



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E  
STATISTICI

Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle  
infrastrutture stradali

# **REVISIONE DELLA RETE STRADALE DI INTERESSE NAZIONALE**

*art. 1-bis, comma 1 del decreto legislativo n. 461 del 29 ottobre 1999*

Quadro normativo di riferimento  
Concertazione ed incontri bilaterali  
Tavolo tecnico e Conferenza Unificata

Roma, Dicembre 2017



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

## INDICE

1.	PREMESSE E RIEPILOGO DELL'ITER APPROVATIVO	2
2.	QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO	3
3.	TAVOLO TECNICO ED INCONTRI BILATERALI CON LE PARTI	4
3.1	REGIONE ABRUZZO	5
3.2	REGIONE BASILICATA	5
3.3	REGIONE CALABRIA	6
3.4	REGIONE CAMPANIA	7
3.5	REGIONE LAZIO	7
3.6	REGIONE LIGURIA	7
3.7	REGIONE MARCHE	7
3.8	REGIONE MOLISE	8
3.9	REGIONE PUGLIA	8
3.10	REGIONE TOSCANA	8
3.11	REGIONE UMBRIA	9



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

### **1. PREMESSE E RIEPILOGO DELL'ITER APPROVATIVO**

Il cosiddetto “federalismo stradale”, introdotto con la “legge Bassanini” (legge 15 marzo 1997, n. 59), che diede il via al processo di regionalizzazione di una parte della rete stradale, con conseguente passaggio delle funzioni delegate all'ANAS agli Enti territoriali, ha prodotto forti disomogeneità della rete stradale in capo allo Stato tra nord e sud del Paese.

Tale passaggio alle Regioni, relativo a circa 25.000 Km di strade individuate con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 21 febbraio 2000, fu condotto seguendo logiche non prettamente tecniche e improntate alle prescrizioni del Codice della strada, ma piuttosto di “federalismo amministrativo” e contando sull’operato delle Province quale organo territorialmente competente, sul quale far confluire le risorse necessarie per la gestione, che ad oggi risultano svuotate sia di contenuti che di risorse.

Alla luce delle suddette criticità, questo Ministero, attraverso la Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, ha provveduto alla predisposizione della “*Proposta di revisione della rete stradale di interesse nazionale*” che, ai sensi dell’art. 1-bis, comma 1 del decreto legislativo n. 461 del 29 ottobre 1999, ha condotto al l’iter che si riassume qui di seguito.

In data 13 gennaio 2017 la Direzione generale competente ha provveduto alla redazione di una relazione istruttoria sulla riclassificazione di oltre 6000 km di strade di interesse nazionale, trasmessa al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza.

Una seconda relazione, integrativa alla prima, è trasmessa al Consiglio superiore dei lavori pubblici in data 22 marzo 2017, al fine di fornire i dati di traffico e gli indici di mobilità della viabilità oggetto della proposta di revisione di che trattasi;

A seguito dell’Adunanza del Consiglio superiore dei lavori pubblici del 31 marzo 2017 il Consesso, in seno al parere di cui all’affare n. 5/2017, raccomandava di rivedere ed integrare la proposta MIT “*a seguito di un articolato e approfondito confronto con le Regioni nell’ambito della Conferenza Unificata*”.

Alla luce del parere espresso dal Consesso, il MIT ha provveduto ad istituire, mediante le convocazioni del 3 e 29 maggio 2017, un apposito tavolo tecnico con le Regioni, gli enti territoriali (Province), l’Unione delle Province Italiane (UPI), l’Associazione Nazionale dei Comuni Italiani (ANCI - Città Metropolitane) ed il Coordinamento Nazionale della Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio (IMGT);

In data 9 giugno 2017, mediante nota prot. n. 6460, è stata inoltrata una relazione illustrativa anche alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, concernente la descrizione delle attività svolte relativamente alla revisione della rete stradale di interesse nazionale ed al fine di avviare le procedure per l’attivazione della Conferenza Unificata.

In sede di Conferenza Unificata Stato-Regioni la scrivente DG ha presenziato a due riunioni tecniche tenutesi in data 20 luglio e 1 agosto 2017, al fine di pervenire all’intesa così come previsto dall’art. 1-bis, comma 1 del decreto legislativo 29 ottobre 1999.



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Nella seduta del 3 agosto 2017, infine, è stata sancita l'intesa concernente la revisione della rete stradale di interesse nazionale ricadente nelle regioni: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria.

Per le regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto, invece, sono in corso ulteriori approfondimenti istruttori.

**Così come previsto dall' 1-bis, comma 1 del decreto legislativo n. 461 del 29 ottobre 1999, acquisito l'ulteriore parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici in seno all'Adunanza del 24 novembre 2017 (aff. 64/2017), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha provveduto alla trasmissione di tutti gli atti necessari alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - presso il Dipartimento per il coordinamento amministrativo (DICA) - al fine di consentire la sottoposizione della proposta di che trattasi alla competente Commissione parlamentare.**

## **2. 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



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

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.

### **3. 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.

Tale proposta è stata sottoposta al Consiglio Superiore Lavori Pubblici il quale, mediante parere del 31 marzo u.s., ha chiesto di valutare la versione definitiva a valle della Conferenza Unificata ed a seguito di un approfondito confronto con le Regioni.

La proposta della scrivente Direzione, pertanto, è stata successivamente trasmessa (9 giugno 2017) alla Presidenza del Consiglio dei Ministri per la sottoposizione della stessa alla prima Conferenza Unificata utile e in data 6 luglio 2017 è stato trasmesso il relativo schema di D.P.C.M..

Al fine di attivare la fase di concertazione, sia con le Regioni che con gli ulteriori soggetti interessati, è stato attivato un tavolo tecnico con il Coordinamento Nazionale della Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio (IMGT), con UPI e ANCI – Città Metropolitane attraverso le convocazioni del 3 e del 29 maggio scorsi.

A valle delle riunioni su richiamate, che hanno visto la partecipazione anche dei rappresentanti di numerose Regioni e Province, è stato richiesto a tutti i soggetti partecipanti al tavolo di inviare a questa Direzione generale le proprie eventuali osservazioni e integrazioni.

A seguito di sollecito da parte di questa Direzione generale sono pervenute le richieste di integrazione da parte delle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Marche, Molise, Piemonte, Toscana e Umbria.

A valle della prima riunione tecnica, propedeutica alla seduta della Conferenza Unificata convocata presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 20 luglio 2017, la scrivente Direzione generale ha manifestato la propria disponibilità ad attivare anche degli incontri bilaterali con le



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

singole Regioni, al fine di concertare, valutare ed eventualmente concordare le richieste di integrazione già avanzate dagli Enti su richiamati e, al contempo, prendere atto delle posizioni delle altre Regioni che, ancora a quella data, non avevano fornito alcun riscontro alla proposta trasmessa. Nel prospetto a seguire, quindi, si riporta l'elenco degli incontri presieduti dalla scrivente Direzione Generale insieme con ANAS e alla presenza del rappresentante UPI, a valle dei quali è stata effettuata una valutazione circa l'ammissibilità o meno delle integrazioni proposte dalle singole Regioni.

Incontri bilaterali	Regioni	Orario incontro	Rappresentanti Regionali
martedì 25 luglio 2017	Umbria	12:00	Ing. Claudio Casciotti; Dott. Giuseppe Chianella; Dott. Diego Zurli
	Molise	15:00	Ass. Pierpaolo Nagni; Dott. Massimo Pillarella
	Veneto	16:00	Dott. Florindo Mocellin
	Emilia Romagna	18:00	Dott. Alfeo Brognara
mercoledì 26 luglio 2017	Campania	12:00	Dott. Alfredo Ronga; Dott. Domenico Ranesi; Ing. Paolo del Gais
	Piemonte	14:00	Dott. Marino Michele; Dott. Luigi Robino; Dott. ssa Italia Giusti
	Lombardia	16:00	Dott. ssa Monica Bottino; Dott. Aldo Colombo
	Calabria	17:30	Ing. Luigi Zinno
giovedì 27 luglio 2017	Toscana	10:00	Ass. Vincenzo Ceccarelli; Dott. Marco Ierpi; Dott. Enrico Becattini
	Molise	11:00	Ass. Pierpaolo Nagni; Dott. Massimo Pillarella; Dott. Pasquale Stoppiello

Al termine degli incontri la scrivente Direzione ha ritenuto di poter accogliere parte delle richieste avanzate dalle Regioni per un totale di ulteriori 1.047,76 km rispetto all'originaria proposta MIT sui 3.040,79 km richiesti dagli Enti regionali e territoriali.

A seguito di un articolato e approfondito confronto con le regioni nell'ambito della Conferenza Unificata, in data 3 Agosto u.s. è stata raggiunta l'intesa, sulla proposta in oggetto, con le Regioni: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria.

Per le regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia Romagna è in corso un ulteriore approfondimento istruttorio.



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

A seguire si riporta una breve sintesi concernente la fase di concertazione di che trattasi e le posizioni espresse dalle regioni intervenute.

### **3.1 REGIONE ABRUZZO**

Risultano pervenute a questo Ministero due richieste di integrazione da parte della regione Abruzzo, concernenti la SS 614 “della Maielletta” (avanzata via mail in data 31 maggio 2017) e le SP 106 “delle Capannelle” e 4 “della Molinella” (quest’ultime proposte dalla regione Abruzzo mediante nota prot. n. RA/167440/17 del 21 giugno 2017).

Tale Regione, pertanto, ha rappresentato l’esigenza di integrare l’originaria proposta MIT esclusivamente con la viabilità su indicata, ricadente interamente nel territorio della provincia dell’Aquila per un totale di ulteriori 24,38 km. Tale viabilità è stata integrata all’originaria proposta MIT in quanto la ex SS 614 della Maielletta risulta di collegamento con l’interporto di Manoppello (uno dei criteri posto alla base della proposta MIT) e perché di adduzione alle autostrade A14/E55 e A25/E80. Le SP 106 delle Capannelle e 4 della Molinella, invece, costituiscono diretti ed importanti collegamenti tra strade statali, allacciano alla rete nazionale centri di particolare importanza turistica e climatica, servono traffici interregionali tra Abruzzo e Lazio. Si tratta, altresì, di viabilità che assume un valore strategico alla luce degli eventi sismici che hanno interessato il Centro Italia in quanto di collegamento con i territori di Amatrice e delle frazioni limitrofe. Relativamente alla Regione Abruzzo si segnala che in sede di Conferenza Unificata l’UPI, nell’esprimere l’intesa, ha depositato le richieste avanzate dalla Provincia di Teramo, divenendo parte integrante del verbale della stessa Conferenza. Sempre nell’ambito della seduta il MIT ha accolto la richiesta dell’UPI volta a verificare quanto indicato nei documenti relativi alla Provincia di Teramo. Pertanto, a tal fine, è stato formalizzato uno specifico tavolo tecnico con la Regione Abruzzo, la Provincia di Teramo, ANCI, UPI ed ANAS, tutt’ora in itinere, volto a valutare le richieste avanzate dall’Ente territoriale.

### **3.2 REGIONE BASILICATA**

A seguito delle richieste di integrazioni avanzate da parte della Regione Basilicata, ed alla successiva istruttoria, si è ritenuto di integrare l’originaria proposta con la SP 149, SP 158, il nuovo itinerario “Nerico – Muro Lucano” e lo svincolo sul raccordo 5 “Sicignano – Potenza”. Tale viabilità risulta di collegamento tra strade statali (SS 401 Ofantina e Racc. 05) nonché di collegamento tra importanti aree industriali e commerciali.

### **3.3 REGIONE CALABRIA**

A seguito della richiesta di integrazione formulata dalla Regione Calabria, che ha prospettato l’inserimento di circa 1.100 km di strade, durante l’incontro bilaterale del 26 luglio 2017 si è dichiarata favorevole a dare l’assenso in sede di Conferenza unificata a patto di incrementare



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

l'originaria proposta di ulteriore viabilità coincidente con circa 300 km circa di strade, quali: Strada del Medio Savuto, Strada Longobucco Mirto Crosia, SSV Longobucco Mare, ex SS 19 delle Calabrie (S.P. n. 241), ex SS 278 di Potame (S.P.257), ex SS 504 Di Mormanno (S.P. n. 3), ex SS 183 "Aspromonte Jonio", ex SS 184 Delle Gambarie (S.P.3 Reggio). Si evidenzia, per la regione Calabria è tutt'ora in corso qualche verifica concernente le progressive chilometriche di alcune strade.

### **3.4 REGIONE CAMPANIA**

Rispetto alla disamina della proposta di rete da riclassificare avanzata dal MIT la Regione Campania si dichiara concorde. La stessa Regione fornisce, altresì, una tabella nella quale sono presenti ulteriori chilometri di rete da inserire rispetto all'originaria proposta. Durante il confronto con tale Regione ed il rappresentante UPI è stata, altresì, valutata l'istanza avanzata dalla Provincia di Benevento.

### **3.5 REGIONE LAZIO**

La Regione Lazio, sin dalle prime battute, ha condiviso la proposta MIT, pur rappresentando la peculiarità di rappresentata dall'esistenza di un gestore terzo di parte della viabilità regionale (ASTRAL). A seguito del tavolo tecnico avviato con i rappresentanti regionali, si è convenuto di integrare l'originaria proposta MIT con ulteriori strade, tra le quali: la ex SS 471 di Leonessa, in quanto proposta durante l'incontro bilaterale con la Regione Umbria e, quindi, inserita per dare continuità alla rete; La SR 296 "della Scafa" in quanto di collegamento all'aeroporto di Fiumicino e per gli elevati valori di traffico (stimabili in ca. 38.000 veicoli equivalenti); La ex SS "Salto Cicolana" di collegamento con la Regione Abruzzo; La variante alla SS 7 Appia in Comune di Cisterna di Latina, in quanto assicura la continuità della gestione ANAS sulla stessa SS 7.

### **3.6 REGIONE LIGURIA**

Come specificato nelle premesse, la Regione Liguria ha subito manifestato la propria assoluta condivisione della proposta MIT. Nell'ultima stesura del documento, diramato dal MIT in data 3 agosto 2017, si è riusciti ad inserire l'unica istanza formulata dalla Provincia di Imperia, concernente, la es SS 453 "di Valle Aroschia", pari ad un incremento di 30 km, in quanto di collegamento con un importante centro commerciale.

### **3.7 REGIONE MARCHE**

A seguito di specifica istruttoria dedicata alla Regione Marche si è convenuto di inserire in proposta la ex SS 433 "di Val d'Aso" in quanto: collega l'autostrada A14 e la S.S. 16 alla Pedemontana delle Marche; per l'assenza di rete ferroviaria alternativa; di collegamento ai distretti industriali di





## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Comunanza, Ascoli Piceno, Force e Rotella; collega la rete al distretto turistico delle Marche Picene (istituito con Decreto del MIBACT).

E' stata inserita anche la SP 181 "Variante di Villa Potenza" in quanto: itinerario stradale costituito dalle ex SS.SS. n. 361 e 571; collega le SS.SS. n. 3 e 16; risulta di interconnessione tra la SS.SS. n. 3, 256, 77 dir, 362 e 571; collega la rete ai distretti industriali di Macerata e Recanati; risulta di adduzione all'Autostrada A14/ E55; itinerario alternativo alle SS.SS. n. 77 e 77 var (strade extraurbane principali) a traffico selezionato). Quanto alla SP 30 "Montelabbatese", invece, è stata integrata alla proposta in quanto: collega le SS.SS. n. 16 e 73 bis e i distretti industriali di Urbino e Pesaro e perché risulta di adduzione all'Autostrada A 14/E55).

### **3.8 REGIONE MOLISE**

Durante un primo incontro, tenutosi in data 25 luglio 2017, il Molise non ha avanzato alcuna richiesta di integrazione all'originaria proposta MIT, riservandosi di far pervenire a questo Ministero una propria proposta entro il 27 luglio, così da intavolare un confronto tra proposta MIT e le richieste della Regione e/o delle Province. Durante l'incontro tenutosi in data 27 luglio si è convenuto di accogliere le seguenti richieste: SP "Fossaltina" (tra la SS 650 e la SS 647); la SP 163 "della Valle del Biferno" (ex SS 157); SP 159 "Stazione di Bonefro", SP 146 "Falcionina" e SP 154 "di S. Elia" – L'integrazione di queste ultime tre strade provinciali è stato subordinato alla declassificazione del tratto della SS 212, sotteso dalle stesse. Si è deciso, altresì, di provvedere alla riclassificazione a strada nazionale della SP 1 "Vandra" fino all'innesto con la SS 158, previa sostituzione della SS 17.

### **3.9 REGIONE PUGLIA**

La Regione Puglia ha formalizzato il proprio consenso rispetto all'originaria proposta MIT ed espresso l'intesa in sede di Conferenza Unificata.

### **3.10 REGIONE TOSCANA**

La Regione Toscana ha manifestato la necessità di eliminare una serie di strade originariamente inserite nella proposta MIT (coincidenti a 500 km ca.) in quanto trattasi di viabilità appartenente al demanio provinciale e non regionale, rispetto alle quali, quindi, ha ritenuto di non pronunciarsi. Relativamente alla SS 71, inserita nella proposta MIT, la Regione Toscana ha affermato la propria contrarietà alla statalizzazione in quanto la Regione ha in corso ingenti investimenti per la realizzazione di due lotti funzionali. E' stato fatto notare, a tal proposito, che la SS 71 è stata già inserita nella proposta MIT relativamente al tratto umbro e che risulta già statale in Emilia Romagna. Circa la SS 74 "Maremmana", pur avendo la Regione investito ingenti risorse, la stessa concorda nella cessione ad Anas. La Regione manifesta altresì la posizione di diniego delle Province toscane e Città Metropolitana relativamente alla FI-PI-LI, che non intendono cedere.



## *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Anche per quanto riguarda la SS 429 si è convenuto di rinviare il passaggio ad Anas. In sintesi sono state di confermati circa 575 chilometri di strade rispetto ai 1.031 chilometri proposti dal MIT ed è stata integrata, invece la seguente viabilità: ex SS 398 Val di Cornia e la ex 439 dir Sarzanese – Val d’Era.

### **3.11 REGIONE UMBRIA**

Si è pervenuto all’accordo con tale Regione prevedendo l’inserimento della SS 71, così da dare continuità al tratto di SS 71 ricadente nel territorio toscano e contemplato nell’originaria proposta MIT, e della SS 74. Per quest’ultima si è concordi con l’innesto sulla SS 2 “Cassia”, previa successiva intesa con la Regione Lazio relativamente al tratto laziale. Rispetto alle richieste di integrazione della Regione Umbria si è inoltre convenuto di riclassificare quali strade di interesse nazionale della SP 209 “Valnerina” (sino all’innesto con la SS 685) e di alcuni tratti delle SP 169, 170 e 172, nei dintorni della città di Perugia, in quanto rappresenta una viabilità asservita alla logistica all’interno del cratere sismico. Le richieste accolte dal MIT a conclusione del tavolo tecnico conducono ad un incremento dell’originaria proposta per oltre 150 chilometri. La Regione propone anche la SS 320 e la SS 471, la cui statalizzazione resta subordinata alla corrispondente statalizzazione della SS 471 nel tratto laziale (da confine umbro a Rieti).

Nella pagina a seguire viene si rappresentata il disegno di rete conseguente a quanto convenuto in sede di Conferenza Unificata.



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

