



## Proposta di revisione della rete stradale nazionale Atto del Governo 91 - 92

### Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	91
Titolo:	Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nella regione Piemonte
Atto del Governo:	92
Titolo:	Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nelle regioni Emilia Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto
Norma di delega:	Articolo 1-bis, comma 1, del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461

	Senato	Camera
Date:		
presentazione	21/06/2019	24/06/2019
annuncio:	27/06/2019	27/06/2019
assegnazione:	27/06/2019	27/06/2019
termine per l'espressione del parere:	17/07/2019	17/07/2019
Commissione competente:	8 <sup>a</sup> (Lavori pubblici, comunicazioni)	VIII Ambiente
Rilievi di altre Commissioni:	1 <sup>a</sup> (Affari costituzionali)	

### 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 del 31 marzo 2017 - 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 nella relazione illustrativa e nel parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, con tale ultimo decreto (modificato poi dal D.P.C.M. 21 settembre 2001 e, in seguito, da ulteriori decreti) è avvenuto il passaggio di circa 25.000 km di strade (vale a dire oltre il 50% della rete stradale esistente) 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 2016-2017](#), al 31 dicembre 2016 l'estensione della rete stradale italiana primaria (esclusa quella comunale) era pari a km 182.976, così ripartiti:

- autostrade km 6.943, incluse quelle in gestione ANAS;
- altre strade di interesse nazionale km 20.786;
- strade regionali e provinciali km 155.247.

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

#### ***La revisione della rete***

Nei pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici resi in relazione agli schemi di decreto in esame viene sottolineato 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". 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».

Sulla base di queste considerazioni (già evidenziate nei pareri resi dal medesimo Consiglio nel corso della scorsa legislatura) 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), il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali, secondo quanto indicato nella relazione illustrativa, ha elaborato una proposta di revisione della rete stradale di interesse nazionale che 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 circa 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 sono invece stati ritenuti necessari ulteriori approfondimenti istruttori.

Nei citati pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici viene evidenziato che le **Regioni autonome Valle d'Aosta e Friuli Venezia Giulia, e le Province autonome di Trento e Bolzano**, non sono interessate nè dal D.P.C.M. 20 febbraio 2018 nè dai nuovi schemi di decreto in esame 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".

#### ***Gli schemi di decreto in esame***

Gli schemi di decreto in esame consentono di completare il processo di revisione avviato con il citato D.P.C.M. 20 febbraio 2018.

Nella relazione illustrativa a tali schemi si legge che "per le Regioni **Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte e Veneto** - alle quali è stata 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" (di cui si è detto nel paragrafo precedente). Con le sopracitate Regioni "si è quindi raggiunto un accordo sulla nuova proposta di revisione della rete stradale di interesse nazionale" che ha portato a considerare "ulteriori 238 km ca. rispetto all'originaria proposta".

## **Contenuto**

Gli schemi in esame hanno una struttura dell'articolato pressochè identica, così come identiche sono le disposizioni contenute negli articoli. L'unica differenza si riscontra (ovviamente) negli allegati, ove vengono indicate le strade oggetto di riclassificazione e che riguardano, nel caso dello schema n. 91, le strade ricadenti nella regione Piemonte, e nel caso dello schema n. 92 le strade ricadenti nelle regioni Emilia Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto.

Tali schemi, che si compongono di cinque articoli, prevedono una revisione della rete stradale di interesse nazionale attraverso il trasferimento alla rete nazionale di circa 3.714 km di strade e la contestuale declassificazione a rete regionale di circa 109 km (v. *infra*).

L'**articolo 1**, ai primi tre commi, dispone in ordine all'individuazione della rete stradale di interesse nazionale e regionale relativa alle regioni considerate (Piemonte, Emilia Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto), che è demandata alle tabelle allegate agli schemi di decreto.

In particolare, il **comma 1** prevede che le **tabelle di individuazione della rete stradale di interesse nazionale** relative alle predette regioni, che sono allegate al decreto legislativo n. 461 del 1999, sono sostituite con quelle di cui all'allegato A (relativo alla regione Piemonte) dello schema n. 91 e agli allegati A (per la regione Emilia-Romagna), B (per la regione Lombardia), C (per la regione Toscana) e D (per la regione Veneto) dello schema n. 92.

In tali tabelle sono elencate le tratte stradali di interesse nazionale con l'indicazione della denominazione, dei chilometri iniziali e finale, dell'estensione complessiva delle singole tratte, nonché dei capisaldi di inizio e fine.

Il **comma 2** prevede che le **tabelle di individuazione della rete stradale di interesse regionale** relative alle predette regioni, che sono allegate al D.P.C.M. 21 febbraio 2000,

[Art. 1  
\(Individuazione  
delle strade  
nazionali e  
regionali\)](#)

sono sostituite con quelle di cui all'allegato B (per la regione Piemonte) dello schema n. 91 e agli allegati E (per la regione Emilia-Romagna), F (per la regione Lombardia), G (per la regione Toscana) e H (per la regione Veneto) dello schema n. 92.

In tali tabelle sono elencate le tratte stradali di interesse regionale con l'indicazione della denominazione, dei chilometri iniziali e finale, dell'estensione complessiva delle singole tratte, nonché dei capisaldi di itinerario.

Con il D.P.C.M. 21 febbraio 2000 si è provveduto alla individuazione e al trasferimento, ai sensi dell'art. 101, comma 1, del D.Lgs. n. 112 del 1998, delle strade non comprese nella rete autostradale e stradale nazionale. Il D.P.C.M. del 2000 è stato successivamente modificato dai D.P.C.M. 21 settembre 2001, 23 novembre 2004, 21 giugno 2005, 2 febbraio 2006, 16 dicembre 2008, 8 luglio 2010 e 20 febbraio 2018.

Il **comma 3** specifica il riferimento alle tabelle in cui sono evidenziate le integrazioni alle tabelle della rete di interesse nazionale e regionale.

Nello specifico, le **integrazioni alle tabelle di individuazione della rete stradale di interesse nazionale**, che corrispondono alle tratte oggetto di riclassificazione, sono evidenziate nelle tabelle 1.a (per la regione Piemonte) dello schema n. 91 e nelle tabelle 1.a (per la regione Emilia-Romagna), 2.a (per la regione Lombardia), 3.a (per la regione Toscana) e 4.a (per la regione Veneto) dello schema n. 92.

Le predette integrazioni sono comunque riportate nelle tabelle richiamate dal comma 1 dell'art. 1 di entrambi gli schemi.

Le **integrazioni alle tabelle di individuazione della rete stradale di interesse regionale**, che corrispondono alle tratte oggetto di declassificazione da trasferire alle regioni, sono invece evidenziate nelle tabelle 1.b (per la regione Piemonte) dello schema n. 91 e nella tabelle 1.b (per la regione Emilia-Romagna) e 4.b (per la regione Veneto) dello schema n. 92.

Le predette integrazioni sono comunque riportate nelle tabelle richiamate dal comma 2 dell'art. 1 di entrambi gli schemi, che raggruppano tutta la rete stradale di interesse regionale delle citate regioni.

Nella seguente tabella sono riportati i dati riferiti alle regioni Piemonte, Emilia Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto, contenuti nei vari allegati.

Regione	Strade nazionali (alleg. A/91)	di cui riclassificazioni (tab. 1.a/91)	Strade regionali (alleg. B/91)	di cui riclassificazioni (tab. 1.b/91)
Piemonte	1.688,875	1.000,613	1.319,216	8,900
	(alleg. A-D/92)	(tab. 1.a-4.a/92)	(alleg. E-H/92)	(tab. 1.b-4.b/92)
Emilia-Romagna	1.999,408	872,755	1.299,289	49,002
Lombardia	2.036,157	1.075,606	1.687,615	-
Toscana	1.506,934	39,827	2.152,886	-
Veneto	1.436,399	725,278	1.165,659	50,900
<b>Totale</b>	<b>8.667,773</b>	<b>3.714,079</b>	<b>7.624,665</b>	<b>108,802</b>

Il **comma 4** 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 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;  
F - Strade locali;  
F-bis - Itinerari ciclopedonali.

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) succitate), 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 5** prevede che **eventuali imprecisioni** nei dati contenuti nelle tabelle allegate allo schema di decreto possono essere apportate (*rectius rettificate*) **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.

Si ricorda che, nel disciplinare il trasferimento alle regioni delle strade non comprese nella rete autostradale e stradale nazionale, il D.P.C.M. citato, all'art. 2, ha disposto, 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.

Il comma 5 prevede altresì che, a completamento delle operazioni di consegna, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) 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 che, con apposito **D.P.C.M.**, si provvede alla **ripubblicazione delle tabelle**.

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 documenti e dati connessi alle funzioni trasferite".

Art. 2  
(Attribuzione di risorse strumentali)

In base all'**articolo 3**, l'**operatività del trasferimento** per i tratti di strade riclassificati è subordinata all'adozione del provvedimento (di attribuzione delle risorse strumentali) di cui all'articolo 2.

Art. 3  
(Operatività del trasferimento)

L'**articolo 4** detta una **disposizione transitoria** finalizzata a **consentire l'ultimazione dei lavori da parte della stazione appaltante** che ha pubblicato il bando di gara nei casi in cui il tratto stradale su cui incidono i lavori sia stato trasferito ad un altro soggetto.

Tale disposizione prevede infatti che, nei casi di trasferimento, resta nella competenza di tale stazione appaltante l'ultimazione dei lavori per i quali alla data del presente provvedimento (*rectius* alla data di entrata in vigore del presente decreto):

Art. 4  
(Competenza della stazione appaltante per l'ultimazione dei lavori e per il contenzioso)

- sia stato pubblicato il bando di gara per la realizzazione degli stessi;
- ovvero, entro il 31 ottobre 2018, sia stata definita la progettazione e autorizzata la pubblicazione del bando di gara.

Lo stesso articolo prevede che resta altresì di competenza e a carico della medesima stazione appaltante il **contenzioso** instaurato in relazione a fatti ed atti antecedenti alla scadenza di cui sopra e aventi ad oggetto i beni trasferiti.

L'**articolo 5** reca una disposizione finalizzata a consentire l'**adeguamento dell'importo del corrispettivo previsto dal Contratto di Programma (CdP) MIT-ANAS 2016-2020**.

Art. 5  
(Adeguamento  
del corrispettivo  
previsto dal  
CdP ANAS)

Nel dettaglio viene disposto che - come stabilito dall'Allegato B "Prestazione dei Servizi e Corrispettivi", capitolo V, punto a) "Modalità di riconoscimento delle risorse/corrispettivo", del citato CdP, in funzione dell'incremento della rete stradale di interesse nazionale che verrà gestita dalla società concessionaria ANAS S.p.A., conseguente ai trasferimenti delle strade previsti dagli schemi in esame - l'importo del corrispettivo previsto dal citato CdP verrà adeguato ai sensi dell'art. 6, commi 6 e 7, dello stesso CdP, la cui definizione da parte del MIT verrà operata sulla base della quantificazione dei costi incrementali sostenuti dalla società concessionaria sulla base della contabilità analitica.

Il CdP MIT-ANAS 2016-2020 è stato approvato con il [decreto interministeriale del 27 dicembre 2017, n. 588](#), che ha recepito le prescrizioni indicate nella [delibera CIPE 7 agosto 2017, n. 65](#), di approvazione dello schema contrattuale.

Il comma 6 dell'art. 6 del contratto (v. [file ArticolatoCdP16-20 - 21 dic 2017.pdf](#)), richiamato dall'articolo 5 in esame, dispone che "la Concessionaria è tenuta a comunicare al MIT e al MEF il consuntivo annuale delle risorse acquisite, ai sensi della legge 3 agosto 2009 n. 102, art. 19, comma 9-bis, e s.m.i.. Le risorse acquisite in eccesso rispetto al corrispettivo dovuto per la prestazione dei servizi di cui al PEF, vengono calcolate entro il 31 marzo dell'anno successivo a quello di competenza e conteggiate in apposito fondo". Il successivo comma 7 dispone che la disciplina delle modalità di utilizzo di tale fondo sarà regolata con un atto di aggiornamento del contratto.



Nel punto a) del capitolo V dell'[allegato B al CdP](#) vengono presentate delle tabelle di ripartizione delle risorse acquisite dall'ANAS tra i vari servizi da svolgere in base al contratto. Con riferimento agli esercizi 2017-2021 viene precisato che gli importi indicati "sono stimati sulla base della estesa chilometrica di competenza all'atto della sottoscrizione del presente Contratto di Programma. In funzione dell'incremento della rete conseguente ai trasferimenti delle strade attualmente in gestione alle Regioni/ Province, l'importo del corrispettivo subirà un corrispondente incremento ai sensi dell'art. 6, comma 7, del Contratto (la cui definizione da parte del MIT verrà operata quantificando i costi incrementali sostenuti dalla Concessionaria sulla base della contabilità analitica)".

Si ricorda infine che in risposta all'interrogazione 3-00668, fornita nella [seduta dell'Assemblea del Senato del 7 marzo 2019](#), il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha sottolineato che "il [decreto del Presidente del Consiglio del 21 Luglio 2017](#), in applicazione dell'articolo 1, comma 140, della legge di stabilità del 2016, ha stanziato nel Fondo infrastrutture 440 milioni destinati a interventi di riclassificazione della rete stradale. Successivamente, nel 2018 (con il [D.P.C.M. 28 novembre 2018](#)) il Fondo è stato ulteriormente rifinanziato per oltre 640 milioni di euro. Ad oggi, quindi, per gli investimenti sui tratti stradali trasferiti dalle Regioni ad ANAS sono stanziati risorse pari ad oltre un miliardo di euro".

**Senato: Dossier n. 139**

**Camera: Atti del Governo n. 91**

**2 luglio 2019**

Senato	Servizio Studi del Senato Ufficio ricerche nei settori ambiente e territorio	Studi1@senato.it - 066706-2451	 SR_Studi
Camera	Servizio Studi Dipartimento Ambiente	st_ambiente@camera.it - 066760-9253	 CD_ambiente