale di interesse nazionale.

Riepilogo degli incontri:

<i>data</i>	<i>data</i>	<i>Rappresentanti Regionali</i>
31.05.2018	Veneto	<i>l'Assessore Elisa De Berti, l'Ing. Marco d'Elia, Ing. Giuseppe Fasiol;</i>
19.06.2018	Emilia Romagna	<i>l'Ing. Paolo Ferrecchi, D.G. Territorio e Ambiente, l'Ing. Alfeo Brognara, Responsabile Servizio Viabilità</i>
02.07.2018	Lombardia	<i>l'Ing. Aldo Colombo, D.G. Infrastruttura e trasporti, l'Arch. Monica Bottino e la Dott.ssa Rosa Castriotta</i>
31.05.2018	Piemonte	<i>Ing. Luigi Robino, Direttore OO.PP. e Trasporti, Ing. Michele Marino, Direzione OO.PP. e Trasporti</i>
31.05.2018	Emilia Romagna	<i>Ing. Paolo Ferrecchi</i>
	Veneto	<i>Ing. Giuseppe Fasiol e Ing. Marco d'Elia</i>



Lombardia	Arch. Monica Bottino
Piemonte	Assessore Francesco Balocco e Ing. Michele Marino
Toscana	Assessore Vincenzo Ceccarelli

Al termine degli incontri la scrivente Direzione ha ritenuto di poter accogliere parte delle richieste avanzate dalle Regioni per un totale di ulteriori 238 km ca. rispetto all'originaria proposta.

A seguito di un articolato e approfondito confronto con le Regioni nell'ambito della Conferenza Unificata, in data 15 novembre 2018s. è stata raggiunta l'intesa con le Regioni Emilia Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto, mentre in data 22 novembre 2018s. è stata raggiunta l'intesa con la Regione Piemonte.

A seguire si riporta una breve sintesi della proposta. Si fa presente che le modifiche rispetto alla proposta originaria sono scaturite da richieste delle singole Province, con particolare riferimento alle Regioni Emilia Romagna, Lombardia e Piemonte, mentre per il Veneto non ci sono state modifiche sostanziali rispetto alla proposta originaria.

2.1. REGIONE EMILIA ROMAGNA

La proposta di revisione originaria prevedeva la riclassificazione di 644,970 km, mentre la nuova proposta è pari a 872,755 km, come una differenza di + 227,785 km.

La nuova proposta, che contiene diverse modifiche rispetto alla proposta originaria, scaturisce da richieste delle singole province rappresentate dalla Regione negli incontri bilaterali.

2.2. REGIONE LOMBARDIA

La proposta di revisione originaria prevedeva la riclassificazione di 1.071,639 km, mentre la nuova proposta è pari a 1.075,606 km, come una differenza di + 3,967 km.

Anche per la Lombardia la nuova proposta, che contiene diverse modifiche rispetto alla proposta originaria, scaturite da richieste delle singole province rappresentate dalla Regione negli incontri bilaterali.



2.3. REGIONE PIEMONTE

La proposta di revisione originaria prevedeva la riclassificazione di 1.087,713 km, mentre la nuova proposta è pari a 1.000,613 km, come una differenza di - 87,100 km.

La nuova proposta, che complessivamente ricalca quella originaria, è stata influenzata dalle richieste della Provincia di Vercelli che si è rifiutata, confermandolo anche in sede di conferenza unificata, di cedere tutte le strade della propria provincia ad eccezione di alcuni piccoli tratti.

2.4. REGIONE TOSCANA

La proposta di revisione prevedeva la riclassificazione ulteriori 39,827 km.

Tale integrazione si è resa necessaria per collegare il tratto di 258 ricadente nella regione Emilia Romagna alla rete statale.

2.5. REGIONE VENETO

La proposta di revisione originaria prevedeva la riclassificazione di 671,753 km, mentre la nuova proposta è pari a 725,278 km, come una differenza di + 53,525 km.

Tale proposta non si discosta sostanzialmente dalla proposta originaria.

3. CONCLUSIONI

Sulla base delle indicazioni fornite da codesto Consesso la scrivente Direzione generale, come già avvenuto per le Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria ha provveduto ad avviare un articolato e approfondito confronto con le Regioni, mediante incontri bilaterali, e successivamente, nell'ambito della Conferenza Unificata.

La Direzione generale, infatti, ha attivato una specifica istruttoria atta a valutare le istanze avanzate dalle Regioni sulla base delle proprie valutazioni concernenti agli atti vigenti od adottati di pianificazione territoriale regionale, provinciale ed in funzione dei propri Piani dei Trasporti regionali e provinciali ove presenti.

Durante gli incontri bilaterali è stato effettuato un confronto con le Regioni, che avevano precedentemente concertato la proposta con le singole Province, analizzando le modifiche rispetto alla proposta originaria. Tutto ciò al fine di assolvere a quanto previsto da codesto Consesso nelle "Considerazioni" contenute nel parere del 31 marzo 2017".



<i>INTESA DEL 15 e 22 NOVEMBRE 2018 - TABELLA DI SINTESI</i>		
<i>Regione</i>	<i>Nuova rete di interesse nazionale Km</i>	<i>Strade in gestione Anas da trasferire alle Regioni Km</i>
<i>Emilia Romagna</i>	<i>872,755</i>	<i>49,002</i>
<i>Lombardia</i>	<i>1.075,606</i>	<i>0,000</i>
<i>Piemonte</i>	<i>1.000,613</i>	<i>8,900</i>
<i>Toscana</i>	<i>39,827</i>	<i>0,000</i>
<i>Veneto</i>	<i>725,278</i>	<i>50,900</i>
TOTALE	3.714,079	108,802



CONSIDERATO

L'Assemblea Generale di questo Consesso, con voto n. 5 del 31/03/2017 e successivo voto n. 64 del 24/11/2017, ha espresso parere ai sensi dell'art. 1-bis, comma 1 del D.Lgs 461/1999 su una proposta di revisione della rete stradale di interesse nazionale.

Si richiama, in particolare, quanto riportato in entrambi i voti in merito al quadro normativo ed istituzionale di riferimento, sulla base della documentazione all'epoca presentata e in questa sede parzialmente riproposta.

"Quadro normativo ed istituzionale di riferimento"

Secondo quanto riportato nel documento in esame, con l'emanazione della legge n. 59 del 1997, cosiddetta legge "Bassanini", con la quale il Governo venne delegato ad emanare i decreti legislativi per il conferimento alle Regioni e agli enti locali di funzioni e compiti amministrativi, prese avvio anche il processo di trasferimento dallo Stato alle Regioni della rete stradale, allora consistente in 45.699,362 km, dei quali 44.021,440 gestiti dall'ANAS e 1.677,922 gestiti dalle Province Autonome di Trento e Bolzano.

L'individuazione della rete autostradale e stradale di interesse nazionale è stata attuata, ai sensi dell'art. 98, comma 2, del D.Lgs. n. 112/98 ("Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59"), tramite il successivo D.Lgs. 29 ottobre 1999, n. 461.

A seguito dell'emanazione del D.Lgs. n. 112/98, era stata in effetti attivata una politica ispirata alla sussidiarietà amministrativa fra lo Stato e le altre istituzioni costituenti la Repubblica (i Comuni, le Province, le Città metropolitane, le Regioni e lo Stato); tale profilo ha poi trovato fondamentale riconoscimento costituzionale con la modifica del Titolo V della Costituzione nel 2001 ed il rafforzamento della forma della Repubblica caratterizzata dal ruolo delle Regioni e delle autonomie locali. In quel contesto, è avvenuto fra il 2000 e 2001 il passaggio di oltre il 50% delle strade dallo Stato alle Regioni, con l'opzione, per le stesse Regioni, di trasferire alle Province la gestione operativa e manutentiva del sistema della viabilità regionale.

Sotto il profilo della potestà pianificatoria e programmatica, le Regioni hanno assunto così la titolarità a livello regionale della programmazione viaria e di coordinamento con altri settori di competenza, come la logistica, i trasporti pubblici locali e la mobilità comunale integrata con la pianificazione urbanistica.

Ciò, tuttavia, come rilevato nel documento in esame, "è avvenuto in totale assenza di un modello di governance di base". Infatti la "devoluzione" della rete stradale non è stata accompagnata da chiare scelte strategiche e da adeguate risorse finanziarie, che potessero



mettere in condizione gli enti locali di gestire le nuove funzioni in modo adeguato, inducendo così una differenziazione dei modelli gestionali al variare dei confini territoriali. Il quadro giuridico incerto, o quanto meno debole, ha condotto, quindi, ad una "regionalizzazione" di parte del sistema stradale, non finalizzata all'obiettivo di "creare maglie stradali adeguate in termini logistici".

L'evoluzione del quadro concernente la pianificazione nazionale delle infrastrutture non può quindi più prescindere da un riordino generale delle riforme passate, che, come evidenziato, a più di venti anni di distanza dalla riforma "Bassanini" ha scontato evidenti dissimmetrie territoriali. La legge n. 56/2014 (cosiddetta "legge Delrio") ha prospettato un cambio di strategia ed un conseguente disegno di sistema verso una configurazione basata su una razionalizzazione del quadro istituzionale, con maggiori responsabilità e competenze dello Stato e minor decentramento e sussidiarietà.

Peraltro attualmente, a seguito della mancata riforma del Titolo V della Costituzione, resta invariato l'assetto istituzionale del Paese con la relativa ripartizione delle competenze tra Stato ed Autonomie, che vede tuttora le Province come parte della composizione istituzionale della Repubblica.

In questo scenario, diventa ancor più indispensabile ed urgente procedere ad un riordino più razionale della rete stradale, nell'ambito di un processo generale ed organico di messa a punto degli strumenti di pianificazione e programmazione dei trasporti, come previsti anche dal vigente Codice di cui al D.Lgs. n. 50/2016.

Tutto ciò rilevato e condiviso rispetto a quanto evidenziato nel documento in esame, appare opportuno che nella proposta definitiva di nuova classificazione venga inserito almeno un riferimento agli obiettivi e alle scelte strategiche poste a base degli strumenti di pianificazione e programmazione dei trasporti previsti dal Codice, nonché agli atti vigenti od adottati di pianificazione territoriale regionale (tutte le Regioni sono dotate di un PTR ed alcune anche del Piano paesaggistico) e provinciale (tutte sono dotate di un PTCP vigente od adottato), oltre evidentemente a considerare i Piani dei Trasporti (e della logistica) regionali disponibili (e provinciali ove presenti).

Inoltre potrebbe risultare opportuno effettuare un confronto con le Regioni e le Province sulla proposta elaborata, non soltanto ex post, in sede di Conferenza Permanente Stato-Regioni come previsto dalla normativa, ma anche in qualche misura ex ante, con un passaggio di feedback sul percorso già compiuto nel redigere la proposta.

L'ultimo suggerimento trova anche una più mirata motivazione con riferimento a quella parte della proposta che appare meno oggettiva o riferibile a criteri di carattere geografico e dunque non del tutto convincente; si fa riferimento ai criteri del Codice della strada che riguardano l'allacciamento alla rete delle strade statali dei "centri di particolare importanza industriale o di particolare importanza turistica e climatica" (p.to d3 art. 2,



comma 6, del D.Lgs. n. 285/1992), nonché le strade che "costituiscono diretti ed importanti collegamenti tra strade statali" (p.to c2 art. 2, comma 6, del D.Lgs. n. 285/1992).

E' infatti evidente come possa essere utile giovare anche della conoscenza di strategie e politiche territoriali, ambientali e socioeconomiche che la pianificazione e programmazione regionale del territorio, del paesaggio, dell'ambiente e della mobilità, può aver individuato o promosso con uno sguardo più mirato alla previsione oltre che al riconoscimento di uno status quo."

Esaminata la documentazione trasmessa, la Sezione osserva che la presente proposta di revisione è stata sviluppata a cura della competente Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza delle infrastrutture stradali, anche a seguito di una serie di incontri con le Regioni interessate, facendo sempre riferimento agli obiettivi dello SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti), ripresi dall'Allegato Infrastrutture al DEF 2017 (Documento Economia e Finanza).

I criteri adottati per la definizione del nuovo Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti hanno preso in considerazione le diverse modalità di trasporto e dei relativi nodi della rete (ferrovie, strade ed autostrade; città metropolitane, porti ed aeroporti), individuando due livelli di rete: SNIT1 e SNIT2.

La rete SNIT di 1° livello è stata aggiornata integrando la rete già prevista nel PGTL (Piano generale dei trasporti e della logistica) 2001 con la rete TEN-T.

Come riportato nella documentazione agli atti, nell'allegato al DEF 2017 vengono inoltre definite le principali strategie infrastrutturali:

- infrastrutture utili, snelle e condivise;
- integrazione modale e intermodalità;
- valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente;
- sviluppo urbano sostenibile.

I summenzionati indirizzi strategici e la nuova rete SNIT hanno di fatto costituito il riferimento con cui è stata portata avanti la revisione della rete di interesse nazionale.



Sulla questione, si riportano di seguito alcune considerazioni introduttive del citato voto n. 64 del 24/11/2017 dell'Assemblea Generale di questo Consesso, utilmente replicabili anche nel presente parere.

“Obiettivo di tale revisione è stato infatti anche quello di interconnettere le varie realtà insediative, industriali e turistiche con la rete SNIT di 1° livello e di riportare a rango di rete di interesse nazionale strade che concorrono alla integrazione modale e strade la cui valorizzazione, garantita da una gestione unitaria statale, contribuisca alla ottimizzazione della fruizione del sistema e patrimonio infrastrutturale esistente.

I documenti di pianificazione nazionale sopra richiamati sono stati oggetto di studi per le stime di traffico lungo le strade oggetto della revisione della rete stradale.

Gli studi di traffico sono stati sviluppati considerando il Modello Trasportistico Stradale, messo a punto da ANAS, confrontato con una previsione della matrice di domanda di trasporto, basata anche su Sezioni di conteggio del traffico.

Come riportato in atti, sono state sviluppate procedure di assegnazione lungo gli archi della rete.

La procedura che effettua l'assegnazione alla rete stradale della domanda merci e passeggeri ha determinato i valori delle seguenti variabili:

- *gli attributi del modo di trasporto sulla base delle caratteristiche tecniche e funzionali della rete stradale nei periodi di riferimento;*
- *i flussi di traffico (numero dei veicoli) prodotti sulla rete stradale dalla suddetta domanda;*
- *i livelli di servizio della rete espressi dalle caratteristiche prestazionali degli archi (tempi, velocità, costi, criticità = rapporto flussi/capacità).*

Le caratteristiche funzionali della rete considerata assunte nel modello di assegnazione sono le seguenti:

- *lunghezza (km) del singolo arco;*
- *tempo di percorrenza a flusso nullo dell'arco;*
- *capacità di deflusso dell'arco.*

I parametri utilizzati per il calcolo del costo generalizzato del trasporto presi in esame sono i seguenti:

- *costo chilometrico del trasporto (legato ad ogni singolo arco della rete e funzione dell'estensione chilometrica dello stesso);*
- *valore monetario del tempo (VOT);*
- *il costo del pedaggio (ove esistente).*



E' stata individuata la consistenza dei traffici sulla rete ANAS, utilizzando il modello DSS, calibrato con le sezioni di conteggio permanente precedentemente descritte, e valutata quindi l'entità e la consistenza del traffico giornaliero circolante sulle infrastrutture di competenza di ANAS.

Gli esiti delle analisi sopra richiamate hanno condotto ad una proposta di riclassificazione articolata per regioni, prendendo a riferimento:

- *i caposaldi di inizio e fine della tratta da riclassificare;*
- *i criteri di inserimento nella rete stradale nazionale o regionale e provinciale;*
- *gli indici di mobilità articolati in 4 classi, in funzione del Traffico Giornaliero Medio; i limiti delle classi sono stati fissati in minore di 5.000 – tra 5.000 e 10.000 – tra 10.000 e 25.000 – maggiore di 25.000 veicoli.*

Per le strade da trasferire dalle Regioni alla rete nazionale sono state pertanto predisposte Tabelle di sintesi, che riportano gli indicatori di cui sopra.

Sono state altresì predisposte analoghe Tabelle di sintesi relative alle strade trasferite dalla rete nazionale a quella regionale”.

La proposta di revisione all'esame è riferita all'Intesa già raggiunta con le Regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte, Toscana e Veneto in sede di Conferenza Unificata Stato Regioni. Dette Regioni, nel 2017, non avevano raggiunto l'Intesa. La presente proposta prevede il trasferimento alla rete nazionale di 3.714,079 km di strade e la contestuale declassificazione a rete regionale di 108,802 km.

Nel prendere atto dell'avvenuto perfezionamento dell'Intesa Stato Regioni, tuttavia, anche alla luce da quanto riferito da ANAS SpA con nota del 18.04.2019 n. CDG-0228547 riguardo le specifiche criticità emerse in occasione del precedente trasferimento delle strade in attuazione del DPCM del 20.02.2018, si ribadiscono e si



integrano le considerazioni già espresse in sede di voto n. 64 del 24/11/2017 dell'Assemblea Generale di questo Consesso.

Ciò al fine di dare consapevolezza, prima della emanazione del nuovo DPCM ai sensi dell'art. 1-bis del D.Lgs. n. 461/1999, delle attività (e dei relativi maggiori costi a carico di ANAS SpA) che devono essere poste in essere, nel breve e medio termine, per il superamento delle criticità medesime.

L'obiettivo dichiarato è quello di poter raggiungere migliori condizioni di efficienza, funzionalità e sicurezza della così ridisegnata rete stradale di interesse nazionale. Si è dell'avviso che la centralizzazione della gestione del patrimonio infrastrutturale, potrà produrre, nel medio-lungo termine, una maggiore efficienza anche in termini di spesa pubblica.

Tutto ciò preliminarmente osservato in linea generale, si riporta di seguito la citata nota del 18.04.2019 n. CDG-0228547 ANAS SpA relativa alle specifiche criticità connesse alla implementazione del precedente processo di trasferimento delle strade alla rete nazionale.

"In primis, si è riscontrata una diffusa carenza di dati e di informazioni relative alla consistenza ed alla georeferenziazione del patrimonio stradale trasferito dalle Regioni e dalle Province, con conseguente complicazione connessa all'inserimento dei dati nel Catasto Stradale aziendale.

I documenti informativi trasmessi in occasione della sottoscrizione dei verbali di consegna, infatti, si sono rivelati in linea generale esigui e frammentari. ANAS sta pertanto procedendo al rilievo delle strade rientrate e, in particolare, al censimento delle opere d'arte, rispetto alle quali sono in corso le ispezioni trimestrali. Occorrerà integrare, quindi, i rilievi in situ con ulteriore acquisizione documentale, ove presente e reperibile. Parimenti si è riscontrata:

- *carenza di dati e di informazioni relative alle licenze e concessioni assentite ad enti terzi, agli accessi ed al monitoraggio dei trasporti eccezionali;*
- *carenza di dati e di informazioni relative alle competenze tra i vari enti relativamente alle aree di svincolo ed ai cavalcavia/sottovia nei casi di sovrapposizione di viabilità a diversa gestione;*
- *carenza di locali e depositi per le attività svolte dal personale di esercizio e per il ricovero dei mezzi operativi, in particolare quelli occorrenti per l'espletamento dei servizi invernali;*



- *situazioni di case cantoniere locate od occupate da ex dipendenti sine titolo”.*

Pertanto, tenuto anche conto delle criticità espresse da ANAS SpA, sulla base della recente esperienza acquisita, si rileva che il processo di trasferimento non può prescindere dall'assolvimento degli obblighi pregressi e dalla esplicitazione delle informazioni necessarie alla gestione.

In particolare, detto processo non può prescindere:

- dagli assolvimenti degli obblighi previsti dall'art. 13 comma 6 del D.Lgs. n. 285/1992 (Codice della Strada) secondo le modalità previste dal D.M. 01/06/2001;
- dalla trasmissione dei dati relativi agli obblighi di vigilanza ed ispezione delle opere d'arte (C.M. 19/07/1967, art. 9.3 C.M. del 25/02/1991, art. 2 comma 3 dell'Ordinanza 3274 del 20/03/2003...);
- dalla trasmissione delle informazioni relative a licenze, concessioni, consistenza delle strutture di pertinenza delle strade, contenziosi in atto e stato di conservazione delle opere.

Inoltre, nel merito di quanto già definito ed oggetto di intesa con le singole Regioni, la Sezione evidenzia che i criteri ex art. 2 comma 6 del Codice della Strada per la classificazione a rete nazionale devono concorrere alla definizione del rango nazionale dell'arco di rete interessato. Tali criteri, peraltro, risultano non sempre dimostrati nella documentazione trasmessa e, nel caso della Regione Lombardia, nemmeno richiamati.

Pertanto, pur condividendo le finalità e i presupposti dei suddetti criteri, e ritenendo che la loro applicazione risulti condivisa a livello dell'intesa politica già raggiunta, si segnala la necessità di verificarne le modalità di applicazione e monitorarne attentamente gli esiti. Ciò dovrà essere fatto per mezzo di opportune e dettagliate analisi tecniche, condotte con metodologia rigorosa e basata sulle conoscenze scientifiche acquisite negli ambiti settoriali interessati.

E' auspicabile che, pur nella individuata competenza statale della rete di rango nazionale, si possa pervenire, mediante un aggiornamento del quadro normativo di riferimento, ad una classificazione della stessa rete nazionale in due o più classi, in modo da graduare con un corrispondente grado di priorità i relativi adempimenti non solo di manutenzione ma, in special modo, quelli di miglioramento, adeguamento e potenziamento che si rendessero necessari per riconosciute modifiche dei flussi di traffico. Tale esigenza trova la sua motivazione dalla notevole estensione



che viene complessivamente ad assumere la rete di competenza statale con il completamento del trasferimento ora in esame.

Inoltre, la Sezione ritiene che, nel dare corso ai necessari provvedimenti attuativi nei trasferimenti tra Amministrazioni, si dovrà provvedere, contestualmente all'aggiornamento dei dati presenti nell'Archivio Nazionale delle Strade, anche al trasferimento, da parte delle Amministrazioni cedenti (ai sensi del D.Lgs. n. 285/1992) alla nuova Amministrazione proprietaria, dello stato di consistenza dell'infrastruttura con sistematico riferimento alle informazioni contenute nel Catasto delle Strade e, comunque, a:

- caratteristiche plano-altimetriche e caratterizzazioni del corpo stradale, della segnaletica orizzontale e verticale, dei sistemi di protezione della strada, dello stato di conservazione (da implementare in ambiente GIS);
- caratteristiche delle pavimentazioni;
- caratteristiche, organizzazione e dotazioni funzionali della piattaforma;
- caratteristiche e analisi delle condizioni funzionali e di sicurezza delle intersezioni;
- caratteristiche delle opere d'arte principali e minori;
- caratteristiche, tipologia, prestazioni e funzionalità dei sistemi di ritenuta marginali;
- programmi di manutenzione futura e loro attuazione pregressa;
- interventi di manutenzione straordinaria e/o riparazione effettuati (o programmati) in relazione alle eventuali criticità strutturali e a quelle idrogeologiche, geologiche e geotecniche del terreno e del territorio attraversato;
- collaudi statici delle opere strutturali;
- dati di traffico per entità e composizione e stime futuribili, eventualmente effettuate, in relazione a interventi specifici di tipo urbanistico di tipo produttivo, residenziale e di servizi messi in atto o programmati che interferiscono con le infrastrutture in oggetto;
- dati di incidentalità georeferenziati;
- aspetti amministrativi non ancora perfezionati (ad esempio, espropri);



- obblighi normativi (o derivanti da accordi di programma) non ancora assolti (ad esempio, interventi di risanamento acustico);
- eventuali segnalazioni di usi impropri delle fasce di rispetto;
- interazioni con il reticolo idrografico naturale e artificiale, evidenziando eventuali criticità;
- esiti delle attività ispettive e/o di monitoraggio sulle opere d'arte lungo i tracciati stradali (ponti, viadotti, gallerie...), con evidenziazione delle eventuali priorità di intervento;
- problematiche connesse con il territorio (ad esempio aspetti idrogeologici, nuove analisi di pericolosità di tipo sismico fatte a livello regionale...);
- interventi effettuati o da effettuare per adeguare i tracciati a prescrizioni e obblighi normativi cogenti o di futura prossima cogenza (ad esempio, D.Lgs. n. 35/2011 dal 1 Gennaio 2020), con priorità per la rete SNIT di livello 1;
- classificazione della strada con riferimento ai piani di protezione civile a livello locale, relativamente alle opere infrastrutturali la cui funzionalità durante gli eventi sismici assume rilievo fondamentale per le finalità di protezione civile;
- coordinamento con l'archivio informatico nazionale delle opere pubbliche (AINOP).

Inoltre, l'Amministrazione cedente dovrà provvedere a trasferire tutti i dati previsti dagli obblighi di legge relativi alla vigilanza ed ispezione delle opere d'arte.

In relazione alla necessità di pervenire a una efficace ed efficiente allocazione delle risorse future, destinate agli interventi di riqualificazione e manutenzione, occorre disporre di basi conoscitive idonee ad escludere i casi singolari e incoerenti sia della eccessiva parcellizzazione e frammentazione delle azioni, sia della carenza di attenzione verso la conservazione e l'uso dei beni infrastrutturali.

Si richiama pertanto l'importanza di tale attività periodica di monitoraggio, in relazione agli indirizzi nella definizione delle linee dei programmi di investimento degli enti proprietari, non solo per il mantenimento e la sicurezza dei presenti livelli di servizio, ma anche per il loro sviluppo in relazione alle future necessità.

In conclusione, ai sensi dell'art. 1-bis, comma 1 del D.Lgs. n. 461/1999, la Sezione, per quanto di competenza, ritiene che si possa dare seguito alla proposta di revisione della rete stradale di interesse nazionale relativa alle Regioni Emilia

Romagna, Lombardia, Piemonte, Toscana e Veneto, a condizione che sia tenuto conto, caso per caso, delle raccomandazioni e delle osservazioni sopra riportate.

Tutto ciò premesso e considerato, la Sezione, all'unanimità, è del

PARERE

di cui ai considerato che precedono.



PER COPIA CONFORME

IL SEGRETARIO

(Ing. Ignazio Terranova)