



*Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*  
*Terra Sezione*

Adunanza del 20 maggio 2021

N. Protocollo 16/21

Oggetto: **Affare n. 16/2021** – Richiesta di parere ai sensi dell'art. 1-bis, comma 1, del d.lgs. n.461/99 sulla proposta di trasferimento di tratti di ex Strade Statali sottesi al Viadotto Puleto (SS 3 bis), ricadente nelle Regioni Emilia Romagna e Toscana, e di n. 2 tronchi di SSV Sora – Cassino ricadenti nella regione Lazio.

**LA SEZIONE**

VISTA la nota n. 1374 del 15 febbraio 2021, acquisita al protocollo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in data 16 febbraio 2021, n. 1669, con cui il Capo Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici ha trasmesso, per esame e parere, la documentazione predisposta dalla Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali relativa alla proposta di cui all'oggetto;

VISTA la nota n. 2401 del 04 marzo 2021 e la successiva nota di rettifica n. 2443 del 05 marzo 2021 con le quali è stata nominata la Commissione relatrice;

ESAMINATI gli atti trasmessi;

VISTI i voti n. 5 del 31 marzo 2017 e n. 64 del 24 novembre 2017 dell'Assemblea Generale di questo Consesso;

VISTO il voto n. 19 del 18 aprile 2019 della Terza Sezione di questo Consesso;

UDITA la Commissione Relatrice (DI NARDO, RICCIARDI, D'ANDREA, FADDA, CANTISANI, MAZZIOTTA, D'AMBROSIO, BALZARINI, BARBIERI, NAPPI, RANIERI, FALIERO)

**PREMESSO**

Con nota n. 1374 del 15 febbraio 2021, il Capo Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici ha trasmesso la documentazione, predisposta dalla Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, relativa alla proposta di trasferimento di tratti di ex Strade Statali sottesi al Viadotto Puleto (SS 3 bis), ricadente nelle Regioni Emilia Romagna e Toscana, e di n. 2 tronchi di SSV Sora – Cassino ricadenti nella Regione Lazio.



Il contenuto della nota e dell'allegata relazione istruttoria viene riportato di seguito:

*“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 Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali di trasferimento di tratti di ex Strade Statali sottesi al Viadotto Puleto (SS 3 bis), ricadente nelle Regioni Emilia Romagna e Toscana, e di n. 2 tronchi di SSV Sora – Cassino ricadenti nella Regione Lazio.*

*La proposta prevede la riclassificazione di 19,532 km in Emilia Romagna, 30,200 km in Toscana e km 30,070 nel Lazio.*

*Sono allegate alla relazione istruttoria n. 2 note di richiesta delle Regioni Emilia Romagna, Toscana e Lazio, n. 2 cartine, n. 2 tabelle e la nota del Capo Dipartimento e la nota dell'ufficio di Gabinetto del Ministro.”.*

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

## **“RICHIESTA DI PARERE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LL.PP. RELAZIONE DI ACCOMPAGNAMENTO**

### **PREMESSE**

*Agli inizi degli anni 2000, circa due terzi della rete statale è stata trasferita alle regioni ed alle province. A distanza di quasi vent'anni dal trasferimento della rete stradale dallo Stato alle regioni, è emersa però la necessità di procedere ad una revisione della rete, così come venutasi a delineare, in ragione delle forti dissimmetrie territoriali conseguenti alla riclassificazione derivante dalla cosiddetta “Riforma Bassanini”.*

*Nel 2017 sono stati avviati procedimenti che hanno condotto alla Revisione della rete stradale di interesse nazionale per le 15 le Regioni a statuto ordinario conclusasi con i seguenti provvedimenti:*

*D.P.C.M. 20 febbraio 2018, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 98 del 28 aprile 2018;*

*n. 2 D.P.C.M. 21 novembre 2019, pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale n. 22 del 28 gennaio 2020.*

*Su tali proposte codesto consesso aveva preventivamente espresso il proprio parere con i voti n. 5/2017, n. 64/2017 e n. 19/2019, resi rispettivamente nelle adunanze del 31 marzo 2017, del 24 novembre 2017 e del 18 aprile 2019.*

*Alla data attuale il trasferimento delle strade riclassificate è stato definito con la redazione dei relativi verbali di consegna limitatamente alle n. 11 regioni interessate dal D.P.C.M. 20 febbraio 2018, ed è attualmente in corso per le rimanenti 4 regioni interessate dai n. 2 D.P.C.M. 21 novembre 2019.*

*Nel corso dell'iter sopra descritto, sono pervenute ulteriori richieste di trasferimento di strade e pertanto con nota prot. 13132 del 6 novembre 2018 questa Direzione Generale ha aperto un tavolo tecnico con le Regioni per esaminare tali ulteriori richieste. Gli incontri sono iniziati a gennaio 2020 e, causa lo stato di emergenza nazionale dovuti ai noti eventi pandemici, sono ancora in corso.*

*Tra le varie richieste di riclassificazione sono presenti quelle oggetto della presente relazione, per le quali si è ritenuto di avviare al più presto l'iter di statizzazione.*

- 1) richiesta congiunta delle Regioni Emilia Romagna e Toscana protocollata al n. 8570 del 19 luglio 2019, relativa alla riclassificazione dei tratti di strada delle regioni Emilia Romagna e Toscana a causa delle criticità emerse a seguito della chiusura delle E45 nel tratto in cui insiste il Viadotto Puleto;
- 2) richiesta della Regione Lazio avanzata con nota prot. 634258 del 12 ottobre 2018 relativa alla riclassificazione di 2 tronchi della SSV Sora - Cassino, rimasti in capo alla provincia di Frosinone.

Ai sensi della procedura di cui all'art. 1-bis, comma 1, del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461, il Dipartimento per le Infrastrutture, i Sistemi Informativi e Statistici, con nota 248 del 12.01.2021, ha trasmesso al Capo di Gabinetto, lo schema di D.P.C.M. unitamente alle tabelle aggiornate della rete stradale di interesse nazionale e regionale delle regioni Emilia Romagna, Lazio e Toscana ai fini della trasmissione alla Presidenza del Consiglio – Dipartimento per gli Affari Regionali – per la successiva sottoposizione alla Conferenza Unificata volta al raggiungimento della relativa Intesa.

Il Gabinetto del Ministro, con nota 2282 del 20.01.2021, ha rappresentato la necessità di acquisire, prima dell'inoltro alla Conferenza Unificata, il parere del Consiglio Superiore LL.PP. come previsto dal citato art. 1-bis, comma 1, del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461.

#### **Richiesta congiunta delle Regioni Emilia Romagna e Toscana**

A seguito delle criticità emerse in conseguenza della chiusura delle E45 – SS 3 bis - nel tratto in cui insiste il Viadotto Puleto, è emersa la necessità di creare un itinerario alternativo alla SS 3 bis. Le regioni Emilia Romagna e Toscana hanno, pertanto, richiesto la riclassificazione a strada statale di km 49,732 di tratti di strade ex statali come di seguito riassunti e individuati sulla cartina allegata:

S.P. 138 (ex S.S. 71)	estesa km	3,135	Emilia Romagna	colore verde
S.P. 137 (ex S.S. 3 bis)	estesa km	16,397	Emilia Romagna	colore nocciola
S.C. di Pieve				
Santo Stefano (ex S.S. 3 bis)	estesa km	6,600	Toscana	colore giallo
S.C. di Pieve				
Santo Stefano (ex S.S. 3 bis)	estesa km	5,100	Toscana	colore verde scuro
S.P. 77 (ex 3 bis)	estesa km	18,500	Toscana	colore marrone

Unitamente al tratto di S.P. 138 (ex S.S. 71) dell'estesa di km 45,660 colore blu, già riclassificata con il D.P.C.M. 21.11.2019, tali tratte costituiscono l'itinerario alternativo alla S.S. 3 bis della lunghezza complessiva di km 95,392.

Nel periodo in cui il Viadotto Puleto è rimasto chiuso, a seguito del sequestro preventivo da parte dell'Autorità Giudiziaria della S.S. 3 bis Tiberina E45 nel Comune di Pieve Santo Stefano (AR) - avvenuto in data 16.01.2019, con conseguente interruzione del traffico veicolare, al fine di effettuare verifiche in merito alla possibile presenza di potenziali criticità che avrebbero potuto

*comportare un rischio di collasso dell'intera struttura - non si è potuto deviare il traffico sul vecchio tracciato statale (declassificato precedentemente agli anni ottanta) in quanto in parte non più idoneo alla circolazione a causa di un diffuso stato manutentivo inadeguato, ed in parte chiuso al traffico a causa di eventi franosi lungo tratto nel territorio Toscano, che non sono stati ancora risolti.*

*Tale circostanza ha creato notevoli difficoltà alla circolazione nella zona interessata a causa dell'assenza di itinerari alternativi; su richiesta degli enti territoriali, questo Ministero ha autorizzato, pertanto, la società ANAS a stipulare delle convenzioni con gli enti proprietari dei tratti stradali in questione per provvedere all'esecuzione dei lavori necessari per il ripristino della circolazione.*

*Tali tratte risultano ancora parzialmente chiuse in attesa dell'esecuzione dei lavori.*

*La società ANAS ha segnalato, in considerazione dell'altitudine della zona spartiacque dell'Appennino Tosco-Romagnolo, l'opportunità dell'acquisizione della tratta sottesa alla E45 – S.S. 3 bis, che costituirebbe un valido by pass in occasione di episodi che possono verificarsi nella gestione della “manutenzione invernale”.*

*A causa dello stato attuale dei tratti stradali in questione non si sono potuti acquisire dati tecnici, sarà pertanto possibile acquisire as-built l'infrastruttura una volta completati i necessari lavori ai fini della riapertura dell'intera tratta.*

### **Richiesta Regione Lazio**

*La regione Lazio, su richiesta della Provincia di Frosinone, ha chiesto la riclassificazione a strada statale di due tratti di S.S.V. Sora – Cassino, di competenza Provinciale, della lunghezza di km 22,020 + 8,050, per una estesa complessiva di km 30,070.*

*I due tratti evidenziati in rosso sulla cartina, costituiscono un itinerario unico con il tratto la S.S. 690 e la S.S. 509 riclassificate con il D.P.C.M. 20 febbraio 2018, che insieme costituiscono il collegamento tra la A25 in Abruzzo e la AI nel Lazio.*

### **SSV SORA-AI “1° TRONCO”**

*La strada oggetto della presente relazione è denominata SSV Sora – AI - 1° tronco, ed è la prosecuzione della S.S. 690 “Avezzano-Sora” con inizio capo saldo competenza provinciale al km 41+700, in territorio del Comune di Sora, fino a collegarsi con la S.S. 509 “Di Forca D’Acero al km 63+820, fine capo saldo competenza provinciale in territorio del Comune di Atina.*

### **CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO**

*L'arteria è costituita da unica carreggiata, con una corsia per senso di marcia, della larghezza di circa 9,00 m oltre alle relative banchine laterali, in parte pavimentate per circa 1,00 m e in parte in terra, dove sono installate le barriere metalliche di protezione del tipo doppia onda; essa è stata realizzata parte in rilevato, parte in trincea e parte a mezza costa.*

*La strada non presenta accessi a raso ad eccezione degli svincoli in entrata ed in uscita in entrambe le direzioni di marcia e precisamente:*

- Svincolo Sora Nord;
- Svincolo Sora Centro;
- Svincolo Broccostella;

- Svincolo Fontechiari-Posta Fibreno;
- Svincolo Alvito;
- Svincolo Casalvieri;
- Svincolo Atina Settignano;
- Svincolo Atina inferiore;

si precisa che lo svincolo di Alvito ubicato al km 55+700 è costituito da una sola rampa in uscita direzione Atina ed una sola rampa in entrata direzione Sora.

Il tracciato presenta viadotti e ponticelli e precisamente:

<b>KM</b>	<b>LUNGHEZZA - ML</b>	<b>CAMPATE</b>	<b>DENOMINAZIONE</b>
41+850	20	1	Sottovia Svincolo Sora Nord
42+030	350	8	Viadotto SS 82 I
42+620	130	4	Viadotto SS 82 II
43+300	6	1	Sottovia
43+650	912,20	21	Viadotto Campopiano
43+730	876,80	20	Viadotto Cocorbuto
45+790	174	4	Viadotto Car
46+100	708,00	16	Viadotto Madonna della Quercia
47+350	256	6	Viadotto SS 627
48+650	9	1	Sottopasso Vado la Mola
48+940	105	3	Ponte Fibreno
49+920	12	1	Sottopasso Muto
51+440	9,20	1	Sottovia Fontechiari
52+050	36	1	Il Rio
56+400	36	1	Rio Nero 1
57+000	7	1	Sottovia Isocchi
57+800	7	1	Sottovia svincolo Alvito Casalvieri
59+500	6	1	Sottovia
61+000	6	1	Sottovia
61+170	36	1	Rio Molle
61+400	5	1	Sottovia lamiera
61+680	36	1	Svincolo Atina-Settignano

Sul tracciato sono presenti due gallerie illuminate della lunghezza di circa ml 600 cadauna, denominate Colle Flonio e S. Francesco ubicate rispettivamente al Km 53+620 e al km 54+600.

Planimetricamente il tracciato per la maggior parte si sviluppa in rettilineo.

Altimetricamente il tracciato è pianeggiante ad eccezione di un piccolo tratto al km 52+300 che si presenta leggermente in salita con direzione Atina.

Il piano viabile dell'arteria è in buon stato di manutenzione ed eccezione di circa ml 2.000,00 sul quale si rende necessario il rifacimento del piano viabile.

Al km 51+500 e al km 59+600 con direzione di marcia verso Sora, sono ubicate n. 2 aree di servizio carburanti, di cui la seconda offre anche il servizio di ristorazione.

## SSV SORA-A1 "2° TRONCO"

La strada oggetto della presente relazione è denominata SSV Sora - A1 - 2° tronco, ed è la prosecuzione della S.S. 509 "Di Forca D'Acero" con inizio capo saldo competenza provinciale al km 34+ 800 in territorio del Comune di Sant'Elia Fiumerapido, fino a collegarsi con la S.R. 630 (Ausonia) al km 42+800, fine capo saldo competenza provinciale in territorio del Comune di Cassino.

### CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

L'arteria è costituita da unica carreggiata costituita da una corsia per senso di marcia della larghezza di circa ml 9,00 oltre alle relative banchine laterali, in parte pavimentate per circa ml 1,00 e parte in terra dove sono installate le barriere metalliche di protezione del tipo doppia onda; la stessa è stata realizzata parte in rilevato, parte in trincea e parte a mezza costa.

La strada non presenta accessi a raso ad eccezione degli svincoli in entrata ed in uscita in entrambi le direzioni di marcia e precisamente:

- Svincolo Sant'Elia Fiumerapido;
- Svincolo Ospedale di Cassino;
- Svincolo Cassino Centro;
- Rampa di Uscita e di Entrata Agnone;
- Uscita Cassino Sud, Folcara Università;
- Uscita SS 630 dir. Cassino;
- Fine tratta innesto SS 630.

Il tracciato presenta viadotti e ponticelli e precisamente:

KM	LUNGHEZZA - ML	CAMPATE	DENOMINAZIONE
35+450	8	1	Ponte attraversamento rilevato
37+000	20	2	Sottovia Ospedale
37+400	21	1	Svincolo Ospedale
37+500	21	1	Svincolo Ospedale
37+960	18	1	Svincolo San Pasquale/Ospedale
38+915	396	9	Svincolo SKF
39+400	220	5	Svincolo Uscita Cassino
39+980	308	7	Viadotto Ferrovia
40+590	22	1	Uscita Depuratore
41+010	132	3	Viadotto fiume Rapido
41+540	176	4	Svincolo Cassino Sud, Università

Planimetricamente il tracciato per la maggior parte si sviluppa in rettilineo.

Altimetricamente il tracciato è pianeggiante, il piano viabile dell'arteria è in buon stato di manutenzione ed eccezione di circa ml 1.500,00 sui quali si rende necessario il rifacimento del tappetino bituminoso.

Al km 36+400 con direzione di marcia verso Sora, è ubicata n. 1 area di servizio carburanti, con annesso bar e servizio di ristorazione.

Oltre a quanto descritto sono ricomprese quali pertinenze stradali della SSV alcune strade laterali

*a servizio di attività presenti in loco, si precisa inoltre che le strade appena citate sono comprese nelle fasce di esproprio determinate all'epoca della realizzazione dell'arteria.*

## **CONCLUSIONI**

*Questa Direzione Generale ritiene la richiesta congiunta delle Regioni Emilia Romagna e Toscana funzionale alla realizzazione di un itinerario alternativo in un territorio che, a seguito della chiusura momentanea del Viadotto Puleto, ha evidenziato gravi criticità alla circolazione con conseguenti ripercussioni sul territorio. La statizzazione delle strade oggetto della presente richiesta consentirebbe di realizzare i lavori necessari per rendere la viabilità, nel tratto dello spartiacque dell'Appennino Tosco - Romagnolo, idonea alla circolazione creando un itinerario alternativo all'attuale S.S. 3 bis - E45.*

*La richiesta della Regione Lazio si ritiene accoglibile in quanto consentirebbe di completare l'itinerario di collegamento tra la A25 ad Avezzano e la A1 a Cassino già in parte statizzato con il D.P.C.M. 20 febbraio 2018 con cui erano stati riclassificati i tratti in gestione alla Regione. In tale circostanza erano rimasti esclusi dalla riclassificazione, erroneamente, i 2 tratti gestiti dalla Provincia di Frosinone di cui alla presente richiesta.*

*Questo Ufficio, in ragione di quanto esposto, ritiene le richieste delle Regioni Emilia Romagna, Toscana e Lazio meritevoli di essere sottoposte a codesto Consiglio Superiore dei LL.PP. ai fini dell'acquisizione del parere prescritto dall'art. 1 bis, comma 1, del decreto legislativo 461/1999.”*

Alla relazione istruttoria sopra riportata risultano allegati i seguenti documenti:

- 1) – nota Congiunta Regioni Emilia Romagna e Toscana;
- 2) – nota Regione Lazio;
- 3) – cartina tratto S.S. 3 bis;
- 4) – cartina S.S.V. Sora-Cassino;
- 5) – tabella tratto S.S. 3 bis;
- 6) – tabella S.S.V. Sora-Cassino;
- 7) – nota di trasmissione dal Capo Dipartimento al Gabinetto del Ministro
- 8) – nota dal Gabinetto del Ministro.

## **CONSIDERATO**

L'Assemblea Generale e la Sezione Terza del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, con i citati voti nn.: 5/17, 64/2017 e 19/19 hanno espresso parere - ai sensi dell'articolo 1-bis, comma 1, del decreto legislativo n. 461 del 29 ottobre 1999 - su proposte di revisione della rete stradale di interesse nazionale.

Si riproduce di seguito il quadro normativo e istituzionale di riferimento riportato in detti voti.

### “Quadro normativo ed istituzionale di riferimento

*Secondo quanto riportato nel documento in esame, con l'emanazione della legge n. 59 del 1977, 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 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 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.*

*Peraltra 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 ancora 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 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".

La Sezione esaminata la documentazione trasmessa osserva che la proposta di revisione in argomento è stata sviluppata dalla Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, anche a seguito di intercorsa corrispondenza con le Regioni interessate.

Le proposte di trasferimento oggetto di esame riguardano le seguenti Regioni:

#### **A) Emilia Romagna e Toscana**

La richiesta di modifica presentata dalle regioni fa riferimento alla riclassificazione di alcuni tratti di viabilità locale (provinciale: di cui due ricadenti nella regione Emilia Romagna e uno nella regione Toscana) in precedenza declassate dalla originaria classificazione statale, e di due tratti di strade comunali, entrambi nel territorio del comune di Pieve di Santo Stefano (AR), che rappresenterebbero un itinerario alternativo di un tratto della E45.

L'itinerario interessato, di complessivi Km 49,732, è ricompreso tra lo svincolo "Bagno di Romagna" (tra la SP 138 e la SS 3bis), a nord, e l'innesto con la SS 258 a "Sansepolcro", a sud.

La motivazione, come si evince dalla relazione trasmessa dalla Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, risiederebbe nella impossibilità di percorrere la E45-SS3bis (attuale viabilità principale di valico tra le due regioni in quella zona) in considerazione del fermo giudiziario, e connesse verifiche statiche, riguardanti il viadotto "Puleto" e, inoltre, nella opportunità, che avrebbe segnalato l'Anas, di acquisire alla propria classificazione, l'attuale viabilità locale sottesa al tratto della E45-SS3bis, quale viabilità alternativa alla stessa in considerazione delle problematiche manutentive invernali determinate dall'area interessata quale "valico appenninico".

Al riguardo come evidenziato nella Relazione della Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali con la chiusura della E45-SS3bis:

- *“...non si è potuto deviare il traffico sul vecchio tracciato stradale (declassato antecedentemente negli anni ottanta) in quanto in parte non più idoneo alla circolazione a causa di un diffuso stato manutentivo inadeguato, ed in parte chiuso al traffico a causa di eventi franosi lungo il tratto nel territorio Toscano, ancora non risolti.”.*
- *“su richiesta degli enti territoriali, questo Ministero ha autorizzato, pertanto, la società ANAS a stipulare delle convenzioni con gli enti proprietari dei tratti stradali in questione per provvedere alla esecuzione dei lavori necessari per il ripristino della circolazione.*

*Tali tratte risultano parzialmente chiuse in attesa della esecuzione dei lavori.”.*

La Sezione osserva che trattandosi di un tratto sotteso alla E45-SS3bis, che di fatto realizza un percorso parallelo alternativo di una parte dello stesso collegamento (variante che non altera i capisaldi del tracciato), peraltro con caratteristiche tecniche non descritte ma certamente inferiori rispetto al percorso principale, sulla base della documentazione agli atti non presenta i caratteri per essere classificato di interesse nazionale.

Non si evince con chiarezza se le motivazioni riportate nella citata relazione, in particolare quelle riferite alla contingente necessità di chiusura del collegamento lungo la E35 per l'esecuzione di lavori di manutenzione, anche straordinaria, abbiano carattere permanente o temporaneo. L'utilizzo di un itinerario alternativo per lavori di straordinaria manutenzione rappresenta un carattere temporaneo, non si ravvedono pertanto le condizioni per un trasferimento al rango di strada statale.

Qualora per durata dei lavori e per caratteristiche di volumi e composizione di traffico trasferito lungo l'itinerario alternativo, possano indursi su quest'ultimo particolari condizioni di criticità, più che ad un trasferimento di competenza si potrebbe valutare la possibilità di un accordo nella gestione per la durata dei lavori necessari per il ripristino dell'itinerario principale.

La motivazione di itinerario alternativo in condizioni invernali, in quanto trattasi di itinerario di valico, dovrebbe essere meglio documentata, per riconoscere la permanenza della necessità di un itinerario alternativo lungo un itinerario che peraltro da quanto si desume in atti sembra essere affetto da sue proprie problematiche.

## **B) Lazio**

La richiesta di modifica presentata dalla regione Lazio, su istanza della provincia di Frosinone, tende a “sanare” la classificazione statale effettuata con il dPCM 20 agosto 2018 della SS 509 e della SS 690 in quanto per mero errore vennero riclassificati solo i tratti di competenza Regionale, in gestione ad ASTRAL mentre non vennero inseriti nel citato dPCM i tratti di competenza della provincia di Frosinone.

I tratti interessati dalla richiesta, per complessivi Km 30,07, riguardano:

- a) un 1° tratto della SP “Sora-Cassino” (per Km 22,02) dallo svincolo “Sora Nord”- innesto con la SS 609 Avezzano-Sora (riclassificata come SS con il citato dPCM del 2018), allo svincolo di “Atina inferiore”;

- b) un 2° tratto della SP “Sora Cassino” (per Km 8,05) dallo svincolo di “S.Elia Fiumerapido” all’innesto con la SR “Ausonia”.

La motivazione della richiesta di classificazione risiederebbe nella necessità di completare l’itinerario unico tra la SS 609 (verso l’Abruzzo) e la SS 509, riclassificate, entrambe, con il citato DPCM del 2018 con il quale, tra l’altro, si classificava come strada statale il tratto intermedio della SP Sora Cassino (per Km 13,4) ricompreso tra i due tratti ora in esame.

La “relazione di accompagnamento” della DG del MIMS, in questo caso, provvede a descrivere nel dettaglio le caratteristiche dei tratti stradali interessati alla proposta ed evidenzia, in particolare, che il ..”*piano viario dell’arteria è in buono stato di conservazione ad eccezione di circa ml 2000 sul quale si rende necessario il rifacimento del piano viario*”.

La Sezione ritiene che si possa esprimere parere favorevole alla classificazione come strada di interesse nazionale dei due tratti della SSV SORA-A1, primo e secondo tronco, perché completano un itinerario di collegamento tra due autostrade e quindi può rientrare, secondo quanto previsto dall’articolo 2, comma 6, lettera A- sub c), del vigente Codice della strada, tra i "diretti e importanti collegamenti tra strade statali".

Ciò stante, la Sezione ritiene che, nel dare corso ai necessari provvedimenti attuativi nei trasferimenti tra Amministrazioni, in analogia a quanto già precisato in occasione di precedenti pareri, 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) al Gestore per conto dello Stato, 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 funzionali delle strade in trasferimento e ciò anche ai fini delle conseguenti dimensioni e configurazioni delle fasce di rispetto e loro rapporto con la pianificazione urbanistica;
- caratteristiche e analisi delle condizioni funzionali e di sicurezza delle intersezioni;
- caratteristiche delle opere d’arte principali e minori;
- censimento degli accessi esistenti;
- ubicazione dei mezzi pubblicitari fornendo in particolare il registro delle autorizzazioni rilasciate;
- Opere per le quali è stata fornita una concessione per l’attraversamento ed uso della sede stradale, quali ad esempio sottoservizi;
- 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 relativi all'ultimo triennio disponibile;
- aspetti amministrativi non ancora perfezionati (ad esempio, espropri, volture catastale, ecc.);
- 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.

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

### **PARERE**

di cui ai Considerato che precedono.

#### **LA COMMISSIONE RELATRICE**

Avv.	Gabriele	DI NARDO	_____
Ing.	Carlo	RICCIARDI	_____
Ing.	Francesco	MAZZIOTTA	_____
Prof.	Antonio	D'ANDREA	_____



Prof.	Paolo	FADDA	_____
Prof.	Giuseppe	CANTISANI	_____
Cons.	Laura	D'AMBROSIO	_____
Ing.	Edoardo	BALZARINI	_____
Prof.	Carlo Alberto	BARBIERI	_____
Cons.	Benedetto	NAPPI	_____
Prof.	Vittorio	RANIERI	_____
Arch.	Marco	FALIERO	_____

IL PRESIDENTE

COPIA CONFORME ORIGINALE



Individuazione della rete stradale di interesse regionale					Regione Lazio
Ex SS n.	Denominazione	dal Km	al Km	Estesa Km	Capisaldi di itinerario
1	VIA AURELIA	81,000	95,468	14,468	Innesto con la S.S. n. 1 (km 81+000) - Innesto con la S.S. n. 1 (km 95+468) (tratto già consegnato consegnato all Società Autostrada Tirrenica con verbale del 17.10.2011)
1 BIS	VIA AURELIA	23,400	29,555	6,155	Svincolo di Cinelli con la S.S. n. 675 - Innesto con la ex S.S. n. 2 a Vetralla
2	VIA CASSIA	0,000	19,000	19,000	Tratto consegnato al Comune di Roma
3	VIA FLAMINIA	0,000	7,000	7,000	Tratto consegnato al Comune di Roma
4	VIA SALARIA	71,100	75,910	4,810	Innesto con la S.S. 4 (Km 70+800) - Innesto con la S.S. n. 4 (Km 76+500) presso Rieti
4 Bis	DEL TERMINILLO	0,000	22,000	22,000	Innesto con la S.S. n. 4 presso Rieti - Terminillo (Campoforogna)
5	VIA TIBURTINA VALERIA	0,000	15,800	15,800	Tratto consegnato al Comune di Roma
5 Ter	VIA TIBURTINA VALERIA	0,000	5,300	5,300	Innesto con la S.S. n. 5 presso Bagni Acque Albule - Aeroporto di Guidonia
6	VIA CASILINA	0,000	19,920	19,920	Tratto consegnato al Comune di Roma
6	VIA CASILINA	82,020	88,800	6,780	Tratto consegnato al Comune di Frosinone
7	VIA APPIA	99,000	100,404	1,404	Innesto con la S.S. n. 7 (km 99+000) - Innesto con la S.S. n. 7 (km 100+404) (tratto già consegnato al Comune di Terracina con verbale del 10.04.1997)
7	VIA APPIA	144,830	156,080	11,250	Innesto con la S.S. n. 7 (km 144+830) - Innesto con la S.S. n. 7 (km 156+080) (tratto già consegnato ala Provincia di Latina con verbale del 26.10.2004)
7 Dir./a	VIA APPIA	0,000	2,000	2,000	Innesto con la S.S. n. 7 a Ciampino - Aeroporto di Ciampino Est
8	VIA DEL MARE	0,000	27,100	27,100	Roma - Lido di Ostia
8 Bis	VIA OSTIENSE	0,000	27,100	27,100	Roma - Lido di Ostia
71	UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	0,000	12,572	12,572	Innesto con la S.S. n. 2 a Montefiscone - Confine con la Regione Umbria
74	MAREMMANA	59,552	77,803	18,251	Confine con la Regione Toscana - Innesto con la S.S. n. 2
79	TERNANA	28,015	50,083	22,068	Confine con la Regione Umbria - Innesto con la S.S. n. 4 a Rieti
82	DELLA VALLE DEL LIRI	47,777	126,836	79,059	Confine con la Regione Abruzzo - Innesto con la S.S. n. 7 ad Itri
140	DEL LAGO DI ALBANO	0,000	3,467	3,467	Innesto con la S.S. n. 7 a Frattocchie - Castel Gandolfo (Porta Romana)
140/DIR	DEL LAGO DI ALBANO	0,000	2,860	2,860	Strada raccordante la S.S. n. 140 con la strada circumlacuale del lago omonimo (S.S. n. 297)
148	PONTINA	0,000	10,000	10,000	Tratto consegnato al Comune di Roma
149	DI MONTE CASSINO	0,000	8,738	8,738	Innesto con la S.S. n. 6 a Cassino - Ingresso Pax dell'Abbazia di Montecassino
155	DI FIUGGI	0,000	2,100	2,100	Tratto consegnato al Comune di Frosinone
155	DI FIUGGI	3,000	74,600	71,600	Innesto con la S.S. n. 214 a Frosinone - Innesto con la S.S. n. 6 a S. Cesareo
155/RACC	DI FIUGGI	0,000	18,500	18,500	Stazione di Anagni dell' A1 - Innesto con la S.S. n. 155
156	DEI MONTI LEPINI	0,000	5,100	5,100	Tratto consegnato al Comune di Frosinone
156/DIR	DEI MONTI LEPINI	0,000	5,320	5,320	Innesto con la S.S. n. 156 - Ceccano

204	ORTANA	0,000	33,434	33,434	Innesto con la S.S. n. 2 a Viterbo - Confine con la Regione Umbria
207	NETTUNENSE	0,000	37,700	37,700	Innesto con la S.S. n. 7 presso Frattocchie - Anzio
213	VIA FLACCA	0,000	36,080	36,080	Innesto con la S.S. n. 7 presso Terracina - Innesto con la S.S. n. 7 a Formia
215	TUSCOLANA	0,000	39,420	39,420	Roma (fine consegna al Comune) - Confine con la Regione Toscana
216	MAREMMANA III	0,000	27,080	27,080	Innesto con la S.S. n. 6 a S. Cesareo - Innesto con la S.S. n. 7 ad Albano
217	VIA DEI LAGHI	0,000	21,500	21,500	Innesto con la S.S. n. 7 presso Ciampino - innesto con la S.S. n. 7 a Velletri
218	DI ROCCA DI PAPA	0,000	14,200	14,200	Frascati - Innesto con la S.S. n. 7 ad Ariccia
297	DEL LAGO OLIMPICO	0,000	6,080	6,080	Innesto con la S.S. n. 140 in località Pagnanelli - Innesto con la S.S. n. 217 in località Costa Caselle
297/BIS	DELL'EMISSARIO	0,000	2,450	2,450	Innesto con la S.S. n. 297 in località Pian del Lago - Termine dopo complessivi km 2+450 (strada senza sbocco)
311	NEPESINA	0,000	21,837	21,837	Innesto con la S.S. n. 2 - Innesto con la S.S. n. 3
312	CASTRENSE	0,000	40,568	40,568	innesto con la S.S. n. 1 presso Montalto di Castro - innesto con la S.S. n. 74 presso bivio Latera
313	DI PASSO CORESE	0,000	45,500	45,500	Innesto con la S.S. n. 4 presso Passo Corese - Innesto con la S.S. n. 3 a Terni
314	LICINESE	0,000	40,908	40,908	Innesto con la S.S. n. 4 presso il ponte Buida - Innesto con la S.S. n. 5 tra Mandela e Vicovaro (in loc. Cosimato)
315	DI MAGLIANO SABINA	0,000	17,642	17,642	Innesto con la S.S. n. 3 presso Magliano Sabina - Innesto con la S.S. n. 204 presso Orte
411	SUBLACENSE	0,000	50,560	50,560	Innesto con la S.S. n. 5 presso Arsoli - Innesto con la S.S. n. 155 presso Frosinone
411/DIR	SUBLACENSE	0,000	18,400	18,400	Innesto con la S.S. n. 411 a Guarcino - Campocatino
430	DELLA VALLE DEL GARIGLIANO	0,000	3,660	3,660	Innesto con la S.S. n. 6 presso bivio stazione di Rocca d'Evandro - Innesto con la S.S. n. 7 Quater presso bivio S. Vito
471	DI LEONESSA	40,510	50,400	9,890	Innesto con la S.S. n. 4 - Confine con la Regione Abruzzo
489	DI GRADOLI	0,000	7,106	7,106	Innesto con la S.S. n. 2 - Innesto con la S.S. n. 74
493	VIA CLAUDIA BRACCIANESE	0,000	51,350	51,350	Innesto con la S.S. n. 2 in loc. La Storta - Innesto con la S.S. n. 2 in loc. Querce d'Orlando
509	DI FORCA D'ACERO	9,660	58,149	48,489	Confine con la Regione Abruzzo - innesto con la S.S. n. 6 presso Cassino
511	ANAGNINA	0,000	10,000	10,000	Innesto con la S.S. n. 215 in loc. Tor Di Mezzavia - Innesto con la S.S. n. 218 in loc. Pedica
521	DI MORRO	0,000	25,350	25,350	Innesto con la S.S. n. 4 a Rieti - Innesto con la S.S. n. 471 a Leonessa
577	DEL LAGO DI CAMPOTOSTO	26,400	40,600	14,200	Confine con la Regione Abruzzo - Innesto con la S.S. n. 260 presso Amatrice
600	ARIANA	0,000	19,000	19,000	Innesto con la S.S. n. 6 a Valmontone - Innesto con la S.S. n. 7 A Velletri

600 Dir.	ARIANA	0,000	8,100	8,100	Innesto con la S.S. n. 600 ad Ardena - Collesse
601	OSTIA - ANZIO	0,000	40,000	40,000	Lido di Ostia - Anzio
609	CARPINETANA	0,000	42,480	42,480	Innesto con la S.S. n. 6 presso la stazione di Collesse e Segni - Innesto con la S.S. n. 156
627	DELLA VANDRA	0,000	46,662	46,662	Innesto con la S.S. n. 82 a Sora - Svincolo con la S.S. n. 85 sul viadotto Longano presso Isernia
628	LEUCIANA	0,000	17,200	17,200	Innesto con la S.S. n. 6 - Innesto con la S.S. n. 82
630	AUSONIA	2,750	34,100	31,350	Svincolo di Cassino con l'A1 - Innesto con la S.S. n. 7 a Scari
636	DI PALOMBARA	0,000	33,530	33,530	Innesto con la S.S. n. 4 presso Borgo Quinzio - Innesto con la S.S. n. 5 a Tivoli
637	DI FROSINONE E DI GAETA	0,000	52,045	52,045	Innesto con la S.S. n. 6 - Innesto con la S.S. n. 7 presso Fondi
637 Dir.	DI FROSINONE E DI GAETA	0,000	8,200	8,200	Innesto con la S.S. n. 637 a Ceccano - Innesto con la S.S. n. 156 presso Palombara
657	SABINA	0,000	23,200	23,200	Innesto con la S.S. n. 313 presso Galantina-Stimigliano - Innesto con la S.S. n. 3 in loc. Ponte Felice
666	DI SORA	0,000	17,000	17,000	Innesto con la S.S. n. 82 presso Sora - Innesto con la S.S. n. 509 in loc. Colle Telugno
675	UMBRO LAZIALE	0,000	6,050	6,050	Vetralla - Castello di Salce
			<b>Totale</b>	<b>1391,270</b>	





## Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

**Intesa, ai sensi dell'art. 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante la revisione della rete stradale di interesse nazionale e regionale ricadente nella Regione Lazio.**

REP. ATTI N. 11/CU DEL 2 FEBBRAIO 2022

### LA CONFERENZA UNIFICATA

Nell'odierna Seduta del 2 febbraio 2022

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

VISTO il decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461 e successive modificazione e integrazioni recante: *“Individuazione della rete autostradale e stradale nazionale, a norma dell'art. 98, comma 2, del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112”*;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 21 febbraio 2000 recante *“Individuazione e trasferimento, ai sensi dell'art. 101, comma 1 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n.112 delle strade non comprese nella rete stradale e autostradale nazionale”* e successive modifiche ed integrazioni;

VISTO lo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri recante la revisione della rete stradale di interesse nazionale e regionale ricadente nella Regione Lazio trasmesso, con nota prot. DAR n. 14649 del 2 settembre 2021, dal Dipartimento per il coordinamento amministrativo della Presidenza del Consiglio dei Ministri ai fini dell'acquisizione dell'intesa in Conferenza Unificata, diramato con nota prot. DAR n. 14755 del 6 settembre 2021;

PRESO ATTO che all'art. 1 del suddetto schema di decreto si dispone che la tabella di individuazione della rete stradale di interesse nazionale relativa alla regione Lazio, allegata al decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461, è sostituita con la tabella di cui all'allegato A del medesimo schema di decreto e la tabella di individuazione della rete stradale di interesse regionale relativa alla regione Lazio, allegata al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 21 febbraio 2000, come modificata dai decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri 21 settembre 2001 e 20 febbraio 2018, è sostituita con quella di cui all'allegato B;

VISTA la comunicazione pervenuta per le vie brevi, acquisita al prot. DAR n. 15347 del 15 settembre 2021 e diramata in pari data con nota prot. DAR n. 15394, con cui il Coordinamento interregionale ha rappresentato la necessità di procedere ad un'integrazione delle tabelle A e B allegate allo schema di decreto;

VISTA la nota acquisita il 23 settembre 2021 al prot. DAR con n. 15849, diramata in pari data, con nota prot. DAR 15900, con cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha trasmesso le tabelle A) e B) aggiornate in base alle osservazioni della Provincia di Frosinone e della Regione Lazio;



## *Presidenza del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA UNIFICATA

ATTESO che il Coordinamento interregionale infrastrutture, mobilità e governo del territorio della Conferenza delle Regioni e Province autonome, con comunicazione acquisita al prot. DAR n. 15972 del 24 settembre 2021, diramata in pari data con nota prot. DAR 15973, ha richiesto la correzione di un errore materiale nella Tabella A e proposto delle osservazioni sulla Tabella B;

VISTA la comunicazione per le vie brevi, acquisita al prot. DAR n. 16983 il 12 ottobre 2021, diramata in pari data con nota prot. DAR n. 16990, con cui l'ANCI, sulla base di quanto comunicato dalla Città metropolitana di Roma, segnala che alcune strade, contenute nella tabella B, sono state *“consegnate in via definitiva dalla Regione Lazio alla Città metropolitana di Roma Capitale, in data 12/10/2001 e sono quindi (da tale data) classificate strade provinciali”* ;

VISTA la nota, acquisita il 15 ottobre 2021 al prot. DAR n.17254, diramata il 18 ottobre 2021 con nota prot. DAR n. 17286, con cui il Ministero dell'economia e delle finanze ha trasmesso il parere del competente Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato;

VISTA la nota, acquisita il 22 novembre 2021 al prot. DAR n. 19517, con cui il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha trasmesso una versione aggiornata del testo del decreto e delle relative tabelle, diramata con nota prot. DAR n. 19771 del 25 novembre 2021;

VISTA la nota acquisita il 19 gennaio 2022 al prot. DAR n. 975, diramata in pari data con nota prot. DAR n. 991, con cui il Ministero dell'economia e delle finanze, ha comunicato il proprio nulla osta sull'ultima versione dello schema di decreto;

VISTI gli esiti dell'odierna Seduta, nel corso della quale le Regioni, l'ANCI e l'UPI hanno espresso avviso favorevole all'intesa sullo schema di decreto;

ACQUISITO l'assenso del Governo, delle Regioni e delle Province autonome di Trento e Bolzano e degli Enti locali,

SANCISCE INTESA

ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante la revisione della rete stradale di interesse nazionale e regionale ricadente nella Regione Lazio.

Il Segretario  
Cons. Ermenegilda Siniscalchi

Il Presidente  
On. Mariastella Gelmini

SLR/MC