



Revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nella regione Lazio

Atto del Governo 376

Dossier n° 376 - Atti del Governo
4 aprile 2022

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	376
Titolo:	Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nella regione Lazio
Norma di delega:	Articolo 1-bis, comma 1, del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461

	Senato	Camera
Date:		
presentazione	22/03/2022	22/3/2022
annuncio:	30/03/2022	29/3/2022
assegnazione:	30/03/2022	29/3/2022
termine per l'espressione del parere:	19/04/2022	18/4/2022
Commissione competente:	8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni)	VIII Ambiente

Presupposti normativi

L'individuazione della rete stradale di interesse nazionale

Con l'adozione della legge n. 59 del 1997 ("legge Bassanini") e del relativo decreto legislativo di attuazione (D.Lgs. 112/1998) è stato avviato il processo per il conferimento alle Regioni e agli enti locali di funzioni e compiti amministrativi, ivi compreso il trasferimento dallo Stato alle Regioni della rete stradale (allora consistente - secondo quanto riportato nel parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici allegato allo schema in esame - in 45.699,4 km, dei quali 44.021,4 gestiti dall'ANAS e 1.677,9 gestiti dalle Province autonome di Trento e Bolzano).

In base all'art. 98, comma 1, del D.Lgs. 112/1998, sono mantenute allo Stato, tra le altre, le funzioni relative alla pianificazione pluriennale della viabilità e alla programmazione, progettazione, realizzazione e gestione della rete autostradale e stradale nazionale, costituita dalle grandi direttrici del traffico nazionale e da quelle che congiungono la rete viabile principale dello Stato con quella degli Stati limitrofi.

Il successivo comma 2 ha demandato l'individuazione della rete autostradale e stradale nazionale ad apposite intese in sede di Conferenza unificata. In caso di mancato raggiungimento delle intese nei termini previsti, si provvede con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, previa delibera del Consiglio dei Ministri.

In attuazione di tali disposizioni è stato adottato il [D.Lgs. 29 ottobre 1999, n. 461](#), con cui si è provveduto all'**individuazione della rete autostradale e stradale nazionale** e, conseguentemente, il **D.P.C.M. 21 febbraio 2000**, volto all'individuazione delle strade non comprese nella rete autostradale e stradale nazionale e al loro trasferimento alle regioni.

Secondo quanto evidenziato nel parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, "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".

Secondo quanto riportato nel [Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti - Anni 2016-2017](#), dal 2000 al 2005 le strade statali sono passate da 46.556 km a 21.524 km, mentre nello stesso periodo le strade regionali e provinciali sono passate da 114.691 km a 147.364 km.

Per consentire lo svolgimento delle funzioni relative alle strade trasferite, con il [D.P.C.M. 12 ottobre 2000](#) (pubblicato nella G.U. 30 dicembre 2000, n. 303, S.O.) si è provveduto all'individuazione dei **beni e delle risorse finanziarie, umane, strumentali e organizzative da trasferire alle regioni e agli enti locali**.

Alle **modifiche della rete autostradale e stradale di interesse nazionale esistente**, secondo quanto previsto dall'art. 1-*bis* del decreto legislativo n. 461 del 1999 (introdotto dall'[art. 48 della L. 120/2010](#)), 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 Stato-Regioni, sentite le Commissioni parlamentari competenti per materia. Tali modifiche (secondo il comma 2 dell'articolo in questione) consistono nel trasferimento tra Stato e regioni, e nella conseguente riclassificazione, di intere strade o di singoli tronchi.

I criteri dettati dal Codice della strada

Occorre inoltre ricordare che i criteri per la classificazione delle strade sono contemplati dal Codice della strada ([D.Lgs. 285/1992](#)).

In base all'art. 2, comma 6, di tale Codice, le strade extraurbane (principali e secondarie) e le strade locali (non urbane) sono classificate come "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 ovvero i capoluoghi di provincia situati in regioni diverse, ovvero costituiscono diretti ed importanti collegamenti tra strade statali;
- d) allacciano alla rete delle strade statali i porti marittimi, gli aeroporti, i centri di particolare importanza industriale, turistica e climatica;
- e) servono traffici interregionali o presentano particolare interesse per l'economia di vaste zone del territorio nazionale.

Lo stato della rete

Secondo quanto riportato nel [Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti - Anni 2019-2020](#), al 31 dicembre 2019 l'estesa della rete stradale italiana primaria (esclusa quella comunale) era pari a km 167.565, così ripartiti:

- Autostrade km 6.977, incluse quelle in gestione ANAS;
- altre Strade di interesse nazionale km 23.305;
- strade Regionali e Provinciali km 137.283.

Nel medesimo documento viene sottolineato che "è tuttora in atto la ripartizione e l'attribuzione giuridica di molte tra le principali strade italiane fra ex Statali (ora denominate "di interesse nazionale", unitamente alle Autostrade), Regionali, Provinciali e Comunali".

La revisione della rete

Nel parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici allegato allo schema in esame viene ricordato che il passaggio alle regioni delle strade non comprese nella rete autostradale e stradale nazionale "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".

Sulla base di queste considerazioni (già evidenziate anche in precedenti pareri resi dal medesimo Consiglio) nonché degli impegni derivanti dalla risoluzione 8-00267 approvata dall'VIII Commissione (Ambiente) della Camera nella seduta dell'8 novembre 2017 (in cui veniva sottolineata l'urgenza di addivenire ad una revisione della rete stradale), sono stati emanati i seguenti decreti finalizzati alla revisione della rete stradale:

- il [D.P.C.M. 20 febbraio 2018](#), con cui è stata approvata la revisione della rete stradale limitatamente alle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, **Lazio**, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria;
- il [D.P.C.M. 21 novembre 2019](#), di revisione delle reti stradali relative alle Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto;
- il [D.P.C.M. 21 novembre 2019](#), di revisione della rete stradale relativa alla Regione Piemonte.

Nei pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici allegati agli schemi dei citati decreti viene evidenziato che le Regioni autonome Valle d'Aosta e Friuli Venezia Giulia, e le Province autonome di Trento e Bolzano, non sono interessate da tali decreti poiché "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 [...] delle strade statali non inserite nella rete stradale di interesse nazionale".

Contenuto

Lo schema di decreto in esame modifica le tabelle relative alle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nel Lazio e approvate, da ultimo, con il D.P.C.M. 20 febbraio 2018 (recante "Revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nelle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria").

Secondo quanto evidenziato nella relazione illustrativa, "l'aggiornamento di tali tabelle si è reso necessario a seguito della richiesta della Regione Lazio, di cui alla nota prot. n. 634258 del 12 ottobre 2018, di **riclassificare 'a strada di interesse nazionale' ulteriori 2 tronchi della S.S.V. Sora-Cassino, di competenza della provincia di Frosinone**, integrando la riclassificazione della tratta della S.R. Sora-Cassino, dal km 21+400 al km 34+800, di competenza regionale, già riclassificata con il suddetto D.P.C.M. 20 febbraio 2018".

Nella relazione illustrativa si legge altresì che, in linea con la procedura adottata per l'emanazione del D.P.C.M. 20 febbraio 2018, di revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nelle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria, per lo schema in esame è stato "acquisito, ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, in luogo dell'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, l'intesa in sede di Conferenza unificata, che vede il coinvolgimento anche della Conferenza Stato-Città ed autonomie locali".

Si ricorda che il comma 3 dell'art. 9 del d.lgs. 281/1997 prevede che "il Presidente del Consiglio dei Ministri può sottoporre alla Conferenza unificata, anche su richiesta delle autonomie regionali e locali, ogni altro oggetto di preminente interesse comune delle regioni, delle province, dei comuni e delle comunità montane".

Nel parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici viene sottolineato che la modifica operata dallo schema in esame nasce da una richiesta avanzata dalla regione Lazio, su istanza della provincia di Frosinone, e 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".

Nel medesimo parere si legge che il Consiglio "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".

Si ricorda in proposito che la lettera a) del comma 6 dell'art. 2 del D.Lgs. 285/1992 prevede che le strade extraurbane sono 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 ovvero i capoluoghi di provincia situati in regioni diverse, ovvero costituiscono diretti ed importanti collegamenti tra strade statali; d) allacciano alla rete delle strade statali i porti marittimi, gli aeroporti, i centri di particolare importanza industriale, turistica e climatica; e) servono traffici interregionali o presentano particolare interesse per l'economia di vaste zone del territorio nazionale".

L'articolo 1, commi 1 e 2, dispone la sostituzione delle tabelle di individuazione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale relative alla regione Lazio. Per la precisione:

- la tabella allegata al decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461, è sostituita da quella di cui all'allegato A al presente decreto;
- la tabella allegata al D.P.C.M. 21 febbraio 2000, come modificata dai decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri 21 settembre 2001 e 20 febbraio 2018, è sostituita da quella di cui all'allegato B al presente decreto.

Le modifiche operate con la riscrittura prevista dagli allegati A e B al presente schema sono limitate ai tronchi stradali indicati in precedenza.

Il **comma 3 dell'articolo 1** dispone che **restano di proprietà dei Comuni i tratti delle strade urbane di scorrimento o di quartiere e delle strade locali** (come definite dall'art. 2, comma 2, lettere d), e) ed f), del Codice della strada) **che attraversano i centri abitati con popolazione superiore ai diecimila abitanti.**

Lo stesso comma chiarisce che tale disposizione è in linea con quanto previsto dall'art. 4, comma 4, del D.P.R. 495/1992 ("Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada").

Il citato comma 4 dell'art. 4 del D.P.R. 495/1992 stabilisce che i tratti di strade statali, regionali o provinciali, che attraversano i centri abitati con popolazione superiore a diecimila abitanti, individuati a seguito della delimitazione del centro abitato prevista dal Codice della strada, sono classificati quali strade comunali con la stessa deliberazione della giunta municipale con la quale si procede alla delimitazione medesima.

Si ricorda che, in base all'art. 2, comma 2, del D.Lgs. 295/1992 (Codice della strada), le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:

- A - Autostrade;
- B - Strade extraurbane principali;
- C - Strade extraurbane secondarie;
- D - Strade urbane di scorrimento;
- E - Strade urbane di quartiere;
- E-bis - Strade urbane ciclabili;
- F - Strade locali;
- F-bis - Itinerari ciclopeditoni

Il successivo comma 3 disciplina le caratteristiche minime che devono essere possedute dalle strade ai fini della classificazione citata. In particolare, per le strade urbane di scorrimento o di quartiere e delle strade locali (lettere D), E) ed F) a cui fa riferimento il comma in esame), le caratteristiche minime sono le seguenti:

D - Strada urbana di scorrimento: strada a carreggiate indipendenti o separata da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.

E - Strada urbana di quartiere: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi, per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.

F - Strada locale: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata e non facente parte degli altri tipi di strade.

Il **comma 4** dell'articolo 1 dispone che **eventuali rettifiche** ai dati contenuti nelle tabelle allegate al presente decreto possono essere apportate **d'intesa fra le amministrazioni interessate**, in sede di redazione e sottoscrizione dei verbali di consegna previsti dall'art. 2 del D.P.C.M. 21 febbraio 2000. A completamento delle operazioni di consegna il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile provvede, a seguito della trasmissione da parte dell'ANAS S.p.A. dei relativi verbali unitamente alle tabelle aggiornate, alla ricognizione delle rettifiche eventualmente resesi necessarie e, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, si provvede alla **ripubblicazione delle tabelle**.

Si ricorda che l'art. 2 del D.P.C.M. 21 febbraio 2000 (recante "Individuazione e trasferimento (...) delle strade non comprese nella rete autostradale e stradale nazionale") dispone, tra l'altro, che "la consegna dei beni è effettuata a cura dei competenti uffici del territorio del Ministero delle finanze, che provvedono alla redazione dei relativi verbali con l'intervento dei rappresentanti dell'ente nazionale per le strade e delle amministrazioni regionali o locali cui gli stessi vengono trasferiti".

L'**articolo 2** stabilisce che per l'**esercizio delle funzioni conferite** con il presente decreto si provvede **con i criteri e le modalità delineati dall'art. 6 del D.P.C.M. 12 ottobre 2000**.

Si ricorda che con tale decreto si è provveduto a disciplinare l'individuazione dei beni e delle risorse finanziarie, umane, strumentali e organizzative da trasferire alle regioni ed agli enti locali per l'esercizio delle funzioni e dei compiti amministrativi trasferiti alle regioni in materia di opere pubbliche.

In particolare l'art. 6 di tale decreto disciplina il **trasferimento delle risorse strumentali e organizzative** disponendo che, per l'esercizio delle funzioni conferite, "le regioni o gli enti locali accedono ai dati contenuti negli albi e nei registri la cui tenuta è di competenza dell'Anas o del Ministero dei lavori pubblici" e che "sono trasferiti anche gli archivi di atti documentati e dati connessi alle funzioni trasferite".

In base all'**articolo 3**, l'**operatività del trasferimento** per i tratti di strade riclassificati è **subordinata alla redazione e sottoscrizione dei verbali di consegna**.