

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVIII LEGISLATURA —————

**N. 92**

## **ATTO DEL GOVERNO**

### **SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE**

Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri  
recante revisione della rete stradale di interesse nazionale  
delle regioni Emilia Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto

*(Parere ai sensi dell'articolo 1-bis, comma 1, del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461)*

---

**(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 21 giugno 2019)**

---



*Il Sottosegretario di Stato  
alla Presidenza del Consiglio dei Ministri*

del 21/06/2019



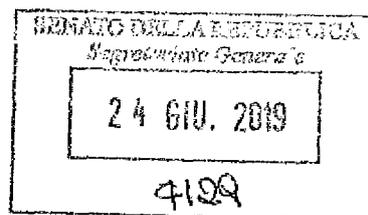
23951305

*7513-2019*

*Coro Maria Elisabetta,*

inoltro, ai sensi dell'articolo 1, comma 1-*bis*, del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461, per l'acquisizione del parere delle competenti Commissioni parlamentari, gli schemi di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che dispongono la revisione della rete stradale di interesse nazionale, rispettivamente, della Regione Piemonte e delle Regioni Emilia Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto, comprensivi delle relative tabelle di individuazione.

*Con rinvio cordiale*



Sen. Maria Elisabetta Alberti Casellati  
Presidente del Senato della Repubblica  
ROMA



## *Presidente del Consiglio dei Ministri*

- VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 12 ottobre 2000, recante “Individuazione dei beni e delle risorse finanziarie, umane, strumentali ed organizzative da trasferire alle regioni ed agli enti locali per l’esercizio delle funzioni e dei compiti amministrativi di cui agli articoli 99 e 101 del decreto legislativo n. 112 del 31 marzo 1998, in materia di viabilità”;
- VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 13 novembre 2000, recante “Criteri di ripartizione e la ripartizione tra le regioni e gli enti locali delle risorse finanziarie, umane e strumentali per l’esercizio delle funzioni conferite dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, in materia di viabilità”;
- VISTI** i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 22 dicembre 2000 relativi al trasferimento alle regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte, Toscana e Veneto e agli enti locali delle regioni medesime recanti il trasferimento dei beni e delle risorse finanziarie, umane, strumentali e organizzative per l’esercizio delle funzioni conferite dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112;
- VISTI** i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 21 settembre 2001, 23 novembre 2004, 21 giugno 2005, 2 febbraio 2006, 16 dicembre 2008, 8 luglio 2010, 13 giugno 2017 e 28 febbraio 2018 con i quali sono state modificate sia le tabelle di individuazione della rete autostradale e stradale di interesse nazionale di cui decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461, che le tabelle delle strade non comprese nella rete stradale e autostradale nazionale di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 21 febbraio;
- VISTO** i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 2 febbraio 2006, 14 febbraio 2007 e 5 novembre 2010, con cui sono state rideterminate le risorse da attribuire, rispettivamente, dallo Stato alle regioni Abruzzo, Campania, Liguria, Marche, Puglia e Umbria a seguito delle modifiche intervenute nella classificazione della rete stradale di interesse nazionale e di quella di interesse regionale a seguito dell’emanazione dei sopracitati decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 novembre 2004, 21 giugno 2005, 2 febbraio 2006 e 16 dicembre 2008;
- VISTA** la nota prot. n. 245 del 13 gennaio 2017, con la quale la Direzione generale per le strade e autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto al Consiglio Superiore dei lavori pubblici il parere di cui all’art. 1-*bis*, comma 1, del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461;
- VISTA** la nota del Ministero delle infrastrutture e trasporti prot. n. xxxxx del x xxxxx 2018, concernente la revisione della rete stradale di interesse nazionale, che prevede la riclassificazione di strade ex statali e provinciali e la contemporanea declassificazione di strade da trasferire alle regioni, ricadenti nelle regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte, Toscana e Veneto;
- CONSIDERATA** l’esigenza di procedere ad una revisione complessiva della rete stradale di interesse nazionale, che, sulla base di quanto rilevato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, individui quale parte della rete nazionale gestita da ANAS S.p.A. debba essere trasferita alle Regioni;



## *Presidente del Consiglio dei Ministri*

**VISTI** i pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici n. 5/2017 e n. 19/20198, resi rispettivamente nelle adunanze del 31 marzo 2017 e del 18 aprile 2019;

**ACQUISITA** l'intesa in Conferenza unificata nella seduta del 15 novembre 2018, rep. Atti n. 121/CU;

**ACQUISITI** i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

**SULLA** proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

### **DECRETA:**

#### **Art. 1**

1. Le tabelle di individuazione della rete stradale di interesse nazionale relative alla regioni Emilia Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto allegate al decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461, sono sostituite da quelle di cui agli allegati A, B, C e D al presente decreto.
2. Le tabelle di individuazione della rete stradale d'interesse regionale relativa alle regioni Emilia Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto, allegate al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 21 febbraio 2000, come modificata dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 21 settembre 2001 sono sostituite da quella di cui agli allegati E, F, G e H al presente decreto.
3. Le integrazioni alle tabelle di individuazione della rete stradale di interesse nazionale, di cui al comma 1 e le integrazioni alle tabelle di individuazione della rete stradale di interesse regionale, di cui al comma 2, sono evidenziate nelle tabelle 1.a, 1.b; 2.a; 3.a; 4.a, 4.b; allegate al presente decreto.
4. Ai sensi dell'articolo 4, comma 4, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, restano di proprietà dei comuni i tratti delle strade aventi le caratteristiche di cui all'art. 2, comma 2, lett. d), e) ed f), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modifiche ed integrazioni, che attraversano i centri abitati con popolazione superiore ai diecimila abitanti.
5. Eventuali imprecisioni nei 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'articolo 2 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 21 febbraio 2000. A completamento delle operazioni di consegna il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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.



# *Presidente del Consiglio dei Ministri*

## **Art. 2**

1. Per l'esercizio delle funzioni conferite con il presente decreto si provvede con i criteri e modalità delineati dall'art. 6 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 12 ottobre 2000 recante "Individuazione dei beni e delle risorse finanziarie, umane, strumentali ed organizzative da trasferire alle regioni ed agli enti locali per l'esercizio delle funzioni e dei compiti amministrativi di cui agli articoli 99 e 101 del decreto legislativo n. 112 del 31 marzo 1998, in materia di viabilità".

## **Art. 3**

1. L'operatività del trasferimento per i tratti di strade riclassificati è subordinata all'adozione del provvedimento di cui all'articolo 2.

## **Art. 4**

1. Ferma restando l'attuazione del trasferimento delle strade di cui all'articolo 1, commi 1 e 2, resta di competenza della stazione appaltante l'ultimazione dei lavori per i quali alla data del presente provvedimento, sia stato pubblicato il bando di gara per la realizzazione ovvero lavori per i quali, entro il 31 ottobre 2018, sia stata definita la progettazione e autorizzata la pubblicazione del bando di gara. Resta altresì di competenza ed a carico della medesima stazione appaltante il contenzioso instaurato per fatti ed atti antecedenti alla scadenza di cui sopra, relativamente ai beni trasferiti.

## **Art. 5**

1. Come stabilito dall'Allegato B "Prestazione dei Servizi e Corrispettivi", capitolo V, punto a) "Modalità di riconoscimento delle risorse/ corrispettivo", del Contratto di Programma 2016-2020, 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 di cui al presente decreto, l'importo del corrispettivo previsto dal citato Contratto di Programma 2016-2020 verrà adeguato ai sensi dell'art 6, commi 6 e 7 del Contratto stesso, la cui definizione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti verrà operata sulla base della quantificazione dei costi incrementali sostenuti dalla Società concessionaria sulla base della contabilità analitica.

Roma,

Il Presidente del Consiglio dei ministri

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

Tabella A

Individuazione della rete stradale di interesse nazionale					Regione Emilia Romagna	
S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Totale Effettivo (Km)	Capisaldi di Inizio e Fine
SS 3 BIS	TIBERINA	162,698	250,565	87,867	87,867	Confine con la Regione Toscana - Inneso con la S.S. n. 16 presso Ravenna
SS 9	VIA EMILIA	0,000	199,670	199,670	120,454	Inneso con la S.S. n. 16 a Rimini - Inneso con la S.S. n. 9 Var. a est di Parma
		214,800	262,387	47,587	29,822	Inneso con la S.S. n. 9 Var. presso Ponte Taro - Confine con la Regione Lombardia
SS 9 VAR	TANGENZIALE NORD OVEST DI PARMA	0,000	18,644	18,644	18,644	Inneso con la S.S. n. 9 a est di Parma - Inneso con la S.S. n. 9 presso Ponte Taro
SS 9 VAR/A	TANGENZIALE SUD DI PARMA	0,000	7,375	7,375	7,375	Inneso con la S.S. n. 9 Var. ad Ovest di Parma - Svincolo con la S.P. n. 665 a Sud di Parma
SS 10	PADANA INFERIORE	164,878	217,258	52,380	52,380	Confine con la Regione Lombardia (PV) - Confine con la Regione Lombardia (CR)
SS 12	DELL'ABETONE E DEL BRENNERO	91,450	99,000	7,550	7,550	Confine con la Regione Toscana - Inneso con la S.S. n. 12 Dir.
		124,500	225,374	100,874	86,195	Confine con la Regione Lombardia - Inneso con la ex S.S. n. 324
SS 12 VAR/A	VARIANTE DI MIRANDOLA	0,000	6,816	6,816	6,816	Inneso con la S.S. n. 12 (Km 209+505) - Rotatoria con la S.P. n. 8 e la S.C. "Via per Concordia"
SS 12 DIR.	DELL' ABETONE E DEL BRENNERO	0,000	2,200	2,200	2,200	Inneso con la S.S. n. 12 (Km 99+000) - Rotatoria con la S.P. n. 324 (Km 61+500)
SS 16	ADRIATICA	69,514	129,020	59,506	52,602	Confine con la Regione Veneto - Ferrara - Inneso con la S.S. n. 16 var presso Alfonsine
SS 16	ADRIATICA	135,990	223,410	87,420	80,195	Inneso con la S.S. n. 16 Var presso Alfonsine - Ravenna - Rimini - Confine con la Regione Marche
SS 16 VAR	VARIANTE DI ALFONSINE	0,000	8,573	8,573	8,573	Rotatoria Via Cuorbalestro - Rotatoria con la S.P. n. 8 "Naviglio"
SS 16 VAR/A	VARIANTE DI ARGENTA	0,000	7,320	7,320	7,320	Svincolo con la ex S.S. n.495 - Inneso con la S.P. 48
SS 45	DI VAL TREBBIA	61,720	141,162	79,442	76,280	Confine con la Regione Liguria - Bobbio - Piacenza
SS 62	DELLA CISA	56,214	120,528	64,314	55,046	Passo della Cisa (Confine con la Regione Toscana) - Fornovo - Parma
SS 63	DEL VALICO DEL CERRETO	35,691	106,500	70,809	69,309	Valico del Cerreto (Confine con la Regione Toscana) - Castelnuovo nè Monti - Reggio Emilia
SS 63 VAR.	VARIANTE DI BOCCO	0,000	1,500	1,500	1,500	Inneso con la S.S. n. 63 (km 88+600) presso Bocco - Inneso con la S.S. n. 63 (km 90+104) presso Bocco
SS 64	PORRETTANA	31,110	38,740	7,630	7,630	Confine con la Regione Toscana - Ponte della Venturina - Porretta Terme - Inneso con la S.S. n. 64 Var/A in località Silla
SS 64	PORRETTANA	45,814	142,187	96,373	75,541	Inneso con la S.S. n. 64 Var/A in località Varano - Vergato - Bologna - Ferrara
SS 64 VAR	VARIANTE DI SASSO MARCONI	0,000	8,782	8,782	8,782	Rotatoria con la S.P. n. 37 (Via Setta e Via Ziano di Sotto) - Inneso con la S.S. n. 64 (Km 85+020) rotatoria di Borgonuovo

SS 64 VAR/A	DI GAGGIO MONTANO	0,000	6,950	6,950	6,950	Innesto a rotatoria con la S.S. n. 64 (km 38+740) in località Silla - Innesto con la S.S. n. 64 (km 45+814) in località Marano
SS 65	DELLA FUTA	61,695	90,700	29,006	29,005	Confine con la Regione Toscana - Innesto con la S.P. n. 85 ("Fondovalle Savena" di nuova costruzione)
SS 67	TOSCO ROMAGNOLA	142,269	232,377	90,108	87,198	Confine con la Regione Toscana - Rocca S. Casciano - Forlì - Variante di Ravenna - Marina di Ravenna
SS 72	DI SAN MARINO	0,000	10,654	10,654	10,654	Innesto con la S.S. n. 16 a Rimini Confine di Stato con la Repubblica di San Marino
SS 253	SAN VITALE	5,777	23,000	17,223	17,223	Bologna (fine centro abitato) - Medicina
SS 253	SAN VITALE	24,550	27,000	2,450	2,450	Medicina - Innesto con la S.P. 3/2 "Trasversale di Pianura secondo tronco"
SS 255	DI S. MATTEO DECIMA	57,070	64,663	7,593	7,593	Innesto con la S.S. n. 468 a Mirabello - Innesto con la S.S. n. 496 a bivio Cassana
SS 258	MARECCHIA	38,820	86,600	47,780	47,780	Confine con la Regione Toscana - Innesto con la S.S. n. 16 a Rimini
SS 308	DI FONDO VALLE TARO	0,000	24,850	24,850	24,850	Innesto con la S.S. n. 62 presso Forno - Innesto con la ex S.S. n. 523 presso Gruppo San Giovanni
SS 309	ROMEA	0,000	55,730	55,730	55,730	Innesto con la S.S. n. 309 Dir presso Ravenna - Mesola (Confine con la Regione Veneto)
SS 309 DIR.	ROMEA	0,000	5,200	5,200	5,200	Innesto con la S.S. n. 309 in località "Lo Stabbiale" presso Ravenna - Innesto con la S.S. n. 16 in località "Ponte la Canala"
SS 324	DEL PASSO DELLE RADICI	0,000	4,000	4,000	4,000	Innesto con la ex S.S. n. 64 presso Silla - Innesto con la S.S. n. 623 presso Crociale
SS 324	DEL PASSO DELLE RADICI	53,430	61,730	8,300	8,300	Innesto con la S.P. n. 40 - Innesto con la S.S. n. 12 presso Pievepelago
SS 325	DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO	0,000	0,340	0,340	0,340	Innesto su rotatoria con la ex S.S. n. 64 - Innesto su rotatoria con la S.P. n. 37
SS 343	ASOLANA	0,000	22,256	22,256	22,256	Innesto con la S.S. n. 9 a Parma - Confine con la Regione Lombardia
SS 357	DI FORNOVO	0,000	19,762	19,762	19,762	Innesto con la S.S. n. 9 presso Castelguelfo - Innesto con la S.S. n. 69 presso Forno di Tarò
SS 412	VAL TIDONE	45,765	74,226	28,461	28,461	Castel San Giovanni (interconnessione SP10R) - Confine Sud Lombardia (PV)
SS 413	ROMANA	51,642	64,642	13,000	13,000	Innesto con la ex S.S. n. 468 presso Carpi - Innesto con la S.S. n. 9 a Modena
SS 461	DEL PASSO DEL PENICE	42,524	57,083	14,559	14,559	Confine con la Regione Lombardia - Innesto con la S.S. n. 45 a Bobbio
SS 468	DI CORREGGIO	19,820	22,900	3,080	3,080	Innesto con la S.P. n. 113 - Innesto con la S.P. n. 13 Ter
		54,194	85,610	31,416	31,416	Innesto con la ex S.S. n. 558 - Innesto con la ex S.S. n. 255 a Mirabello
SS 495	DI CODIGORO	0,000	49,410	49,410	49,410	Innesto con la S.S. n. 16 a Consandolo - Innesto la S.P. n. 60 presso Mezzogoro
SS 496	VIRGILIANA	62,130	66,280	4,150	4,150	Innesto con la S.S. n. 255 a Ferrara - Innesto con la S.S. n. 16 a Ferrara

SS 523	DEL COLLE DI CENTO CROCI	0,000	49,820	49,820	49,820	Inneso con la S.S. n. 62 a Berceto - Confine con la Regione Liguria
SS 568	DI CREVALCORE	0,000	11,298	11,298	11,298	Inneso con la ex S.S. n.468 a S. Felice sul Panaro - Crevalcore
		16,220	22,185	5,965	5,965	Inneso con la S.P. n. 84 - Inneso con la S.P. n. 83
		26,191	37,245	11,054	11,054	Inneso su rotonda con la S.P. n. 83 - Bologna (inizio centro abitato)
SS 569	DI VIGNOLA	18,000	24,124	6,124	6,124	Inneso con la S.S. n. 623 - Confine con la Città metropolitana di Bologna
		24,124	42,750	18,626	18,626	Confine con la Provincia di Modena - Svincolo con-Raccordo di Casalecchio di Reno
SS 623	DEL PASSO BRASA	0,000	80,230	80,230	80,230	Inneso con la S.S. n. 12 presso Modena - Inneso con la ex S.S. n. 324 presso Crociale
SS 654	DI VAL NURE	0,965	69,635	68,670	68,670	Piacenza (fine centro abitato) - Confine con la Regione Liguria
		70,310	74,310	4,000	4,000	
SS 665	VARIANTE DI PILASTRO	0,000	3,103	3,103	3,103	Inneso con la S.S. n. 513 a Parma - Confine con la Regione Toscana (esclusi tratti ceduti ai comuni di Parma, Langhirano, Palanzano)
	MASSESE	5,853	13,200	7,347	7,347	
		15,893	20,500	4,607	4,607	
		21,050	28,200	7,150	7,150	
		28,200	36,200	8,000	8,000	
		36,600	47,400	10,800	10,800	
	49,810	74,400	24,590	24,590		
	VARIANTE DI GROppo	0,000	0,336	0,336	0,336	
VARIANTE DI RANZANO	0,000	1,845	1,845	1,845		
SS 722	TANGENZIALE DI REGGIO EMILIA	0,000	9,080	9,080	9,080	Inneso con la S.S. n. 9 (Km 170+100) a est di Reggio Emilia - Rotatoria con Viale Martiri di Piazza Tien An Men
SS 723	TANGENZIALE OVEST DI FERRARA	0,000	8,000	8,000	8,000	Inneso con la rotonda con S.P. n. 19 e Via Michelini - Rotatoria di Via Wagner con la S.S. n. 723 Dir - Inneso con la complanare Sud dello svincolo con R.A. "Ferrara - Porto Garibaldi"
SS 723 DIR.	TANGENZIALE OVEST DI FERRARA	0,000	0,800	0,800	0,800	Svincolo di Via Ferraresi con Via Beethoven - Rotatoria di Via Wagner con la S.S. n. 723
SS 724	TANGENZIALE NORD DI MODENA E DIRAMAZIONE PER SASSUOLO	0,000	6,560	6,560	6,560	Svincolo con la Tangenziale Nord di Modena e Diramazione per Sassuolo (km 9+100) - Svincolo con la S.S. n. 12 (km 172+800)
SS 724	TANGENZIALE NORD DI MODENA E DIRAMAZIONE PER SASSUOLO	7,650	12,070	4,420	4,420	Svincolo con la S.C. Via Giardini - Inneso con la S.P. per Baggiovara
SS 724	TANGENZIALE NORD DI MODENA E DIRAMAZIONE PER SASSUOLO	14,650	19,200	4,550	4,550	Inneso con la ex S.S. n. 486 - Inneso con la Rotatoria Via Ghiarola Nuova e Via Ghiarola-Vecchia
SS 724 DIR.	TANGENZIALE SUD DI MODENA	0,000	5,000	5,000	5,000	Svincolo con la Tangenziale Nord di Modena e Diramazione per Sassuolo (km 9+100) - Svincolo con la S.S. n. 12 (km 172+800)
SS 725	TANGENZIALE DI PIACENZA	0,000	7,210	7,210	7,210	Casello di Piacenza sud con l' A21 - Rotatoria con la S.S. n. 45 (Km 135+600)
SS 726	TANGENZIALE DI CESENA	22,500	31,970	9,470	9,470	Inneso con la S.S. n. 9 (km 22+500) presso Cesena - Inneso con la S.S. n. 3 BIS (km 225+445) presso Cesena

SS 727	TANGENZIALE DI FORLI'	0,000	7,285	7,285	7,285	Innesto con la S.S. n. 9 (km 51+720) - Rotatoria con le Vie Comunali Ravegnana e Solombriani - Svincolo Tangenziale Est
SS 727 BIS	TANGENZIALE DI FORLI'	0,000	7,962	7,962	7,962	Innesto con viabilità comunale presso lo svincolo dell' A14 - Rotatoria con le Vie Comunali Golfarelli, Romagnoli e Mattei - Rotatoria con Via Antonio Placucci
R.A. 1	RACCORDO TANGENZIALE NORD DI BOLOGNA	0,000	23,701	23,701	23,701	Crespellano - Aeroporto Lavino (Il Raccordo è in gestione alla Società Autostrade per l'Italia)
R.A. 8	RACCORDO AUTOSTRADALE FERRARA - PORTO GARIBALDI	0,000	49,282	49,282	49,282	Innesto in località Fossanova di S. Marco con la diramazione per Ferrara dell'Autostrada A13 - Masi - S. Giacomo - Corte Centrale - Innesto con la S.S. n. 309 presso Porto Garibaldi
-	DI SAN LAZZARO	0,000	7,900	7,900	7,900	Casello Autostradale di Bologna est dell'A14 - Rotatoria con la Via comunale "Tolara"
S.C.	TANGENZIALE DI PARMA	0,000	5,000	5,000	5,000	Innesto con la S.S. n. 9 - Innesto con la S.S. n. 9 Varla
S.P. 3/2	TRASVERSALE DI PIANURA - SECONDO TRONCO	0,000	20,921	20,921	20,921	Svincolo con la S.P. n. 5 e S.P. n. 86 - Innesto con la S.P. n. 253
S.P. 3 Bis	TANGENZIALE DI MODENA 3° TRATTO	12,070	14,650	2,580	2,580	Innesto con la S.S. n. 724 a Modena - Innesto con la S.S. n. 724 a Modena
SP13ter	DIRAMAZIONE S.GROCE	0,000	1,614	1,614	1,614	Innesto con la S.P. n. 413 - Innesto con la S.P.n. 468
S.P. 40	DI VAGLIO	0,000	9,535	9,535	9,535	Innesto con la S.S. n. 12 presso Lama Mocogno - Innesto con la S.S. n. 324 presso Magrignana
S.P. 60	GRAN LINEA (ROSSONIA)	9,580	18,818	9,238	9,238	Innesto con la ex S.S.n. 495 - Innesto con la S.S. n. 309
S.P. 83	TANGENZIALE DI S. GIOVANNI IN PERSICETO	4,400	10,460	6,060	6,060	Innesto con la S.P. n. 568 (km 22+185) - Innesto con la S.P. n. 568 (km 26+191)
S.P. 84	CIRCONVALLAZIONE DI CREVALCORE	0,000	3,600	3,600	3,600	Innesto con la S.P. n. 568 (km 11+430) - Innesto con la S.P. n. 568 (km 16+220 - tratto di nuova costruzione)
S.P. 85	FONDOVALLE SAVENA	0,000	8,307	8,307	8,307	Innesto con la S.S. n. 65 - Ponte delle Oche (tratto di nuova costruzione)
S.P. 113		0,000	17,680	17,680	17,680	Innesto con la S.S. n. 9 (Tangenziale RE) - Innesto con la ex S.S. n. 468
S.P. 114		0,000	9,250	9,250	9,250	Innesto con la S.S. n. 9 presso Reggio Emilia - Innesto con la S.P. n. 25 presso Reggio Emilia
SP 138 (Ex S.S. n. 71)	UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	0,000	45,660	45,660	45,660	Ponte sul fiume Savio località Bora Bassa presso Borello - Svincolo con la S.S. n. 3 Bis presso Bagno di Romagna
S.C.	TANGENZIALE DI MODENA 1° TRATTO	0,000	6,500	6,500	6,500	Innesto con la S.S. n. 12 a Modena - Innesto con la S.S. n. 724 a Modena
S.C.	TANGENZIALE DI MODENA 2° TRATTO	6,560	7,650	1,090	1,090	Innesto con la S.S. n. 724 a Modena - Innesto con la S.S. n. 724 a Modena
S.P. 3/1	TRASVERSALE DI PIANURA - PRIMO TRONCO	0,000	22,140	22,140	22,140	Innesto con la ex S.P. n. 568 - Svincolo con la S.P. n. 5 e S.P. n. 86
					Totale	1.999,408

Tabella B

Individuazione della rete stradale di interesse nazionale					Regione Lombardia	
S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Totale Effettivo (km)	Capisaldi di Inizio e Fine
SS 9	VIA EMILIA	262,387	317,260	54,873	51,473	Confine con la Regione Emilia Romagna - Variante di Tavazzano con Villavesco - S. Giuliano Milanese (inizio centro abitato)
SS 9 DIR	TANGENZIALE EST DI LODI	0,000	4,366	4,366	4,366	Innesto con la S.S. n. 9 presso località S. Bernardino - Innesto con la ex S.S. n. 235 presso località Fontana
10 PADANA INFERIORE	PADANA INFERIORE	127,250	128,050	0,800	0,800	Confine Piemonte - Innesto PVSPGT03 a Voghera e sistema tangenziali - inizio centro abitato
	TANGENZIALE DI VOGHERA	9,000	18,054	9,054	9,054	Innesto PVSPGT02 - Innesto SPEXSS10
	TANGENZIALE DI VOGHERA - CASTEGGIO	3,850	9,000	5,150	5,150	Innesto PVSPGT01 - Innesto PVSPGT03
	TANGENZIALE DI CASTEGGIO	0,000	3,850	3,850	3,850	innesto-PVSPEXSS35 - innesto PVSPGT02
	PADANA INFERIORE	142,000	164,930	22,930	22,930	fine PVSP35 a Casteggio - confine Emilia Romagna
	PADANA INFERIORE	217,258	259,139	41,881	41,881	confine Emilia Romagna - confine Provincia di Mantova
	PADANA INFERIORE	259,139	306,718	47,579	47,579	confine Provincia di Cremona - Confine Regione Veneto a Castel D'Ario
11 PADANA SUPERIORE	PADANA SUPERIORE OVEST	111,586	175,805	64,119	64,119	confine Piemonte - Boffalora su Ticino (spalle ponte esclusa) - confine Provincia di Bergamo a
	PADANA SUPERIORE	175,805	177,370	1,565	1,565	confine Città Metropolitana di Milano - inizio centro abitato comune di Treviglio
	PADANA SUPERIORE VARIANTE DI CARAVAGGIO - TREVIGLIO	0,000	1,000	1,000	1,000	fine centro abitato comune di Treviglio (innesto nuovo ponte su AAVV BGSP11VAR 2) vecchio caposaldo 181+600 a Treviglio - termine ponte - vecchio caposaldo 182+500 a Caravaggio
	PADANA SUPERIORE	185,436	190,468	5,032	5,032	fine centro abitato comune di Caravaggio - confine CR e prosegue CRSPEXSS11
	PADANA SUPERIORE	190,468	190,760	0,292	0,292	confine Provincia di Bergamo Mozzanica - Innesto CRSPEXSS11VAR1 a Castel Gabbiano
	PADANA SUPERIORE - VARIANTE DI ISSO - CASTEL GABBIANO	0,000	1,341	1,341	1,341	fine tratto CRSPEXSS11 al km 190+468 - confine prov BG
	PADANA SUPERIORE VARIANTE DI ISSO - BARBATA	1,341	1,574	0,233	0,233	confine CR - arriva da CRSPEXSS11VAR1 a Castel Gabbiano - confine con CR - prosegue con CRSPEXSS11VAR1 a Castel Gabbiano
	PADANA SUPERIORE - VARIANTE DI ISSO - CASTEL GABBIANO	1,574	1,981	0,407	0,407	confine prov BG - confine provincia CR/BG
	PADANA SUPERIORE VARIANTE DI ISSO - BARBATA	1,981	3,900	1,919	1,919	confine CR - arriva da CRSPEXSS11VAR1 a Castel Gabbiano - innesto BGSP11VAR1 a Barbata - via G. Galilei
	PADANA SUPERIORE	195,100	200,950	5,850	5,850	innesto BGSP11VAR1 a Barbata - innesto BGSP11VAR
	PADANA SUPERIORE VARIANTE DI CALCIO	0,000	3,900	3,900	3,900	innesto BGSP11VAR1 a Calcio ovest (cascina Finletti) - innesto BGSP11VAR1 a Calcio est
	PADANA SUPERIORE	203,780	204,112	0,332	0,332	fine innesto BGSP11VAR1 a Calcio est - confine Provincia di Cremona (Urago d'Oglio)

	PADANA SUPERIORE	204,112	208,052	3,940	3,940	confine Provincia di Bergamo (urago D'Oglio) - inizio centro abitato di Chiari
	PADANA SUPERIORE VARIANTE DI CHIARI - ROVATO	207,900	212,400	4,500	4,500	da innesto BSSPEXSS11 a Chari Ovest - innesto A35 BreBeMi a Castrezzato BS
	PADANA SUPERIORE	211,850	228,960	17,110	17,110	Chiari est - Mandolossa - innesto Ig sud - innesto SPBS510D1 a Caslegnato
	PADANA SUPERIORE VARIANTE MANDOLOSSA	0,000	1,134	1,134	1,134	innesto Tangenziale Sud Brescia - innesto BSSPRXSS610
	PADANA SUPERIORE TANGENZIALE SUD BS	16,450	27,720	11,270	11,270	svincolo SS45BIS a Rezzato - innesto BSSP28 a Lonato del Garda
	PADANA SUPERIORE	260,880	267,135	6,255	6,255	tratta da innesto BSSPEXSS587 a Desenzano del Garda - innesto BSSPEXSS11V2 a Desenzano del Garda
	PADANA SUPERIORE VARIANTE SIRMIONE	266,835	270,470	3,635	3,635	innesto BSSPEXSS11 a Desenzano del Garda - confine regione Veneto
SS 12	DELL'ABETONE E DEL BRENNERO	225,374	245,820	20,446	20,446	Confine con la Regione Emilia Romagna - Poggio Rusco - Confine con la Regione Veneto
SS 33	DEL SEMPIONE	11,151	56,006	44,855	18,621	Pero (fine del centro abitato) - Rho - Gallarate - Somma Lombardo - Sesto Calende - Confine con la Regione Piemonte
35	DEI GIOVI	70,001	71,700	1,699	1,699	innesto PVSPEXSS10 a Casteggio - PVSPTG01
SS 36	DEL LAGO DI COMO E DELLO SPLUGA	8,555	149,519	140,964	140,964	Cinisello Balsamo - Monza - Nibionno - Civate - Lecco - Chiavenna - Campodolcino - Confine di Stato con la Svizzera al Passo dello Spluga
SS 36 RACC	RACCORDO LECCO - VALSASSINA	0,000	9,015	9,015	9,015	Lecco - Innesto con la S.P. n. 62 presso Lecco
SS 37	DEL MALOJA	0,000	10,012	10,012	10,012	Innesto con la S.S. n. 36 presso Chiavenna - Confine di Stato con la Svizzera presso Castasegna
SS 38	DELLO STELVIO	8,150	124,306	116,156	116,156	Morbegno - Sondrio - Tresenda - Tirano - Bormio - Passo dello Stelvio - Confine con la Regione Trentino Alto Adige
SS 38 VAR.	VARIANTE DI MORBEGNO	0,000	18,415	18,415	18,415	Svincolo di Fuentes con la S.S. n. 38 - Innesto con la S.S. n. 38
SS 38 VAR/A	VARIANTE DI BORMIO	0,000	1,335	1,335	1,335	Innesti con la S.S. n. 38 a Bormio
SS 38 DIR./A	DELLO STELVIO	0,000	1,700	1,700	1,700	Innesto con la S.S. n. 38 presso Madonna di Tirano - Confine di Stato con la Svizzera a Campocologno
SS 38 DIR./B	DELLO STELVIO	0,000	0,200	0,200	0,200	Innesto con la S.S. n. 38 presso il Passo dello Stelvio - Confine di Stato con la Svizzera a Giogo di S. Maria
SS 39	DEL PASSO DI APRICA	0,000	29,080	29,080	29,080	Innesto con la S.S. n. 38 a Tresenda - Passo di Aprica - Innesto con la S.S. n. 42 presso Edölo
SS 42	DEL TONALE E DELLA MENDOLA	21,800	147,846	126,046	126,046	Zanica - Lovere - Svincolo di Breno Edölo - Passo del Tonale - Confine con la Regione Trentino Alto Adige
SS 42 DIR	DEL TONALE E DELLA MENDOLA	0,000	0,800	0,800	0,800	Svincolo di Trescore Balneario - Innesto con la S.P. n. 89
SS 45 BIS	GARDESANA OCCIDENTALE	47,948	106,848	58,900	58,900	Innesto con la S.S. n. 11 presso Rezzato (loc. Tre Ponti) - Salò - Confine con la Regione Trentino Alto Adige
SS 45 TER	GARDESANA OCCIDENTALE	0,000	4,500	4,500	4,500	Innesto con la S.S. n. 45 Bis presso Viallanuova sul Clisi - Innesto con la ex S.S. n. 237 presso Vobarno
211	DELLA LOMELLINA	29,700	62,750	33,050	33,050	confine Piemonte sud - Pieve del Cairo - confine Piemonte nord - Albonese

DELLA LOMELLINA	DELLA LOMELLINA - TANGENZIALE OVEST DI MORTARA	0,000	2,150	2,150	2,150	innesto SPEXSS494 inizio variante ovest Mortara - innesto SPEXSS11 a nord di Mortara - fine variante ovest di Mortara.
SS 233	VARESINA	53,850	72,116	18,266	18,266	Da innesto con la S.S. n. 341 presso Varese (fine traversa interna) a Ponte Tresa (Confine di Stato).
294 DELLA VALLE DI SCALVE	DELLA VAL DI SCALVE	15,000	46,100	31,100	31,100	innesto BSSPEXSS294 a nord di Angolo Terme - innesto BGSPEXSS294 a nord di Schilpario (Paaisco Loveno)
	DELLA VAL DI SCALVE tratto nord	0,000	15,040	15,040	15,040	innesto SS42 Forno Allione (Berzo-Demo) - innesto BGSPEXSS294 a nord di Schilpario (Paaisco Loveno)
	DELLA VAL DI SCALVE tratto sud	46,062	59,373	13,311	13,311	innesto BGSPEXSS294 a nord di Angolo Terme - innesto SS42 Darfo Boario
300 DEL PASSO DI GAVIA	DEL PASSO DI GAVIA	25,950	43,800	17,850	17,850	confine provincia di SO a Ponte di Legno - innesto SS42 Ponte di Legno
	DEL PASSO DI GAVIA	0,000	25,925	25,925	25,925	innesto SS38 a Bormio - Valfurva - confine provincia di BS
SS 301	DEL FOSCAGNO	0,000	36,939	36,939	36,939	Innesto con la S.S. n. 38 presso Bormio - Livigno
SS 336	DELL'AEROPORTO DELLA MALPENSA	0,000	21,710	21,710	17,640	Svincolo con la A8 presso Busto Arsizio - Cardano al Campo - Aeroporto della Malpensa - Somma Lombardo - Confine con la Regione Piemonte
SS 336 DIR	DIRAMAZIONE PER AEROPORTO DELLA MALPENSA	0,000	28,000	28,000	28,000	Innesto con la S.S. n. 336 (Km 10+750) presso Somma Lombardo - Innesto con la ex S.S. n. 11 presso Magenta
SS 336 DIR/A	DELL'AEROPORTO DELLA MALPENSA	0,000	2,200	2,200	2,200	Innesto con la S.S. n. 336 Dir - Innesto con la S.S. n. 341 presso Lonate Pozzolo
SS 340	REGINA	2,100	52,577	50,477	50,477	Como - Menaggio - Confine di Stato con la Svizzera a Orta
SS 340 DIR.	REGINA	0,000	29,258	29,258	29,258	Innesto con la S.S. n. 340 a Menaggio - Dongo - Gravedona - Innesto con la S.S. n. 36 presso Pian di Spagna
SS 341	GALLARATESE	11,060	30,000	18,940	10,588	Confine con la Regione Piemonte (Turbigio) - Innesto con la S.S. n. 33 a Gallarate
341	GALLARATESE	35,387	46,160	10,773	10,773	SS33 a Gallarate - innesto VASP020 a Gazzada
342 BRIANTEA	ASSE INTERURBANO DI BERGAMO	0,000	7,200	7,200	7,200	innesto BGSPEXSS470DIR a Treviolo BG - innesto BGSPEXSS342 a Ponte S. Pietro BG
	BRIANTEA	10,000	20,955	10,955	10,955	innesto con BGEXSS342AI - confine Provincia di Lecco
	BRIANTEA	20,955	39,370	18,415	18,415	Prov BG - prov CO
	BRIANTEA	39,370	53,060	13,690	13,690	prov Lecco - Como
SS 342	BRIANTEA	62,140	79,660	17,520	9,973	Montano Lucino (Como) - Varese
343	ASOLANA	64,669	76,265	11,596	11,596	confine Provincia di Mantova - Innesto SP236 e 567
		43,423	64,669	21,246	21,246	confine Provincia di Cremona - confine Provincia di Brescia
		23,214	43,423	20,209	20,209	confine Emilia Romagna a Casalmaggiore (ponte) - confine provincia Mantova
344 PROSECUZIONE VARIANTE ALLA SS344	TANGENZIALE INDUNO OLONA - ARCISATE	0,000	1,160	1,160	1,160	innesto SS344VAR Arcisate - innesto SS344 Induno Olona
SS 344	DI PORTO CERESIO	2,918	4,680	1,762	1,370	Induno Olona - Arcisate
SS 344	DI PORTO CERESIO	7,650	12,862	5,212	5,212	Bisuschio - Confine di Stato con la Svizzera a Porto Ceresio
SS 344 VAR	VARIANTE DI ARCISATE E BISUSCHIO	3,000	7,650	4,650	4,650	Innesto a Rotatoria con la S.P. Tangenziale di Arcisate - Innesto a Rotatoria con la S.S. 344 a Bisuschio

358	DI CASTELNUOVO	27,796	34,617	6,821	6,821	confine provincia di Mantova - innesto alla CRSPEXSS420 e CRSPEXSS343 a Casalmaggiore
		20,400	27,796	7,396	7,396	confine Emilia Romagna a Viadana - confine provincia di Cremona comune Viadana fraz. Cicognara
469 SEBINA OCCIDENTAL E	SEBINA OCCIDENTALE	0,000	5,894	5,894	5,894	innesto BGSP053 a Lovere - inizio variante di Riva di Solto BGSPEXSS469V1
	SEBINA OCCIDENTALE - VARIANTE DI RIVA DI SOLTO	0,000	0,331	0,331	0,331	inizio variante - fine variante - innesto BGSP077
	SP PIANGAIANO - RIVA DI SOLTO	6,200	6,750	0,550	0,550	innesto variante BGSPEXSS469V1 - innesto BGSPEXSS469
	SEBINA OCCIDENTALE	6,905	26,370	19,465	19,465	fine variante di Riva di Solto BGSPEXSS469V1 - innesto BSSPEXSS469 a Paratico
	SEBINA OCCIDENTALE	26,190	33,022	6,832	6,832	innesto BGSPEXSS469 a Paratico - ingresso A4 Palazzolo sull'Oglio
SS 394	DEL VERBANO ORIENTALE	3,450	50,516	47,066	44,710	Varese - Mesenzana - Luino - Confine di Stato con la Svizzera a Zenna
402 VALERIANA	VALERIANA	0,000	1,540	1,540	1,540	innesto SS340DIR a Colico - confine con Provincia di Sondrio
	VALERIANA OCCIDENTALE	0,000	0,650	0,650	0,650	confine provincia di Como - innesto SS35
412 DELLA VAL TIDONE	DELLA VAL TIDONE - TRATTO OLTREPO	74,250	94,200	19,950	19,950	confine Emilia Trebecco - confine Emilia Romagna - Casa Matti
461	DEL PASSO DEL PENICE	1,900	43,343	41,443	41,443	fine-confine centro abitato comune di Voghera - confine Lombardia Emilia Romagna - passo del Penice
470 DELLA VALLE BREMBANA	DELLA VAL BREMBANA DIRAMAZIONE	0,000	13,862	13,862	13,862	da innesto con SPEXSS470 (villa D'Alme) - innesto SPEXSS42 a Stezzano BG
	DELLA VAL BREMBANA	8,350	21,950	13,600	13,600	inizio competenza a circoscrizione Fabriciano Bergamo - innesto BGSPEXSS470VAR entrata galleria sud
	VARIANTE DI SAN PELLEGRINO	21,950	26,000	4,050	4,050	innesto BGSPEXSS470 uscita galleria nord - innesto BGSPEXSS470 entrata galleria sud
	DELLA VAL BREMBANA	25,410	38,200	12,790	12,790	innesto BGSPEXSS470VAR uscita galleria nord - Lenna: innesto con BGSP1
	LENNA - MEZZOLDO	38,600	48,600	10,000	10,000	Lenna - Mezzoldo
	MEZZOLDO - PASSO SAN- MARCO	48,600	61,300	12,700	12,700	Mezzoldo - Passo S. Marco
	PASSO SAN MARCO - MORBEGNO	0,000	26,000	26,000	26,000	fine centro abitato Morbegno - Passo San Marco - innesto BGSP009
SS 494	VIGEVANESE	0,000	15,263	15,263	15,263	Milano - Innesco con la S.S. n. 526 a Ponte Naviglio Grande presso Abbiategrosso
494 VIGEVANESE	VIGEVANESE	18,400	23,950	5,550	5,550	confine tra Milano e Cesano Boscone, spalla ponte esclusa - confine provincia di Pavia presso Abbiategrosso
	VIGEVANESE	23,930	24,500	0,570	0,570	confine CMM presso Abbiategrosso - inizio centro abitato comune di Abbiategrosso
	VARIANTE NORD DI VIGEVANO - IV E V LOTTO	0,000	2,500	2,500	2,500	da PVSP192D - innesto PVSPEXSS494 ad ovest di Vigevano
	VARIANTE NORD DI VIGEVANO - IV E V LOTTO	0,000	2,500	2,500	2,500	da PVSPEXSS494 presso nuovo ponte sul Ticino - innesto PVSP206 ad est di Vigevano
	VIGEVANESE	32,000	60,250	28,250	28,250	innesti variante nord di Vigevano PVSPEXSS494DIR1 e PVSPEXSS494DIR2 - innesto variante Sartirana Lomellina PVSP194

	PIEVE DEL CAIRO - CANDIA	12,300	13,900	1,600	1,600	Innesto PVSP194D1 (a nord i Sartirana Lomellina) - innesto PVSP194D1 (ad est di Sartirana Lomellina)
	PIEVE DEL CAIRO - CANDIA - DIRAMAZIONE PER SARTIRANA LOMELLINA	0,000	1,113	1,113	1,113	innesto PVSP194 (ad est di Sartirana Lomellina) - innesto PVSP194D1 (a sud di Sartirana Lomellina)
	VIGEVANESE	62,200	70,255	8,055	8,055	innesto PVSP194D1 (fine variante sud di Sartirana Lomellina) - confine Piemonte presso Torre Beretti e Castellaro
SS 526	DELL'ESTICINO	0,000	33,100	33,100	32,420	Magenta - Abbiategrasso - Innesto con il Raccordo Autostradale "Pavia A7" presso Bereguardo (Torre d'Isola)
527	BUSTESE	5,700	12,820	7,120	7,120	intersezione con via Sondrio a Varedo - confine CMM a Solaro
		12,820	17,070	4,250	4,250	confine prov MB Limbiate - confine prov VA Saronno
		17,070	38,850	21,780	21,780	confine CMM a Solaro - confine CMM Vanzaghella + Magnago
		38,850	40,731	1,881	1,881	confine prov VA Busto A. - confine prov VA Lonate Pozzolo
		44,940	48,800	3,860	3,860	fine centro abitato comune di Lonate Pozzolo - confine Piemonte
SS 591 BIS	CREMASCA	2,200	5,000	2,800	2,800	Svincolo con la S.P. n. 115 - Innesto con la S.S. n. 42 (km 26+000)
596 DEI CAIROLI	DEI CAIROLI	44,306	56,606	12,300	12,300	innesto PVSP26 Sant'Angelo Lomellina - confine Piemonte
	SP. MORTARA - CERETTO - S. ANGELO LOMELLINA	0,000	6,460	6,460	6,460	innesto PVSP596 Mortara - innesto PVSP596 Sant'Angelo Lomellina
596 DIR DEI CAIROLI - DIRAMAZIONE E PER CANDIA LOMELLINA	DEI CAIROLI	39,685	40,140	0,455	0,455	innesto SPEXSS494 a Castello d'Agogna - Innesto PVSP596D
	DEI CAIROLI - DIRAMAZIONE PER CANDIA LOMELLINA	0,000	6,840	6,840	6,840	SPEXSS494 a Castello d'Agogna - innesto PVSP194 - inizio circonvallazione ad est di Candia Lomellina
	PIEVE DEL CAIRO - CANDIA LOMELLINA	25,200	27,500	2,300	2,300	PVSP596DIR inizio circonvallazione ad est di Candia Lomellina - PVSP05 - PVSP194D2
	SP 194 D2 PER CANDIA	0,000	2,200	2,200	2,200	PVSP05 - PVSP194 - PVSP596DIR fine circonvallazione ad ovest di Candia Lomellina
	DEI CAIROLI - DIRAMAZIONE PER CANDIA LOMELLINA	9,500	12,560	3,060	3,060	innesto PVSP194D2 - fine circonvallazione ad ovest di Candia Lomellina - confine Piemonte a Candia Lomellina
617 BRONESE	TANGENZIALE EST DI PAVIA "DEGLI ONTANI"	0,000	7,500	7,500	7,500	svincolo A54 - innesto SPEXSS617
	BRONESE	0,000	11,300	11,300	11,300	innesto SPEXSS234 - fine tangenziale est di Pavia - innesto PVSP202
	DELLE TESTE	0,000	2,775	2,775	2,775	innesto PVSP596D1 a Campospinoso - innesto PVSP596D1 a Broni
SS 629	DEL LAGO DI MONATE	0,000	19,100	19,100	15,680	Innesto con la S.S. n. 33 presso Vergiate - Lago di Monate - Innesto con la S.S. n. 394 presso Gemonio
639 DEI LAGHI DI PUSIANO E DI GARLATE	DEI LAGHI DI PUSIANO E DI GARLATE	34,100	49,402	15,302	15,302	svincolo SS36 Civate - confine provincia di Bergamo a Monte Marezenzo
	DEI LAGHI DI PUSIANO E DI GARLATE	34,100	37,277	3,177	3,177	confine provincia di Lecco - innesto BGSP596D1 a Cisano Bergamasco
671 DELLA VAL SERIANA	SS 42 - NEMBRO - CENE	12,000	27,222	15,222	15,222	innesto SS42 a Soriate - innesto BGSP596D1 a Albino BG confine Cene
	DELLA VAL SERIANA	15,960	57,638	41,678	41,678	Innesto BGSP596D1 a Albino BG confine Cene - Innesto SPEXSS294 (Dezzo di Scalve)

SS 707	RACCORDO GAZZADA - VARESE	0,000	4,500	4,500	4,500	Svincolo con l' A8 - Varese
SS 708	RACCORDO DI BROGEDA	0,700	2,100	1,400	1,400	Como - Inneso con l'A9 presso Como
SS 712	TANGENZIALE EST DI VARESE	0,000	3,450	3,450	3,450	Rolonda di Veduggio Olona - Varese
SS 712	TANGENZIALE EST DI VARESE	4,039	8,810	4,771	4,771	Varese - Inneso con la S.S. n. 233
R.A. 7	RACCORDO AUTOSTRADALE PAVIA - AUTOSTRADA A7 "MILANO - SERRAVALLE"	0,000	9,855	9,855	9,855	Casello di Bereguardo dell'A7 - Tangenziale Nord di Pavia (La gestione del Raccordo è affidata alla Società Milano Serravalle - Milano Tangenziali)
-	DELLA VALLE BORLEZZA	35,405	49,050	13,645	13,645	Lovere - inneso BGSPEXSS671 a Clusone
-	DI MONNO	0,000	2,150	2,150	2,150	inneso SS42 - Monno
-	CONTINUAZIONE DELLA BSSP81 FINO AL PASSO DEL MORTIROLO	0,000	9,341	9,341	9,341	Monno - Passo Mortirolo
-	versante valtellina	0,000	11,825	11,825	11,825	Mazzo Valtellina - inneso SS38 - Passo Mortirolo
-	VILLA DI MONZA	7,725	10,650	2,925	2,925	limite A4 - inneso MfSP199 via Clerici
-	PORTO CERESIO - LUINO	0,000	19,119	19,119	19,119	inneso SS344 a Porto Ceresio - inneso SS394 a Luino
-	DI ESINO	0,000	28,800	28,800	28,800	inizio strada a Varenna - inneso LCSP62 Cortenova
-	PARLASCO - PORTONE	0,000	2,800	2,800	2,800	inneso LCSP65 a Parlasco - inneso LCSP62 a Pennaso
-	DELLA VALSASSINA	29,535	34,713	5,178	5,178	inneso LCSP72 a Bellano - inneso LCP73 a Pennaso
-	VOGHERA - NOVARA	0,000	13,674	13,674	13,674	inneso PVTG03 Voghera - prossimità casello A21 - inneso PVSP193B Sannazaro de' Burgondi
-	PAVIA ALESSANDRIA	16,650	38,880	22,230	22,230	inneso PVSP206 Sannazaro de' Burgondi - inneso PVSP494 Torre Beretti e Castellaro
					Totale	2,036,157

Tabella C

Individuazione della rete stradale di interesse nazionale						Regione Toscana
S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Totale Effettivo Km	Capisaldi di Inizio e Fine
SS 1	VIA AURELIA	122,972	283,590	160,618	160,618	Confine con la Regione Lazio - Variante di Grosseto - Svincolo con l' A12 in località Rosignano Marittimo (km 283+590)
SS 1	VIA AURELIA	287,230	388,945	101,715	89,623	Svincolo con l'A12 in località Rosignano Marittimo (km 287+230) - Variante di Livorno - Pisa - Confine con la Regione Liguria
SS 2	CASSIA	141,612	224,400	82,788	82,788	Confine con la Regione Lazio - Siena Sud
SS 3 BIS	TIBERINA	133,755	162,698	28,943	28,943	Confine con la Regione Umbria - Svincolo di Sansepolcro - Svincolo di Pieve Santo Stefano - Confine con la Regione Emilia Romagna
SS 12	DELL'ABETONE E DEL BRENNERO	3,219	7,030	3,811	3,811	Pisa (Fine centro abitato) - Inneso con la S.S. n. 12 Radd. a S.Giuliano Terme
SS 12	DELL'ABETONE E DEL BRENNERO	25,788	30,400	4,612	4,612	Lucca Nord - Inneso con la S.S. n. 12 Var/B presso Ponte a Moriano
SS 12	DELL'ABETONE E DEL BRENNERO	34,930	91,450	56,520	56,520	Inneso con la S.S. n.12 Var/B presso Ponte a Moriano - Confine con la Regione Emilia Romagna
SS 12 RADD.	DELL'ABETONE E DEL BRENNERO	0,000	9,500	9,500	9,500	Inneso con la S.S. n. 12 a S.Giuliano Terme - Inneso con la S.S. n. 12 a Lucca
SS 12 VAR/B	VARIANTE DI PONTE A MORIANO	0,000	4,000	4,000	4,000	Inneso con la S.S. n. 12 (km 30+400) a Lucca Nord - Inneso con la S.S. n. 12 (km 34+930) in località Piaggione
SS 62	DELLA CISA	7,950	56,214	48,264	48,264	Confine con la Regione Liguria - Aulla - Pontremoli - Confine con la Regione Emilia Romagna
SS 63	DEL VALICO DEL CERRETO	0,000	35,691	35,691	35,691	Inneso con la S.S. n. 62 ad Aulla - Confine con la Regione Emilia Romagna
SS 64	PORRETTANA	0,800	31,110	30,310	30,310	Pistoia - Confine con la Regione Emilia Romagna
SS 65	DELLA FUTA	0,000	61,965	61,965	61,965	Firenze - Confine con la Regione Emilia Romagna
SS 66	PISTOIESE	40,470	67,650	27,180	27,180	Inneso con la S.S. n. 716 a Pistoia - San Marcello Pistoiese (S.S. n. 12)
SS 67	TOSCO ROMAGNOLA	14,800	92,670	77,870	35,674	Cascina - Pontedera - Empoli - Firenze - Inneso con la S.S. 67 Var (Km 0+000) presso Ellera
SS 67	TOSCO ROMAGNOLA	93,300	142,269	48,969	48,969	Inneso con la S.S. 67 Var (Km 0+800) presso Ellera - Pontassieve - Passo del Muraglione - Confine con la Regione Emilia Romagna
SS 67 BIS	TOSCO ROMAGNOLA	0,000	19,700	19,700	19,700	Inneso con la S.S. n. 67 a Fornacelle - Inneso con la S.S. n. 1 a Stagno
SS 67 VAR	VARIANTE DI ELLERA	0,000	0,800	0,800	0,800	Inneso con la S.S. n. 67 (km 92+670) presso Ellera - Inneso con la S.S. n. 67 (km 93+300) presso Ellera
SS 68	DI VAL DI CECINA	0,000	71,465	71,465	71,465	Inneso con la S.S. n. 1 a Cecina - Inneso con l'R.A. 3 a Poggibonsi
SS 71	UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	110,173	110,870	0,697	0,697	Confine con la Regione Umbria - Svincolo con l'R.A. n. 6 "Beitolle - Perugia"

SS 73	SENESE ARETINA	100,487	150,900	50,413	50,413	Innesto con la S.S. n. 715 presso Colonna del Grillo - Innesto con la S.S. n. 73 Var (Km 150+900) presso Palazzo del Pero
SS 73	SENESE ARETINA	167,398	178,450	11,052	11,052	Innesto con la S.S. n. 73 Var presso Le Ville - Innesto con la S.S. n. 3 Bis presso Sansepolcro
SS 73	SENESE ARETINA	181,600	182,607	1,007	1,007	Innesto con la S.S. n. 3 bis presso Sansepolcro - Innesto con la S.S. n. 258 presso Sansepolcro
SS 73 VAR	SENESE ARETINA	150,900	163,200	12,300	12,300	Innesto con la S.S. n. 73 presso Palazzo del Pero - Innesto con la S.S. n. 73 presso le Ville
SS 146	DI CHIANCIANO	0,670	46,870	46,200	46,200	Confine Regione Umbria - Innesto con la S.S. n. 2 a San Quirico d'Orcia
SS 223	DI PAGANICO	0,000	72,330	72,330	72,330	Innesto con la S.S. n. 1 presso Grosseto - Paganico - Svincolo con la S.S. n. 715 presso Siena
258	MARECCHIA	0,000	38,820	38,820	38,820	Innesto con la S.S. n. 73 presso Sansepolcro - Confine con la Regione Emilia Romagna
SS 330	DI BUONVIAGGIO	7,695	10,680	2,985	2,985	Confine con la Regione Liguria - Innesto con la S.S. n. 62 a Capriogliola
SS 398	VIA VAL DI CORNIA	0,000	44,400	44,400	44,400	Innesto con la S.S. n. 439 (Km 142+000) - Piombino (Bivio di Montegemoli)
SS 432	DELLA BOCCA DI MAGRA	0,000	1,157	1,157	1,157	Marina di Carrara - Confine con la regione Liguria
SS 439	SARZANESE - VAL D'ERA	0,000	175,150	175,150	175,150	Innesto con la S.S. n. 1 a Follonica - Innesto con la S.S. n. 1 a Pietrasanta
SS 439 Dir	SARZANESE - VAL D'ERA	0,000	17,500	17,500	17,500	Innesto con la S.S. n. 439 (Km 85+250) in località S. Michele - Innesto con la S.S. n. 68 (Km 42+235) a Roncolla (Volterra)
SS 665	MASSESE	71,000	100,000	29,000	29,000	Confine con la Regione Emilia Romagna - Innesto con la S.S. n. 62 presso Aulla
SS 674	TANGENZIALE OVEST DI SIENA	0,000	8,300	8,300	8,300	Svincolo con l'R.A. 03 "Siena - Firenze" presso Siena - Svincolo con la S.S. n. 223 presso Siena
SS 679	AREZZO - BATTIFOLLE	0,000	7,900	7,900	7,900	Arezzo - Svincolo con A1 presso Battifolle
SS 680	S. ZENO - MONTE S. SAVINO	0,000	14,700	14,700	14,700	Innesto con la S.S. n. 73 presso S. Zeno - Monte S. Savino
SS 715	SIENA - BETTOLLE	2,100	46,160	44,060	44,060	Innesto con la S.S. n. 223 presso Siena Sud - Colonna del Grillo - Innesto con l'R.A. 06 presso Bettolle
SS 716	RACCORDO DI PISTOIA	0,000	5,080	5,080	5,080	Innesto con la S.S. n. 64 a nord di Pistoia - Svincolo con l'A11 a Sud di Pistoia
SS 741	BY PASS DEL GALLUZZO	0,000	4,000	4,000	4,000	Rotatoria con via Senese - Rotatoria con via delle Bagnese - Svincolo con R.A. Siena Firenze
S.P. (S.S. n. 719)	PRATO - PISTOIA (DECLASSATA DI PRATO)	0,000	24,000	24,000	24,000	Casello A1 di Prato Calenzano - Innesto con la S.S. n. 716 presso Pistoia
R.A. 3	RACCORDO AUTOSTRADALE SIENA - FIRENZE	0,000	56,360	56,360	56,360	Siena (Località Fontebecci) - Casello Firenze Impruneta dell'A1
R.A. 6	RACCORDO AUTOSTRADALE BETTOLLE - PERUGIA	0,000	19,090	19,090	19,090	Innesto con la S.S. n. 715 presso Bettolle - Confine con la Regione Umbria
					<b>TOTALE</b>	<b>1.506,934</b>

Tabella D

Individuazione della rete stradale di interesse nazionale						Regione Veneto
S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Totale Effettivo (Km)	Capisaldi di Inizio e Fine
SS 10	PADANA INFERIORE	306,718	337,100	30,382	30,382	Confine con la Regione Lombardia (Nogara) - Inneso con la S.S. n. 10 Var presso Legnago
		339,450	373,510	34,060	34,060	Inneso con la S.S. n. 10 Var presso Legnago - Inneso con la S.S. n. 16 a Monselice
SS 10 Var	VARIANTE DI LEGNAGO	337,100	339,450	2,350	2,350	Innesi con la S.S. n. 10 presso Legnago
SS 11	PADANA SUPERIORE	275,900	278,400	2,500	2,500	Inneso con la S.S. n. 11 Dir presso Peschiera del Garda - Inneso con la S.S. n. 11 Var presso Peschiera
		282,000	413,750	131,750	131,750	Inneso con la 11 Var presso Peschiera - Inneso con la S.S. n. 309 a Malcontenta
SS 11 Dir	DI PESCHIERA	0,000	2,900	2,900	2,900	Inneso con la S.S. n. 11 - Peschiera
SS 11 Var	VARIANTE PESCHIERA CASTELNUOVO	0,000	3,900	3,900	3,900	Rotatoria con la S.S. n. 11 presso Peschiera del Garda - Rotatoria con la S.S. n. 11 presso Castelnuovo del Garda
SS 12 VAR.	VARIANTE DI ISOLA DELLA SCALA	0,000	5,758	5,758	5,758	Inneso con la S.S. n. 12 (Km 263+700) - Inneso con la S.S. n. 12 (Km 269+430)
SS 12	DELL'ABETONE E DEL BRENNERO	245,820	263,700	17,880	17,880	Confine con la Regione Lombardia - Nogara - Inneso con la S.S. n. 12 Var presso Isola della Scala
SS 12	DELL'ABETONE E DEL BRENNERO	269,430	326,180	56,750	41,550	Inneso con la S.S. n. 12 Var presso Isola della Scala - Variante di Verona - Confine con la Regione Trentino Alto Adige
SS 13	PONTEBBANA	7,252	63,297	56,045	42,234	Venezia (Fine centro abitato) - Treviso - Conegliano - Confine con la Regione Friuli Venezia Giulia
SS 14	DELLA VENEZIA GIULIA	2,900	60,450	57,550	52,918	Venezia (Fine centro abitato) - San Donà - Inneso con la S.S. n. 14 Var presso Portogruaro
SS 14	DELLA VENEZIA GIULIA	67,350	76,061	8,711	8,711	Inneso con la S.S. n. 14 Var presso Portogruaro - Confine con la Regione Friuli Venezia Giulia
SS 14 Bis	DELLA VENEZIA GIULIA	0,000	5,553	5,553	5,553	Inneso con la S.S. n. 14 a S. Giuliano - Inneso con la S.S. n. 13 in località Nuova Favorita
SS 14 VAR.	VARIANTE DI PORTOGRUARO	0,000	8,858	8,858	8,858	Inneso con la S.S. n. 14 (Km 60+450) - Inneso con la S.S. n. 14 (Km 67+350)
SS 14 VAR/A	VARIANTE DI MUSILE DI PIAVE	0,000	6,760	6,760	6,760	Inneso con la S.S. n. 14 al (Km 27+750) - Inneso con la S.P. n. 43 presso la Rotonda Caposile
SS 14 VAR/B	VARIANTE DI SAN DONA' DI PIAVE	0,000	5,600	5,600	5,600	Inneso con la S.P. n. 43 - Inneso con la S.P. n. 54
SS 16	ADRIATICA	4,340	69,514	65,174	60,774	Padova (Fine centro abitato) - Monselice - Rovigo - Confine con la Regione Emilia Romagna
SS 47	DELLA VALSUGANA	29,950	73,000	43,050	43,050	Inneso con la S.S. n. 53 presso Cittadella - Bassano - Primolano - Confine con la Regione Trentino Alto Adige
SS 48	DELLE DOLOMITI	76,280	160,100	83,820	83,820	Confine con la Regione Trentino Alto Adige - Inneso con la S.S. n. 52 Galleri Comelico

SS 48 Bis	DELLE DOLOMITI	0,000	7,730	7,730	7,730	Innesto con la S.S. n. 48 presso il Lago di Misurina - Innesto con la S.S. n. 51 confine regionale
SS 50 BIS/VAR	DEL GRAPPA E DEL PASSO ROLLE	0,000	19,818	19,818	19,818	Svincolo di Cisson con la S.S. n. 47 - Svincolo di Feltre ovest - Rotatoria di Anzù
SS 50	DEL GRAPPA E DEL PASSO ROLLE	0,000	43,860	43,860	32,857	Innesto con la S.S. n. 51 a Ponte nelle Alpi - Belluno - S. Giustina - Feltre - Innesto con la S.S. n. 50 Bis/Var presso la Rotatoria S. Lucia
SS 50	DEL GRAPPA E DEL PASSO ROLLE	46,075	55,360	9,285	9,285	Innesto con la S.S. n. 50 Bis/Var presso Arten - Innesto con la S.S. n. 50 Var presso Moline
		55,980	61,075	5,095	5,095	Innesto con la S.S. n. 50 Var presso Moline - Confine con la regione Trentino Alto Adige
SS 50 Var	VARIANTE DI MOLINE	55,360	55,980	0,620	0,620	Innesti con la S.S. n. 50 presso Moline
SS 51 BIS	DI ALEMAGNA	0,000	12,480	12,480	12,480	Innesto con la S.S. n. 51 a Tai di Cadore - Pieve di Cadore - Innesto con la S.S. n. 52 presso Lozzo di Cadore
SS 51	DI ALEMAGNA	0,000	118,150	118,150	110,870	Innesto con la S.S. n. 13 a Conegliano - Vittorio Veneto - Ponte nelle Alpi - Tai di Cadore - Cortina D'Ampezzo - Confine con la Regione Trentino Alto Adige
SS 52	CARNICA	64,137	110,200	46,063	46,063	Confine con la Regione Friuli Venezia Giulia (Passo Mauria) - Tolmezzo - Ampezzo - Passo Mauria - S. Stefano di Cadore - Passo di Monte Croce di Comedico - Confine con la Regione Trentino Alto Adige
SS 53	POSTUMIA	4,065	63,400	59,335	59,335	Vicenza (fine centro abitato) - Innesto con la S.S. n. 47 presso Cittadella - Innesto con la S.P. n. 89 per svincolo autostradale A27 "Treviso Sud"
		88,180	116,564	28,384	28,384	Rotatoria con la S.P. n. 15 ad Oderzo - Innesto con la S.S. n. 14 a Portogruaro
SS 62	DELLA CISA	199,950	220,018	20,068	20,068	Innesto con la S.P. n. 3 "Mediana" - Innesto con la S.S. n. 11 a Ca Di Capri
SS 62 Var	VARIANTE GREZZANELLA	0,000	5,800	5,800	5,800	Innesti con la S.S. n. 62 presso Grezzanella
SS 203	AGORDINA	0,000	60,949	60,949	60,949	Innesto con la S.S. n. 50 a Sedico - Innesto con la S.S. n. 48 a Cernadoi
203 Dir	AGORDINA	0,000	7,260	7,260	7,260	Innesto con la S.S. n. 203 a Vignole Belluno
203 Var	VARIANTE DI AGORDO	0,850	3,600	2,750	2,750	Innesti con la S.S. n. 203 presso Agordo
251	DELLA VAL DI ZOLDO E VAL CELLINA	104,400	154,250	49,850	49,850	Innesto con la S.S. n. 51 - Innesto con la S.S. n. 203 presso Rucavà
SS 309	ROMEA	55,730	126,770	71,040	71,040	Confine con la Regione Emilia Romagna - Taglio di Po - Contarina - Rosolina - Chioggia - Innesto con l'Autostrada A57 presso Marghera
SS 346	DEL PASSO DI S. PELLEGRINO	14,198	30,057	15,869	15,869	Confine con la Regione Trentino Alto Adige - Innesto con con la S.S. n. 203 a Cencenighe

SS 347	DEL PASSO CEREDA E- DEL PASSO DURAN	11,780	73,660	61,880	61,880	Confine con la Regione Trentino Alto Adige - Inneso con con la S.S. n. 51 presso Venas.
SS 348	FELTRINA	0,000	34,831	34,831	34,831	Inneso con la S.R. n. 53 a Treviso - Inneso con la S.S. n. 348 Var presso Feltrè
		34,831	50,100	15,269	15,269	
348 Var	VARIANTE DI ANZÙ	0,900	0,900	0,900	0,900	Innesi con la S.S. n. 348 presso Anzu - Inneso con la S.S. n. 50 Bis/Var presso Feltrè
SS 434	TRANSPOLESANA	2,500	82,870	80,370	80,370	Svincolo n. 3 Tangenziale Sud di Verona - Isola Rizza - Legnago - Badia Polesine - Villa Marzana - Inneso con la S.S. n. 16 presso Rovigo
SS 516	PIOVESE	4,690	26,493	21,803	19,915	Padova (fine centro abitato) - Piove di Sacco - Inneso con la S.S. n. 309 presso Codevigo
SS 516 DIR	DEI VIVAI	0,000	5,680	5,680	5,680	Inneso con la S.S. n. 516 (km 18+700) - Piove di Sacco - Inneso con la S.P. 40 presso Liettoi di Campolongo Maggiore
SP. 1	DELLA SINISTRA PIAVE	0,000	6,601	6,601	6,601	Inneso con la S.S. n. 51 a Ponte nelle Alpi - Inneso con la S.P. n. 1 Varla "Variante Col Cavalier"
		9,668	26,000	16,332	16,332	Inneso con la S.P. n. 1 Varla "Variante Col Cavalier" - Inneso con la S.P. n. 1 Var "Variante Lentiai - Bardes"
		28,453	30,805	2,352	2,352	Inneso con la S.P. n. 1 Var "Variante Lentiai - Bardes" - Inneso con la S.S. n. 50 a Busche
S.P. 1 Var	VARIANTE LENTIAI - BARDES	0,000	2,773	2,773	2,773	Innesi con la S.P. n. 1 presso le località Lentiai e Bardes
S.P. 1 Varla	VARIANTE COL CAVALIER	0,000	2,355	2,355	2,355	Innesi con la S.P. n. 1 presso Col Cavalier
S.P. 3	MEDIANA	2,590	9,000	6,410	6,410	Inneso con la S.S. n. 62 - Rotatoria di San Leonardo
S.P. 15	CADORE - MARE	0,000	21,000	21,000	21,000	Conegliano - Rotatoria con la S.S. n. 53 ad Oderzo
S.P. 89	TREVISO - MARE	0,000	2,300	2,300	2,300	Inneso con la S.S. n. 53 - Svincolo autostradale A27 "Treviso Sud"
					Totale	1.436,399

Tabella E

Individuazione della rete stradale di interesse regionale					Regione Emilia Romagna-
S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Capisaldi di Inizio e Fine
9	VIA EMILIA	199,670	214,800	15,130	Tratto sotteso dalla variante di Parma e contiguo alla traversa interna già consegnata al Comune omonimo
9 Ter	DEL RABBI	0,000	53,251	53,251	Intero tratto regionale
12	DELL'ABETONE E DEL BRENNERO	99,000	124,500	25,500	Tratto sotteso dalla variante costituita dalla S.P. n. 40 e dalla ex S.S. n. 324
62	DELLA CISA	113,600	162,014	48,414	Da Parma a conf. regionale
63	DEL VALICO DEL CERRETO	107,718	137,423	29,705	Da inn. SS 9 a inn. SS 62
64	PORRETTANA	38,740	45,814	7,074	Inneso con la S.S. n. 64 Var/A in località Silla - Inneso con la S.S. n. 64 Var/A in località Marano
65	DELLA FUTA	90,700	106,903	16,203	Tratto regionale
71	UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	200,086	293,770	93,684	Da conf. Regionale a inn. 16 presso Ravenna
71 Bis	UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	3,313	13,372	10,059	Da inn. A 14 a inn. SS 16
253	S. VITALE	0,000	5,777	5,777	Tratto regionale
		23,000	24,550	1,550	Tratto regionale
		27,000	71,970	44,970	Tratto regionale
254	DI CERVIA	0,000	23,997	23,997	Intero percorso
255	DI S. MATTEO DECIMA	0,000	57,070	57,070	Tratto regionale
302	BRISIGHELLESE RAVENNATE	71,670	118,335	46,665	Intero tratto regionale
304	DI CESENA	0,000	13,298	13,298	Intero percorso
306	CASOLANA RIOLESE	0,000	28,890	28,890	Intero tratto regionale
310	DEL BIDENTE	24,004	89,800	65,796	Intero tratto regionale
324	DEL PASSO DELLE RADICI	4,000	53,430	49,430	Tratto regionale
324	DEL PASSO DELLE RADICI	61,730	78,218	16,488	Tratto regionale
325	DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO	0,340	43,245	42,905	Tratto regionale
358	DI CASTELNOVO	0,000	20,400	20,400	Intero tratto regionale
359	DI SALSOMAGGIORE E DI BARDI	0,000	92,000	92,000	Intero percorso
412	DELLA VAL TIDONE	41,320	45,765	4,445	Tratto regionale
413	ROMANA	31,285	51,642	20,357	Tratto regionale
462	DELLA VALLE D'ARDA	0,000	19,400	19,400	Intero percorso
467	DI SCANDIANO	0,000	32,214	32,214	Intero percorso
468	DI CORREGGIO	0,000	19,820	19,820	Tratto regionale
468	DI CORREGGIO	22,900	54,194	31,294	Tratto regionale
486	DI MONTEFIORINO	0,000	82,350	82,350	Intero percorso
495	DI CODIGORO	49,410	56,640	7,230	Tratto regionale
496	VIRGILIANA	34,000	62,130	28,130	Tratto regionale
513	DI VAL D'ENZA	0,000	56,270	56,270	Intero percorso
568	DI CREVALCORE	11,298	16,220	4,922	Tratto regionale
568	DI CREVALCORE	22,185	26,191	4,006	Tratto regionale
568	DI CREVALCORE	37,245	38,725	1,480	Tratto regionale
569	DI VIGNOLA	0,000	18,000	18,000	Tratto regionale
586	DELLA VALLE DELL'AVETO	0,000	22,178	22,178	Intero tratto regionale
587	DI CORTEMAGGIORE	0,000	13,960	13,960	Intero percorso
588	DEI DUE PONTI	0,000	31,637	31,637	Intero percorso
610	SELICE o MONTANARA IMOLESE	0,000	62,626	62,626	Intero-tratto regionale
632	TRAVERSA DI PRACCHIA	0,000	16,050	16,050	Intero tratto regionale
654	DI VAL NURE	0,000	0,965	0,965	Tratto regionale
654	DI VAL NURE	69,635	70,130	0,495	Tratto regionale
665	MASSESE	0,000	5,853	5,853	Tratto regionale
665	MASSESE	13,200	15,893	2,693	Tratto regionale
665	MASSESE	20,500	21,050	0,550	Tratto regionale

665	MASSESE	36,200	36,600	0,400	Tratto regionale
665	MASSESE	47,400	49,810	2,410	Tratto regionale
-	RACCORDO DI CASALECCHIO DI RENO	0,000	1,298	1,298	Rotatoria Biagi con la S.S. n. 61 presso Casalecchio - Svincolo con l'Asse attrezzato Su d - Ovest di Casalecchio
			<b>Totale</b>	<b>1299,289</b>	

Tabella F

Individuazione della rete stradale di interesse regionale					Regione Lombardia
S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Capisaldi di Inizio e Fine
10	PADANA INFERIORE	128,050	142,000	13,950	Tratto regionale
11	PADANA SUPERIORE	177,370	185,436	8,066	Tratto regionale
		190,760	195,100	4,340	Tratto regionale
		200,950	203,780	2,830	Tratto regionale
		208,052	211,850	3,798	Tratto regionale
		228,960	260,880	31,920	Tratto regionale
		267,135	272,424	5,289	Tratto regionale
35	DEI GIOVI	71,700	168,900	97,200	Tratto regionale
35 Dir.	DEI GIOVI	0,000	1,296	1,296	Intero percorso
36 Dir.	DEL LAGO DI COMO E DELLO SPLUGA	0,000	1,465	1,465	Intero percorso
42	DEL TONALE E DELLA MENDOLA	0,000	24,450	24,450	Da inn. SS 11 a Bergamo
45 Bis	GARDESANA OCCIDENTALE	0,000	47,948	47,948	Da inn SS10 A inn. SS 11
45 Bis/Dir.	DEL VITTORIALE	0,000	1,170	1,170	Intero percorso
62	DELLA CISA	162,014	199,004	36,990	Intero tratto regionale
233	VARESINA	0,000	49,200	49,200	Da Milano a Varese
234	CODOGNESE	0,000	72,395	72,395	Intero percorso
235	DI ORZINUOVI	0,000	98,790	98,790	Intero percorso
236	GOITese	0,000	56,900	56,900	Intero percorso
236 Bis	GOITese	0,000	5,523	5,523	Intero percorso
237	DEL CAFFARO	0,000	55,815	55,815	Intero tratto regionale
249	GARDESANA ORIENTALE	0,000	22,030	22,030	Intero tratto regionale
341	GALLARATESE	30,000	35,387	5,387	Tratto regionale
		46,160	51,276	5,116	Tratto regionale
342	BRIANTEA	0,000	10,000	10,000	Tratto regionale
342	BRIANTEA	53,060	60,875	7,815	Tratto regionale
342/DIR	BRIANTEA	0,000	9,650	9,650	Intero percorso
343	ASOLANA	22,256	23,214	0,958	Tratto regionale
343	ASOLANA	76,265	77,500	1,235	Tratto regionale
345	DELLE TRE VALLI	0,000	94,462	94,462	Intero percorso
394 Dir.	DEL VERBANO ORIENTALE	0,000	4,400	4,400	Intero percorso
402	VALERIANA	1,540	18,522	16,982	Tratto regionale
404	VAL MASINO	0,000	17,330	17,330	Intero percorso
405	DI VAL GEROLA	0,000	17,750	17,750	Intero percorso
412	DELLA VAL TIDONE	0,000	41,320	41,320	Intero tratto regionale
412	DELLA VAL TIDONE	94,200	95,410	1,210	Tratto regionale
413	ROMANA	0,000	31,285	31,285	Intero tratto regionale
415	PAULLESE	0,000	71,655	71,655	Intero percorso
420	SABBIONETANA	0,000	36,164	36,164	Intero percorso
431	DI LEVATE	0,000	10,300	10,300	Intero percorso
461	DEL PASSO DEL PENICE	0,000	1,900	1,900	Tratto regionale
469	SEBINA OCCIDENTALE	5,894	6,905	1,011	Tratto regionale
469	SEBINA OCCIDENTALE	33,022	47,300	14,278	Tratto regionale
470	DELLA VALLE BREMBANA	0,000	8,350	8,350	Tratto regionale
		21,950	25,410	3,460	Tratto regionale
470/DIR	DELLA VALLE BREMBANA	0,000	11,900	11,900	Intero percorso
472	BERGAMINA	0,000	25,538	25,538	Intero percorso
482	ALTOPOLESANA	0,000	32,756	32,756	Intero tratto regionale
494	VIGEVANESE	16,800	18,400	1,600	Tratto regionale
		24,500	32,000	7,500	Tratto regionale
		60,250	62,200	1,950	Tratto regionale
496	VIRGILIANA	0,000	34,000	34,000	Intero tratto regionale

498	SONCINESE	0,000	72,600	72,600	Intero percorso
510	SEBINA ORIENTALE	0,000	47,475	47,475	Intero percorso
525	DEL BREMBO	0,000	29,173	29,173	Intero percorso
526	DELL'ESTICINO	32,800	41,500	8,700	Dal racc. Aut.le per Pavia a inn. SS 35
527	BUSTESE	0,000	5,700	5,700	Tratto regionale
		40,731	44,490	3,759	Tratto regionale
550	DI VILLA DI TIRANO	0,000	4,300	4,300	Intero percorso
567	DEL BENACO	0,000	8,923	8,923	Intero percorso
572	DI SALO'	0,000	22,022	22,022	Intero percorso
573	L'OGLIESE	0,000	17,880	17,880	Intero percorso
583	LARIANA	0,000	49,400	49,400	Intero percorso
591	CREMASCA	0,000	62,730	62,730	Intero percorso
596	DEI CAIROLI	0,000	44,306	44,306	Tratto regionale
596 Dir.	DEI CAIROLI	6,840	9,500	2,660	Tratto regionale
617	BRONESE	11,300	13,600	2,300	Tratto regionale
639	DEI LAGHI DI PUSIANO E DI GARLATE	0,000	34,100	34,100	Tratto regionale
668	LENESE	0,000	57,000	57,000	Intero percorso
669	DEL PASSO DI CROCEDOMINI	0,000	30,000	30,000	Intero percorso
671	DELLA VAL SERIANA	0,000	15,960	15,960	Tratto regionale
671	DELLA VAL SERIANA	57,638	70,266	12,628	Tratto regionale
			<b>Totale</b>	<b>1687,615</b>	

Tabella G

Individuazione della rete stradale di interesse regionale					Regione Toscana
S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Capisaldi di Inizio e Fine
1	VIA AURELIA	275,835	299,950	24,115	Innesto con la S.S. n. 1 (km 275+835) - Innesto con la S.S. n. 1 (km 299+950) (tratto già consegnato alla Provincia di Livorno con verbale del 30.09.1985 (Vecchia Aurelia))
1	VIA AURELIA	283,590	287,230	3,640	Innesto con la S.S. n. 1 (km 283+590) - Innesto con la S.S. n. 1 (km 287+230) (tratto già consegnato alla Società Autostrade Tirrenica S.p.A. con verbale del 15.12.2009, così come integrato dal verbale 07.06.2013)
2	VIA CASSIA	224,400	297,568	73,168	Siena Sud - Firenze
2 Dir.	VIA CASSIA	0,000	0,630	0,630	Innesto con la S.S. n. 2 - Monastero della Certosa del Galluzzo
3 BIS	TIBERINA	157,000	157,980	0,980	Innesto con la S.S. n. 3 Bis (km 157+000) - Innesto con la S.S. n. 3 Bis (km 157+980) (tratto già consegnato al Comune di Sansepolcro con verbale del 05.06.1998)
3 BIS	TIBERINA	172,300	185,950	13,650	Innesto con la S.S. n. 3 Bis (km 172+300) - Innesto con la S.S. n. 3 Bis (km 185+950) (tratto già consegnato al Comune di Pieve di S. Stefano con verbale del 21.04.1998)
9 Ter	DEL RABBI	53,251	60,587	7,336	Confine con la Regione Emilia Romagna - Innesto con la S.S. n. 67 in loc. Cavallino
12	DELL'ABETONE E DEL BRENNERO	7,030	25,788	18,758	Tratto sovrapposto alla SS n. 12 Radd
12	DELL' ABETONE E DEL BRENNERO	30,400	30,500	0,100	Innesto con la S.S. n. 12 (km 30+400) - Innesto con la S.S. n. 12 (km 30+500) (tratto già consegnato al Comune di Capannori con verbale del 21.07.2004)
12	DELL' ABETONE E DEL BRENNERO	30,500	34,930	4,430	Innesto con la S.S. n. 12 (km 30+500) - Innesto con la S.S. n. 12 (km 34+930) (tratto già consegnato al Comune di Lucca con verbale del 21.07.2004)
66	PISTOIESE	0,000	40,470	40,470	Innesto con la S.S. n. 67 a Firenze - Innesto con la S.S. n. 716 a Pistoia
67	TOSCO ROMAGNOLA	0,000	14,800	14,800	Innesto con la S.S. n. 1 a Pisa - Cascina
67	TOSCO ROMAGNOLA	14,800	88,678	73,878	Innesto con la SS n 67Bis a Fornacette - Firenze (tratto da consegnare Km 31,682, in quanto i restanti sono già consegnati ai Comuni)
67	TOSCO ROMAGNOLA	46,730	47,050	0,320	Innesto con la S.S. n. 67 (km 46+730) presso Empoli - Innesto con la S.S. n. 67 (km 47+050) presso Empoli (tratto già consegnato al Comune di Empoli con verbale del 22.05.2014)

67	TOSCO ROMAGNOLA	92,670	93,300	0,630	Innesio con la S.S. n. 67 (km 92+670) presso Ellera - Innesio con la S.S. n. 67 (km 93+300) presso Ellera (tratto già consegnato al Comune di Fiesole con verbale del 23.03.2013)
69	DI VAL D'ARNO	0,000	66,331	66,331	Innesio con la S.S. n. 67 presso Pontassieve - Innesio con la S.S. n. 71 ad Arezzo
70	DELLA CONSUMA	0,000	39,410	39,410	Innesio con la S.S. n. 69 presso Pontassieve - Innesio con la S.S. n. 71 presso Bibbiena
71	UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	110,870	200,086	89,216	Sincolo con l'R.A. n. 6 "Perugia - Bettolle" - Confine con la Regione Emilia Romagna
73	SENESE ARETINA	0,000	100,487	100,487	Innesio con la S.S. n. 1 presso Montepascali - Siena
73	SENESE ARETINA	150,900	165,800	14,900	Innesio con la S.S. n. 73 (km 150,900) Innesio con la S.S. n. 73 (km 165+800) (tratto già consegnato al Comune di Arezzo con verbale del 14.01.2009)
73	SENESE ARETINA	165,800	167,398	1,598	Innesio con la S.S. n. 73 presso Molin Nuovo - Innesio con la S.S. n. 73 Var presso Le Ville Monterchi
73	SENESE ARETINA	180,520	181,610	1,090	Innesio con la S.S. n. 73 (km 180+520) - Innesio con la S.S. n. 73 (km 181+610) (tratto già consegnato al Comune di Sansepolcro con verbale del 05.06.1998)
74	MAREMMANA	0,000	59,552	59,552	Innesio con la S.S. n. 1 presso la stazione di Albinia - Confine con la Regione Lazio
75 Bis	DEL TRASIMENO	49,796	52,522	2,726	Confine con la Regione Umbria - Innesio con la S.S. n. 71 a Bivio Riccio
206	PISANA LIVORNESE	0,000	46,100	46,100	Innesio con la S.S. n. 1 a S. Pietro in Palazzi - Innesio con la S.S. n. 67 a Pisa
208	STRADA DELLA VERNA	0,000	38,700	38,700	Innesio con la S.S. n. 71 a Bibbiena - Innesio con la S.S. n. 3 a Pieve S. Stefano
208/DIR	STRADA DELLA VERNA	0,000	3,300	3,300	Innesio con la S.S. n. 208 a Chiusi della Verna - Santuario della Verna
221	DI MONTERCHI	0,000	4,280	4,280	Innesio con la S.S. n. 73 a Le Ville - Confine con la Regione Umbria
222	CHIANTIGIANA	0,000	61,400	61,400	Innesio con la S.S. n. 67 a Firenze - Innesio con la S.S. n. 2 a Siena
224	DI MARINA DI PISA	0,000	25,410	25,410	Innesio con la S.S. n. 1 a Livorno - Innesio con la S.S. n. 1 a Pisa
302	BRISIGHELLESE RAVENNATE	0,000	71,670	71,670	Firenze - Confine con la Regione Emilia Romagna
306	CASOLANA RIOLESE	28,890	48,389	19,499	Confine con la Regione Emilia Romagna - Innesio con la S.S. n. 302 a Marradi
310	DEL BIDENTE	0,000	24,004	24,004	Innesio con la S.S. n. 70 in località Campaldino - Confine con la Regione Emilia Romagna
321	DEL POLACCO	0,000	36,330	36,330	Innesio con la S.S. n. 146 a Chiusi Scalo - Innesio con la S.S. n. 2 al bivio Polacco
322	DELLE COLLACCHIE	0,000	99,503	99,503	Innesio con la S.S. n. 1 presso Follonica - Innesio con la S.S. n. 74 a Manciano
323	DI MONTE AMIATA	0,000	106,780	106,780	Innesio con la S.S. n. 2 presso il ponte sul fiume Orcia - Innesio con la S.S. n. 74 in località Barca del Grazi
324	DEL PASSO DELLE RADICI	78,218	108,942	30,724	Confine con la Regione Emilia Romagna - Castelnuovo di Garfagnana

325	DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO	43,245	92,600	49,355	Confine con la Regione Emilia Romagna - Innesso con la S.S. n. 67 a Signa
326	DI RAPOLANO	22,725	55,867	33,142	Sinalunga - Innesso con la S.S. n. 146 presso Chiusi
327	DI FOIANO	0,000	29,800	29,800	Innesso con la S.S. n. 73 in località Pieve del Toppo - Innesso con la S.S. n. 326 a Torrita di Siena
329	DEL PASSO DI BOCCA DI VALLE	0,000	42,360	42,360	Innesso con la S.S. n. 1 a Podere il Bambolo - Innesso con la S.S. n. 439 nei pressi di Bagno La Perla
408	DI MONTEVARCHI	0,000	45,180	45,180	Siena - Montevarchi
429	DI VAL D'ELSA	0,000	70,250	70,250	Innesso con la S.S. n. 408 - Innesso con la S.S. n. 67 presso Ponte a Elsa
435	LUCCHESE	0,000	40,875	40,875	Innesso con la S.S. n. 12 a Lucca - Innesso con la S.S. n. 66 a Pistoia
436	FRANCESCA	0,000	28,260	28,260	Innesso con la S.S. n. 435 presso Montecatini terme - innesso con la S.S. n. 67 presso il bivio S. Miniato
438	LAURETANA	0,000	27,200	27,200	Innesso con la S.S. n. 73 presso Taverne d'Arbia - Innesso con la S.S. n. 326 presso S. Gimignano
440	DI PORTO S. STEFANO	0,000	13,200	13,200	Innesso con la S.S. n. 1 - Porto S. Stefano
441	MASSETANA	0,000	30,100	30,100	Innesso con la S.S. n. 73 al bivio del Madonnino - Innesso con la S.S. n. 439 al bivio per Massa Marittima
445	DELLA GARGAGNANA	0,000	71,169	71,169	Innesso con la S.S. n. 12 presso Bagni di Lucca - Innesso con la S.S. n. 63 al bivio Gassano
446	DI FOSDINOVO	0,000	20,031	20,031	Innesso con la S.S. n. 63 in località Solviera di Fivizzano - Innesso con la S.S. n. 1
446/DIR	DI FOSDINOVO	0,000	21,428	21,428	Fosdinovo - Innesso con la S.S. n. 1 a Massa
451	DI MONTE OLIVETO	0,000	17,450	17,450	Innesso con la S.S. n. 2 a Buonconvento - Innesso con la S.S. n. 438 ad Asciano
454	DI POZZUOLO	11,786	15,358	3,572	Confine con la Regione Umbria - Salcheto
477	DELL'ALPE DI CASAGLIA	0,000	16,134	16,134	Innesso con la S.S. n. 306 presso Palazuolo sul Serio - Innesso con la S.S. n. 302 presso Passo della Colla
478	DI SARTEANO	0,000	34,075	34,075	Innesso con la S.S. n. 146 in località Querce al Pino - Innesso con la S.S. n. 2
484	DEL CASTEL DI BROLIO	0,000	21,964	21,964	Innesso con la S.S. n. 73 presso Colonna del Grillo - Innesso con la S.S. n. 408
503	DEL PASSO DEL GIOGO	0,000	33,125	33,125	Innesso con la S.S. n. 65 in località La Casetta di Covigliano - Innesso con la S.S. n. 551 presso le Mozzette presso S. Piero a Sieve
540	VALDAMBRA	0,000	22,845	22,845	Innesso con la S.S. n. 69 a Levane - Innesso con la S.S. n. 73a Colonna del Grillo
541	TRAVERSA MAREMMANA	0,000	25,047	25,047	Innesso con la S.S. n. 73 - Innesso con la S.S. n. 68 presso Colle di Val d'Elsa
551	TRAVERSA DEL MUGELLO	0,000	23,330	23,330	Innesso con la S.S. n. 65 presso il bivio di Novoli - innesso con la S.S. n. 67 in loc. Dicomano
555	DELLE COLLINE	0,000	10,100	10,100	Innesso con la S.S. n. 1 in località Stagno - Innesso con la S.S. n. 206 in loc. Vicarello
556	DI LONDA - STIA	0,000	30,580	30,580	Innesso con la S.S. n. 67 - Innesso con la S.S. n. 310

610	SELICE o MONTANARA IMOLESE	62,626	77,981	15,355	Confine con la Regione Emilia Romagna - Inneso con la S.S. n. 503 a Firenzuola
632	TRAVERSA DI PRACCHIA	16,050	16,500	0,450	Confine con la Regione Emilia Romagna - Inneso con la S.S. n. 66 presso Pontepetri
633	MAMMIANESE - MARIANESE	0,000	38,675	38,675	Inneso con la S.S. n. 66 presso Colonna di Mammiano - Montecatini Terme
665 Dir.	MASSESE	0,000	15,000	15,000	Inneso con la S.S. n. 665 in località il Pontino - Inneso con la S.S. n. 665 presso il Passo di Lagastrello
715	SIENA - BETTOLLE	1,480	2,100	0,620	Siena (fine centro abitato) - Rotatoria con la S.S. n. 715 in località Siena Sud
-	DI SAN PIERO A GRADO	0,000	1,300	1,300	Inneso con il Raccordo "S. Piero a Grado" - Inneso con la S.P. n. 22 "Via Del Mare" (tratto già consegnato alla SALT p.A. con verbale del 30.12.2014)
-	RACCORDO SEMIANULARE DI AREZZO	0,000	0,650	0,650	Inneso con la S.S. n. 71 presso Arezzo - Arezzo
-	RACCORDO SEMIANULARE DI AREZZO	0,650	1,900	1,250	Inneso con la NSA n. 8 "Raccordo Semianulare di Arezzo" (km 0+650) - Inneso con la S.S. n. 73 "Senese - Aretina" (km 1+900) (tratto già consegnato al Comune di Arezzo con verbale del 10.03.1998)
-	VARIANTE DI FUCECCHIO	0,000	1,300	1,300	Inneso con la S.R. n. 436 presso San Pierino - Inneso con la S.R. n. 436 presso Fucecchio
-	DI MONTOPOLI	0,000	0,300	0,300	Inneso con la S.S. n. 67 presso Montopoli Val D'Arno - Inneso con l' S.P "Romanina"
S.G.C.	FI-PI-LI	0,000	97,499	97,499	Firenze - Pisa - Livorno
				<b>Totale.</b>	<b>2152,886</b>

Tabella II

Individuazione della rete stradale di interesse regionale					Regione Veneto
S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Capisaldi di Inizio e Fine
10	PADANA INFERIORE	337,100	339,450	2,350	Tratto regionale
11	PADANA SUPERIORE	272,424	275,900	3,476	Tratto regionale
11	PADANA SUPERIORE	278,400	282,000	3,600	Tratto regionale
11	PADANA SUPERIORE	413,750	426,402	12,652	Tratto regionale
14	DELLA VENEZIA GIULIA	60,450	62,200	1,750	Innesto con la S.S. n. 14 (Km 60+450) - innesto con la S.S. n. 14 (Km 62+200)
14	DELLA VENEZIA GIULIA	66,020	67,350	1,330	Innesto con la S.S. n. 14 (Km 66+020) - innesto con la S.S. n. 14 (Km 67+350)
16 Dir. A	ADRIATICA	0,000	4,914	4,914	Intero percorso
46	DEL PASUBIO	0,000	46,600	46,600	Intero tratto regionale
46 Dir.	DEL PASUBIO	0,000	1,775	1,775	Intero percorso
47	DELLA VALSUGANA	0,000	30,180	30,180	Da inn SS 11 a inn. SS 53
47 Racc.	DI ALTICHIERO	0,000	10,180	10,180	Intero percorso
48 Bis	DELLE DOLOMITI	7,730	8,800	1,070	Tratto regionale
50	DEL GRAPPA E DE PASSO ROLLE	0,000	31,400	31,400	Tratto regionale
50	DEL GRAPPA E DEL PASSO ROLLE	55,360	55,980	0,620	Tratto regionale
51	DI ALEMAGNA	53,280	63,800	10,520	Innesto con la S.P. 51 (Km 53+280) a termine di Cadore - Innesto con la S.P. n. 42 Perarolo di Cadore
51	DI ALEMAGNA	67,000	70,700	3,700	Innesto con la S.P. n. 42 Perarolo di Cadore - Innesto con la S.S. n. 51 (Km 70+700)
53	POSTUMIA	63,400	88,180	24,780	Tratto regionale
141	STRADA CADORNA	0,000	55,427	55,427	Intero percorso
141/DIR	STRADA CADORNA	0,000	3,435	3,435	Intero percorso
244	DI VAL BADIA	38,920	43,362	4,442	Intero tratto regionale
245	CASTELLANA	0,000	50,100	50,100	Intero percorso
246	DI RECOARO	0,000	42,465	42,465	Intero percorso
247	RIVIERA	0,000	46,442	46,442	Intero percorso
248	SCHIAVONESCA - MAROSTICANA	0,000	79,950	79,950	Intero percorso
249	GARDESANA ORIENTALE	22,030	91,232	69,202	Intero tratto regionale
250	DELLE TERME EUGANEE	0,000	14,080	14,080	Intero percorso
251	DELLA VAL DI ZOLDO E VAL CELLINA	0,000	10,695	10,695	Tratto regionale
251	DELLA VAL DI ZOLDO E VAL CELLINA	97,805	104,400	6,595	Tratto regionale
307	DEL SANTO	0,000	26,410	26,410	Intero percorso
307	Var	0,000	13,600	13,600	Intero percorso
348	FELTRINA	50,100	53,804	3,704	Tratto regionale
349	DI VAL D'ASSA E PEDEMONTANA COSTO	45,768	109,200	63,432	Intero tratto regionale
350	DI FOLGARIA E VAL D'ASTICO	27,507	65,807	38,300	Intero tratto regionale
355	DI VAL DEGANO	31,735	49,350	17,615	Intero tratto regionale
422	DELL'ALPAGO E DEL CANSIGLIO	0,000	47,361	47,361	Intero percorso
422/DIR	DELL'ALPAGO E DEL CANSIGLIO	0,000	6,500	6,500	Intero percorso
443	DI ADRIA	0,000	22,000	22,000	Intero percorso
450	DI AFFI	0,000	13,300	13,300	Intero percorso
463	DEL TAGLIAMENTO	57,700	66,020	8,320	Intero percorso
465	DELLA FORCELLA LAVARDET	0,000	10,596	10,596	Intero tratto regionale
473	DI CROCE D'AUNE	0,000	22,930	22,930	Intero percorso
482	ALTOPOLESANA	32,756	65,615	32,859	Intero tratto regionale
495	DI CODIGORO	56,640	72,129	15,489	Intero tratto regionale

500	DI LONIGO	0,000	34,250	34,250	Intero percorso
515	NOALESE	0,000	39,115	39,115	Intero percorso
516	PIOVESE	0,000	4,690	4,690	Centro abitato di Padova
516	PIOVESE	16,880	46,428	29,548	Da Piove di Sacco a inn. SS 443 presso Adria
532	DEL PASSO DI S. ANTONIO	0,000	13,400	13,400	Intero percorso
563	DI SALESEI	0,000	9,924	-9,924	Intero percorso
619	DI VICO DI CADORE	0,000	23,550	23,550	Intero percorso
635	DEL PASSO DI S. BOLDO	0,000	40,590	40,590	Intero percorso
638	DEL PASSO GIAU	0,000	21,535	21,535	Intero percorso
641	DEL PASSO FEDAIA	14,210	27,291	13,081	Intero tratto regionale
667	DI CAERANO	0,000	17,630	17,630	Intero percorso
-	VIA-BOFANDINI	0,000	2,200	2,200	Rotatoria con la S.P. n. 64 - Inneso con viabilità comunale
			Totale	1165,659	

Tabella 1.a

REGIONE EMILIA ROMAGNA - STRADE DA RICLASSIFICARE					
S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Capisaldi di Inizio e Fine
SS 10	PADANA INFERIORE	164,878	217,258	52,380	Confine con la Regione Lombardia (PV) - Confine con la Regione Lombardia (CR)
SS 65	DELLA FUTA	61,695	90,700	29,005	Confine con la Regione Toscana - Inneso con la S.P. n. 85 ("Fondovalle Savena" di nuova costruzione)
SS 253	SAN VITALE	5,777	23,000	17,223	Bologna (fine centro abitato) - Medicina
SS 253	SAN VITALE	24,550	27,000	2,450	Medicina - Inneso con la S.P. 3/2 "Trasversale di Pianura secondo tronco"
SS 255	DI S. MATTEO DECIMA	57,070	64,663	7,593	Inneso con la S.S. n. 468 a Mirabello - Inneso con la S.S. n. 496 a bivio Cassana
SS 258	MARECCHIA	38,820	86,600	47,780	Confine con la Regione Toscana - Inneso con la S.S. n. 16 a Rimini
SS 308	DI FONDO VALLE TARO	0,000	24,850	24,850	Inneso con la S.S. n. 62 presso Fornovo - Inneso con la ex S.S. n. 523 presso Groppo San Giovanni
SS 324	DEL PASSO DELLE RADICI	0,000	4,000	4,000	Inneso con la ex S.S. n. 64 presso Silla - Inneso con la S.S. n. 623 presso Crociale
SS 324	DEL PASSO DELLE RADICI	53,430	61,730	8,300	Inneso con la S.P. n. 40 - Inneso con la S.S. n. 12 presso
SS 325	DI VAL DI SETTA E VAL DI BISENZIO	0,000	0,340	0,340	Inneso su rotonda con la ex S.S. n. 64 - Inneso su rotonda con la S.P. n. 37
SS 343	ASOLANA	0,000	22,256	22,256	Inneso con la S.S. n. 9 a Parma Confine con la Regione
SS 357	DI FORNOVO	0,000	19,762	19,762	Inneso con la S.S. n. 9 presso Castelguelfo - Inneso con la S.S. n. 69 presso Fornovo di Taro
SS 412	VAL TIDONE	45,765	74,226	28,461	Castel San Giovanni (Interconnessione SP10R) - Confine Sud Lombardia (PV)
SS 413	ROMANA	51,642	64,642	13,000	Inneso con la ex S.S. n. 468 presso Carpi - Inneso con la S.S. n. 9 a Modena
SS 461	DEL PASSO DEL PENICE	42,524	57,083	14,559	Confine con la Regione Lombardia - Inneso con la S.S. n. 45 a Bobbio
SS 468	DI CORREGGIO	19,820	22,900	3,080	Inneso con la S.P. n. 113 - Inneso con la S.P. n. 13 Ter
		54,194	85,610	31,416	Inneso con la ex S.S. n. 568 - Inneso con la ex S.S. n. 255 a Mirabello
SS 495	DI CODIGORO	0,000	49,410	49,410	Inneso con la S.S. n. 16 a Consandolo - Inneso con la S.P. n. 60 presso Mezzogoro
SS 496	VIRGILIANA	62,130	66,280	4,150	Inneso con la S.S. n. 255 a Ferrara - Inneso con la S.S. n. 16 a Ferrara
SS 523	DEL COLLE DI CENTO CROCI	0,000	49,820	49,820	Inneso con la S.S. n. 62 a Berceto - Confine con la Regione Liguria
		0,000	11,298	11,298	Inneso con la ex S.S. n. 468 a S. Felice sul Panaro - Crevalcore

SS 568	DI CREVALCORE	16,220	22,185	5,965	Innesto con la S.P. n. 84 - Innesto con la S.P. n. 83
		26,191	37,245	11,054	Innesto su rotatoria con la S.P. n. 83 - Bologna (inizio centro abitato)
SS 569	DI VIGNOLA	18,000	24,124	6,124	Innesto con la S.S. n. 623 - Confine con la Città metropolitana di Bologna
		24,124	42,750	18,626	Confine con la Provincia di Modena - Svincolo con Raccordo di Casalecchio di Reno
SS 623	DEL PASSO BRASA	0,000	80,230	80,230	Innesto con la S.S. n. 12 presso Modena - Innesto con la ex S.S. n. 324 presso Crociale
SS 654	DI VAL NURE	0,965	69,635	68,670	Piacenza (fine centro abitato) - Confine con la Regione Liguria
		70,310	74,310	4,000	
SS 665	VARIANTE DI PILASTRO	0,000	3,103	3,103	Innesto con la S.S. n. 513 a Parma - Confine con la Regione Toscana (esclusi tratti ceduti ai comuni di Parma, Langhirano, Palanzano)
	MASSESE	5,853	13,200	7,347	
		15,893	20,500	4,607	
		21,050	28,200	7,150	
		28,200	36,200	8,000	
		36,600	47,400	10,800	
		49,810	74,400	24,590	
	VARIANTE DI GROPPRO	0,000	0,336	0,336	
VARIANTE DI RANZANO	0,000	1,845	1,845		
S.C.	TANGENZIALE DI PARMA	0,000	5,000	5,000	Innesto con la S.S. n. 9 - Innesto con la S.S. n. 9 Var/a
S.P. 3/1	TRASVERSALE DI PIANURA - PRIMO TRONCO	0,000	22,140	22,140	Innesto con la ex S.P. n. 568 - Svincolo con la S.P. n. 5 e S.P. n. 86
S.P. 3/2	TRASVERSALE DI PIANURA - SECONDO TRONCO	0,000	20,921	20,921	Svincolo con la S.P. n. 5 e S.P. n. 86 - Innesto con la S.P. n. 253
S.P. 3 Bis	TANGENZIALE DI MODENA 3° TRATTO	12,070	14,650	2,580	Innesto con la S.S. n. 724 a Modena - Innesto con la S.S. n. 724 a Modena
SP 13 ter	DIRAMAZIONE S.CROCE	0,000	1,614	1,614	Innesto con la S.P. n. 413 - Innesto con la S.P. n. 468
S.P. 40	DI VAGLIO	0,000	9,535	9,535	Innesto con la S.S. n. 12 presso Lama Mocogno - Innesto con la S.S. n. 324 presso Magrignana
S.P. 60	GRAN-LINEA (ROSSONIA)	9,580	18,818	9,238	Innesto con la ex S.S. n. 495 - Innesto con la S.S. n. 309
S.P. 83	TANGENZIALE DI S. GIOVANNI IN PERSICETO	4,400	10,460	6,060	Innesto con la S.P. n. 568 (km 22+185) - Innesto con la S.P. n. 568 (km 26+191)
S.P. 84	CIRCONVALLAZIONE DI CREVALCORE	0,000	3,600	3,600	Innesto con la S.P. n. 568 (km 11+430) - Innesto con la S.P. n. 568 (km 16+220 - tratto di nuova costruzione)
S.P. 85	FONDOVALLE SAVENA	0,000	8,307	8,307	Innesto con la S.S. n. 65 - Ponte delle Oche (tratto di nuova costruzione)
S.P. 113		0,000	17,680	17,680	Innesto con la S.S. n. 9 (Tangenziale-RE) - Innesto con la ex S.S. n. 468
S.P. 114		0,000	9,250	9,250	Innesto con la S.S. n. 9 presso Reggio Emilia - Innesto con la S.P. n. 25 presso Reggio Emilia

SP 138 (Ex S.S. n. 71)	UMBRO CASENTINESE ROMAGNOLA	0,000	45,660	45,660	Ponte sul fiume Savio località Bora Bassa presso Borello - Svincolo con la S.S. n. 3 Bis presso Bagno di Romagna
S.C.	TANGENZIALE DI MODENA 1° TRATTO	0,000	6,500	6,500	Inneso con la S.S. n. 12 a Modena - Inneso con la S.S. n. 724 a Modena
S.C.	TANGENZIALE DI MODENA 2° TRATTO	6,560	7,650	1,090	Inneso con la S.S. n. 724 a Modena - Inneso con la S.S. n. 724 a Modena
			Totale	872,755	

Tabella 1.b

REGIONE EMILIA ROMAGNA - STRADE STATALI DA TRASEERIRE					
S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Capisaldi di Inizio e Fine
9	VIA EMILIA	199,670	214,800	15,130	Tratto sotteso dalla variante di Parma e contiguo alla traversa interna già consegnata al Comune omonimo
12	DELL'ABETONE E DEL BRENNERO	99,000	124,500	25,500	Tratto sotteso dalla variante costituita dalla S.P. n. 40 e dalla ex S.S. n. 324
64	PORRETTANA	38,740	45,814	7,074	Innesto con la S.S. n. 64 Var/A in località Silla - Innesto con la S.S. n. 64 Var/A in località Marano
-	RACCORDO DI CASALECCHIO DI RENO	0,000	1,298	1,298	Rotatoria Biagi con la S.S. n. 64 presso Casalecchio - Svincolo con l'Asse attrezzato Su d - Ovest di Casalecchio
Totale				49,002	

Tabella 2.a

REGIONE LOMBARDIA - STRADE DA RICLASSIFICARE					
S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Capisaldi di Inizio e Fine
10 PADANA INFERIORE	PADANA INFERIORE	- 127,250	128,050	0,800	Confine Piemonte - Innesco PVSPTG03 a Voghera e sistema tangenziali - inizio centro abitato comune di Voghera
	TANGENZIALE DI VOGHERA	9,000	18,054	9,054	Innesco PVSPTG02 - Innesco SPEXSS10
	TANGENZIALE DI VOGHERA - CASTEGGIO	3,850	9,000	5,150	Innesco PVSPTG01 - Innesco PVSPTG03
	TANGENZIALE DI CASTEGGIO	0,000	3,850	3,850	Innesco PVSPEXSS35 - innesco PVSPTG02
	PADANA INFERIORE	142,000	164,930	22,930	fine PVSP35 a Casteggio - confine Emilia Romagna
	PADANA INFERIORE	217,258	259,139	41,881	confine Emilia Romagna - confine Provincia di Mantova
	PADANA INFERIORE	259,139	306,718	47,579	confine Provincia di Cremona - Confine Regione Veneto a Castel D'Ario
35	DEI GIOVI	70,001	71,700	1,699	innesco PVSPEXSS10 a Casteggio - PVSPTG01
11 PADANA SUPERIORE	PADANA SUPERIORE OVEST	111,886	175,805	64,119	confine Piemonte - Boffalora su Ticino (spalle ponte esclusa) - confine Provincia di Bergamo a Cassano d'Adda
	PADANA SUPERIORE	175,805	177,370	1,565	confine Città Metropolitana di Milano inizio centro abitato comune di Treviglio
	PADANA SUPERIORE VARIANTE DI CARAVAGGIO - TREVIGLIO	0,000	1,000	1,000	fine centro abitato comune di Treviglio (innesco nuovo ponte su AAVV BGSP11VAR 2) vecchio caposaldo 181+600 a Treviglio - termine ponte - vecchio caposaldo 182+500 a Caravaggio
	PADANA SUPERIORE	185,436	190,468	5,032	fine centro abitato comune di Caravaggio - confine CR e prosegue CRSPEXSS11
	PADANA SUPERIORE	190,468	190,760	0,292	confine Provincia di Bergamo Mozzanica - innesco CRSPEXSS11VAR1 a Castel Gabbiano
	PADANA SUPERIORE - VARIANTE DI ISSO - CASTEL GABBIANO	0,000	1,341	1,341	fine tratto CRSPEXSS11 al km 190+468 - confine prov BG
	PADANA SUPERIORE VARIANTE DI ISSO - BARBATA	1,341	1,574	0,233	confine CR - arriva da CRSPEXSS11VAR1 a Castel Gabbiano - confine con CR - prosegue con CRSPEXSS11VAR1 a Castel Gabbiano
	PADANA SUPERIORE - VARIANTE DI ISSO - CASTEL GABBIANO	1,574	1,981	0,407	confine prov-BG - confine provincia CR/BG
	PADANA SUPERIORE VARIANTE DI ISSO - BARBATA	1,981	3,900	1,919	confine CR - arriva da CRSPEXSS11VAR1 a Castel Gabbiano - innesco BGSPEXSS11 a Barbata - via G. Galilei
	PADANA SUPERIORE	195,100	200,950	5,850	innesco BGSPEXSS11VAR1 a Barbata - innesco BGSPEXSS11VAR
	PADANA SUPERIORE VARIANTE DI CALCIO	0,000	3,900	3,900	innesco BGSPEXSS11 a Calcio ovest (cascina Finiletti) - innesco BGSPEXSS11 a Calcio est
	PADANA SUPERIORE	203,780	204,112	0,332	fine innesco BGSPEXSS11VAR a Calcio est - confine Provincia di Cremona (Urigo d'Oglio)

	PADANA SUPERIORE	204,112	208,052	3,940	confine Provincia di Bergamo (urago D'Oglio) - inizio centro abitato di Chiari
	PADANA SUPERIORE VARIANTE DI CHIARI - ROVATO	207,900	212,400	4,500	da innesto BSSPEXSS11 a Chari Ovest - innesto A35 BreBeMi a Castrezzato BS
	PADANA SUPERIORE	211,850	228,960	17,110	Chiari est - Mandolossa - innesto tg sud - innesto SPBS510D1 a Castegnato
	PADANA SUPERIORE VARIANTE MANDOLOSSA	0,000	1,134	1,134	innesto Tangenziale Sud Brescia - innesto BSSPRXSS510
	PADANA SUPERIORE TANGENZIALE SUD BS	16,450	27,720	11,270	svincolo SS45BIS a Rezzato - innesto BSSP28 a Lonato del Garda
	PADANA SUPERIORE	260,880	267,135	6,255	tratta da innesto BSSPEXSS567 a Desenzano del Garda - innesto BSSPEXSS11V2 a Desenzano del Garda
	PADANA SUPERIORE VARIANTE SIRMIONE	266,835	270,470	3,635	innesto BSSPEXSS11 a Desenzano del Garda - confine regione Veneto
211 DELLA LOMELLINA	DELLA LOMELLINA	29,700	62,750	33,050	confine Piemonte sud - Pieve del Cairo - confine Piemonte nord - Albonese
	DELLA LOMELLINA - TANGENZIALE OVEST DI MORTARA	0,000	2,150	2,150	innesto SPEXSS494 inizio variante ovest Mortara - innesto SPEXSS11 a nord di Mortara - fine variante ovest di Mortara.
294 DELLA VALLE DI SCALVE	DELLA VAL DI SCALVE	15,000	46,100	31,100	innesto BSSPEXSS294 a nord di Angolo Terme - innesto BGSPEXSS294 a nord di Schilpario (Paisco Loveno)
	DELLA VAL DI SCALVE tratto nord	0,000	15,040	15,040	innesto SS42 Forno Allione (Berzo Demo) - innesto BGSPEXSS294 a nord di Schilpario (Paisco Loveno)
	DELLA VAL DI SCALVE tratto sud	46,062	59,373	13,311	innesto BGSPEXSS294 a nord di Angolo Terme - innesto SS42 Darfo Boario
300 DEL PASSO DI GAVIA	DEL PASSO DI GAVIA	25,950	43,800	17,850	confine provincia di SO a Ponte di Legno - innesto SS42 Ponte di Legno
	DEL PASSO DI GAVIA	0,000	25,925	25,925	innesto SS38 a Bormio - Valfurva - confine provincia di BS
341	GALLARATESE	35,387	46,160	10,773	SS33 a Gallarate - innesto VASP020 a Gazzada
342 BRIANTEA	ASSE INTERURBANO DI BERGAMO	0,000	7,200	7,200	innesto BGSPEXSS470DIR a Treviolo BG - innesto BGSPEXSS342 a Ponte S. Pietro BG
	BRIANTEA	10,000	20,955	10,955	innesto con BGEXSS342AI - confine Provincia di Lecco
	BRIANTEA	20,955	39,370	18,415	Prov BG - prov CO
	BRIANTEA	39,370	53,060	13,690	prov Lecco - Como
343	ASOLANA	64,669	76,265	11,596	confine Provincia di Mantova - innesto SP236 e 567
		43,423	64,669	21,246	confine Provincia di Cremona - confine Provincia di Brescia
		23,214	43,423	20,209	confine Emilia Romagna a Casalmaggiore (ponte) - confine provincia Mantova
358	DI CASTELNUOVO	27,796	34,617	6,821	confine provincia di Mantova - innesto alla CRSPEXSS420 e CRSPEXSS343 a Casalmaggiore
		20,400	27,796	7,396	confine Emilia Romagna a Viadana - confine provincia di Cremona comune Viadana fraz. Cicognara
402 VALERIANA	VALERIANA	0,000	1,540	1,540	innesto SS340DIR a Colico - confine con Provincia di Sondrio

	VALERIANA OCCIDENTALE	0,000	0,650	0,650	confine provincia di Como - innesto SS36
412 DELLA VAL TIDONE	DELLA VAL TIDONE - TRATTO OLTREPO	74,250	94,200	19,950	confine Emilia Trebecco - confine Emilia Romagna - Casa Matti
461	DEL PASSO DEL PENICE	1,900	43,343	41,443	fine confine centro abitato comune di Voghera - confine Lombardia Emilia Romagna - passo del Penice
469 SEBINA OCCIDENTALE	SEBINA OCCIDENTALE	0,000	5,894	5,894	innesto BGSP053 a Lovera - inizio variante di Riva di Solto BGSP077
	SEBINA OCCIDENTALE - VARIANTE DI RIVA DI SOLTO	0,000	0,331	0,331	inizio variante - fine variante - innesto BGSP077
	SP PIANGAIANO - RIVA DI SOLTO	6,200	5,750	0,550	innesto variante BGSP053 a Lovera - innesto BGSP077
	SEBINA OCCIDENTALE	6,905	26,370	19,465	fine variante di Riva di Solto BGSP077 - innesto BGSP053 a Lovera
	SEBINA OCCIDENTALE	26,190	33,022	6,832	innesto BGSP053 a Lovera - ingresso A4 Palazzolo sull'Oglio
470 DELLA VALLE BREMBANA	DELLA VAL BREMBANA DIRAMAZIONE	0,000	13,862	13,862	da innesto con SPEXSS470 (Villa D'Almè) - innesto SPEXSS42 a Slezano BG
	DELLA VAL BREMBANA	8,350	21,950	13,600	inizio competenza a circoscrizione Fabriciano Bergamo - innesto BGSP053 a Lovera
	VARIANTE DI SAN PELLEGRINO	21,950	26,000	4,050	innesto BGSP053 a Lovera uscita galleria nord - innesto BGSP053 a Lovera entrata galleria sud
	DELLA VAL BREMBANA	25,410	38,200	12,790	innesto BGSP053 a Lovera uscita galleria nord - Lenna: innesto con BGSP1
	LENNA - MEZZOLDO	38,600	48,600	10,000	Lenna - Mezzoldo
	MEZZOLDO - PASSO SAN MARCO	48,600	61,300	12,700	Mezzoldo - Passo S. Marco
	PASSO SAN MARCO - MORBEGNO	0,000	26,000	26,000	fine centro abitato Morbegno - Passo San Marco - innesto BGSP009
494 VIGEVANESE	VIGEVANESE	18,400	23,950	5,550	confine tra Milano e Cesano Boscone, spalla ponte esclusa - confine provincia di Pavia presso Abbiategrasso
	VIGEVANESE	23,930	24,500	0,570	confine CMM presso Abbiategrasso - inizio centro abitato comune di Abbiategrasso
	VARIANTE NORD DI VIGEVANO - IV E V LOTTO	0,000	2,500	2,500	da PVSP192D - innesto PVSP192D ad ovest di Vigevano
	VARIANTE NORD DI VIGEVANO - IV E V LOTTO	0,000	2,500	2,500	da PVSP192D presso nuovo ponte sul Ticino - innesto PVSP206 ad est di Vigevano
	VIGEVANESE	32,000	60,250	28,250	innesti variante nord di Vigevano PVSP192D DIR1 e PVSP192D DIR2 - innesto variante Sartirana Lomellina PVSP194
	PIEVE DEL CAIRO - CANDIA	12,300	13,900	1,600	innesto PVSP192D (a nord i Sartirana Lomellina) - innesto PVSP194D1 (ad est di Sartirana Lomellina)

	PIEVE DEL CAIRO - CANDIA - DIRAMAZIONE PER SARTIRANA LOMELLINA	0,000	1,113	1,113	innesto PVSP194 (ad est di Sartirana Lomellina) - innesto PVSP194D1 (fine variante sud di Sartirana Lomellina) - confine Piemonte presso Torre Berelli e Castellaro
	VIGEVANESE	62,200	70,255	8,055	innesto PVSP194D1 (fine variante sud di Sartirana Lomellina) - confine Piemonte presso Torre Berelli e Castellaro
527	BUSTESE	5,700	12,820	7,120	intersezione con via Sondrio a Varedo - confine CMM a Solaro
		12,820	17,070	4,250	confine prov MB Limbiate - confine prov VA Saronno
		17,070	38,850	21,780	confine CMM a Solaro - confine CMM Vanzaghella + Magnago
		38,850	40,731	1,881	confine prov VA Busto A. - confine prov VA Lonate Pozzolo
		44,940	48,800	3,860	fine centro abitato comune di Lonate Pozzolo - confine Piemonte
596 DEI CAIROLI	DEI CAIROLI	44,306	56,606	12,300	innesto PVSP26 Sant'Angelo Lomellina - confine Piemonte
	SP. MORTARA - CERETTO - S. ANGELO LOMELLINA	0,000	6,460	6,460	innesto PVSP596 Mortara - innesto PVSP596 Sant'Angelo Lomellina
596 DIR DEI CAIROLI - DIRAMAZIONE PER CANDIA LOMELLINA	DEI CAIROLI	39,685	40,140	0,455	innesto SPEXSS494 a Castello d'Agogna - innesto PVSP194 - inizio circoscrizione ad est di Candia Lomellina
	DEI CAIROLI - DIRAMAZIONE PER CANDIA LOMELLINA	0,000	6,840	6,840	SPEXSS494 a Castello d'Agogna - innesto PVSP194 - inizio circoscrizione ad est di Candia Lomellina
	PIEVE DEL CAIRO - CANDIA LOMELLINA	25,200	27,500	2,300	PVSP194 - inizio circoscrizione ad est di Candia Lomellina - PVSP05 - PVSP194D2
	SP 194 D2 PER CANDIA	0,000	2,200	2,200	PVSP05 - PVSP194 - PVSP194D2 fine circoscrizione ad ovest di Candia Lomellina
	DEI CAIROLI - DIRAMAZIONE PER CANDIA LOMELLINA	9,500	12,560	3,060	innesto PVSP194D2 - fine circoscrizione ad ovest di Candia Lomellina - confine Piemonte a Candia Lomellina
617 BRONESE	TANGENZIALE EST DI PAVIA "DEGLI ONTANI"	0,000	7,500	7,500	svincolo A54 - innesto SPEXSS617
	BRONESE	0,000	11,300	11,300	innesto SPEXSS234 - fine tangenziale est di Pavia - innesto PVSP202
	DELLE TESTE	0,000	2,775	2,775	innesto PVSP202 a Campospinoso - innesto PVSP202 a Broni
639 DEI LAGHI DI PUSIANO E DI GARLATE	DEI LAGHI DI PUSIANO E DI GARLATE	34,100	49,402	15,302	svincolo SS36 Civate - confine provincia di Bergamo a Monte Marenzio
	DEI LAGHI DI PUSIANO E DI GARLATE	34,100	37,277	3,177	confine provincia di Lecco - innesto BGSP194D2 a Cisano Bergamasco
671 DELLA VAL SERIANA	SS 42 - NEMBRO - CENE	12,000	27,222	15,222	innesto SS42 a Seriate - innesto BGSP194D2 a Albino BG confine Cene
	DELLA VAL SERIANA	15,960	57,638	41,678	innesto BGSP194D2 a Albino BG confine Cene - innesto SPEXSS294 (Dezzo di Scalve)
-	DELLA VALLE BORLEZZA	35,405	49,050	13,645	Lovere - innesto BGSP194D2 a Clusone
-	DI MONNO	0,000	2,150	2,150	innesto SS42 - Monno
-	CONTINUAZIONE DELLA BSSP81 FINO AL PASSO DEL MORTIROLO	0,000	9,341	9,341	Monno - Passo Mortirolo

-	versante valtellina	0,000	11,825	11,825	Mazzo Valtellina - innesto SS38 - Passo Mortirolo
-	VILLA DI MONZA	7,725	10,650	2,925	limite A4 - innesto MSP199 via Cierici
344 PROSECUZIONE VARIANTE ALLA SS344	TANGENZIALE INDUNO OLGNA - ARCISATE	0,000	1,160	1,160	innesto SS344VAR Arcisate - innesto SS344 Induno Olona
-	PORTO CERESIO - LUINO	0,000	19,119	19,119	innesto SS344 a Porto Ceresio - innesto SS394 a Luino
-	DI ESINO	0,000	28,800	28,800	inizio strada a Varenna - innesto LCSP62 Cortenova
	PARLASCO - PORTONE	0,000	2,800	2,800	innesto LCSP65 a Padasco - innesto LCSP62 a Pennaso
	DELLA VALSASSINA	29,535	34,713	5,178	innesto LCSP72 a Bellano - innesto LCP73 a Pennaso
-	VOGHERA - NOVARA	0,000	13,674	13,674	innesto PVTG03 Voghera - prossimità casello A21 - innesto PVSP193B Sannazaro de' Burgondi
-	PAVIA ALESSANDRIA	16,650	38,880	22,230	innesto PVSP206 Sannazaro de' Burgondi - innesto PVSP206 Torre Beretti e Castellaro
				<b>TOTALE</b>	<b>1.075,606</b>

Tabella 3.a

REGIONE TOSCANA - STRADE DA RICLASSIFICARE					
S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Capisaldi di Inizio e Fine
73	SENESE ARETINA	181,600	182,607	1,007	Innesto con la S.S. n. 3 bis presso Sansepolcro - Innesto con la S.S. n. 258 presso Sansepolcro
258	MARECCHIA	0,000	38,820	38,820	Innesto con la S.S. n. 73 presso Sansepolcro - Confine con la Regione Emilia Romagna
Totale				39,827	

Tabella 4.a

REGIONE VENETO- STRADE DA RICLASSIFICARE					
S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Capisaldi di inizio e Fine
10	PADANA INFERIORE	306,718	337,100	30,382	Confine con la Regione Lombardia (Nogara) - Innesso con la S.S. n. 10 Var presso Legnago
		339,450	373,510	34,060	Innesso con la S.S. n. 10 Var presso Legnago - Innesso con la S.S. n. 16 a Monselice
10 Var	VARIANTE DI LEGNAGO	337,100	339,450	2,350	Innessi con la S.S. n. 10 presso Legnago
11	PADANA SUPERIORE	275,900	278,400	2,500	Innesso con la S.S. n. 11 Dir presso Peschiera del Garda - Innesso con la S.S. n. 11 Var presso Peschiera
		282,000	413,750	131,750	Innesso con la 11 Var presso Peschiera - Innesso con la S.S. n. 309 a Malcontenta
11 Dir	DI PESCHIERA	0,000	2,900	2,900	Innesso con la S.S. n. 11 - Peschiera
11 Var	VARIANTE PESCHIERA CASTELNUOVO	0,000	3,900	3,900	Rotatoria con la S.S. n. 11 presso Peschiera del Garda - Rotatoria con la S.S. n. 11 presso Castelnuovo del Garda
14 Bis	DELLA VENEZIA GIULIA	0,000	5,553	5,553	Innesso con la S.S. n. 14 a S. Giuliano - Innesso con la S.S. n. 13 in località Nuova Favorita
48	DELLE DOLOMITI	76,280	160,100	83,820	Confine con la Regione Trentino Alto Adige - Innesso con la S.S. n. 52 Galleri Comelico
48 Bis	DELLE DOLOMITI	0,000	7,730	7,730	Innesso con la S.S. n. 48 presso il Lago di Misurina - Innesso con la S.S. n. 51 confine regionale
50	DEL GRAPPA E DEL PASSO ROLLE	46,075	55,360	9,285	Innesso con la S.S. n. 50 Bis/Var presso Aiten - Innesso con la S.S. n. 50 Var presso Moline
		55,980	61,075	5,095	Innesso con la S.S. n. 50 Var presso Moline - Confine con la regione Trentino Alto Adige
50 Var	VARIANTE DI MOLINE	55,360	55,980	0,620	Innessi con la S.S. n. 50 presso Moline
53	POSTUMIA	22,000	63,400	41,400	Innesso con la S.S. n. 47 presso Cittadella - Innesso con la S.P. n. 89 per svincolo autostradale A27 "Treviso Sud"
		88,180	116,564	28,384	Rotatoria con la S.P. n. 15 ad Oderzo - Innesso con la S.S. n. 14 a Portogruaro
62	DELLA CISA	199,950	220,018	20,068	Innesso con la S.P. n. 3 "Mediana" - Innesso con la S.S. n. 11 a Ca Di Capri
62 Var	VARIANTE GREZZANELLA	0,000	5,800	5,800	Innessi con la S.S. n. 62 presso Grezzanella
203	AGORDINA	0,000	60,949	60,949	Innesso con la S.S. n. 50 a Sedico - Innesso con la S.S. n. 48 a Cernadoi
203 Dir	AGORDINA	0,000	7,260	7,260	Innesso con la S.S. n. 203 a Vignole - Belluno
203 Var	VARIANTE DI AGORDO	0,850	3,600	2,750	Innessi con la S.S. n. 203 presso Agorno

251	DELLA VAL DI ZOLDO E VAL CELLINA	104,400	154,250	49,850	Innesto con la S.S. n. 51 - Innesto con la S.S. n. 203 presso Rucavà
346	DEL PASSO DI S. PELLEGRINO	14,198	30,067	15,869	Confine con la Regione Trentino Alto Adige - Innesto con con la S.S. n. 203 a Cencenighe
347	DEL PASSO CEREDA E DEL PASSO DURAN	11,780	73,660	61,880	Confine con la Regione Trentino Alto Adige - Innesto con con la S.S. n. 51 presso Venas.
348	FELTRINA	0,000	34,831	34,831	Innesto con la S.R. n. 53 a Treviso - Innesto con la S.S. n. 348 Var presso Feltre
		34,831	50,100	15,269	
348 Var	VARIANTE DI ANZÙ	0,000	0,900	0,900	Innesti con la S.S. n. 348 presso Anzu - Innesto con la S.S. n. 50 Bis/Var presso Feltre
SP. 1	DELLA SINISTRA PIAVE	0,000	6,601	6,601	Innesto con la S.S. n. 51 a Ponte nelle Alpi - Innesto con la S.P. n. 1 Var/a "Variante Col Cavalier"
		9,668	26,000	16,332	Innesto con la S.P. n. 1 Var/a "Variante Col Cavalier" - Innesto con la S.P. n. 1 Var "Variante Lentiai - Bardes"
		28,453	30,805	2,352	Innesto con la S.P. n. 1 Var "Variante Lentiai - Bardes" - Innesto con la S.S. n. 50 a Busche
S.P. 1 Var	VARIANTE LENTIAI - BARDES	0,000	2,773	2,773	Innesti con la S.P. n. 1 presso le località Lentiai e Bardes
S.P. 1 Var/a	VARIANTE COL CAVALIER	0,000	2,355	2,355	Innesti con la S.P. n. 1 presso Col Cavalier
S.P. 3	MEDIANA	2,590	9,000	6,410	Innesto con la S.S. n. 62 - Rotatoria di San Leonardo
S.P. 15	CADORE - MARE	0,000	21,000	21,000	Conegliano - Rotatoria con la S.S. n. 53 ad Oderzo
S.P. 89	TREVISO - MARE	0,000	2,300	2,300	Innesto con la S.S. n. 53 - Svincolo autostradate A27 "Treviso Sud"
				Totale	725,278

Tabella 4.b

REGIONE VENETO - STRADE STATALI DA TRASFERIRE					
S.S. n°	Denominazione	da Km	a Km	Estesa Tot (Km)	Capisaldi di inizio e Fine
50	DEL GRAPPA E DE PASSO ROLLE	0,000	31,400	31,400	Da S.S. n. 51 a Ponte nelle Alpi a Busche
51	DI ALEMAGNA	53,280	63,800	10,520	Inneso con la S.P. 51 (Km 53+280) a termine di Cadore - Inneso con la S.P. n. 42 Perarolo di Cadore
51	DI ALEMAGNA	67,000	70,700	3,700	Inneso con la S.P. n. 42 Perarolo di Cadore - Inneso con la S.S. n. 51 (Km 70+700)
-	VIA BOFANDINI	0,000	2,200	2,200	Rotatoria con la S.P. n. 64 - Inneso con viabilità comunale
14	DELLA VENEZIA GIULIA	60,450	62,200	1,750	Inneso con la S.S. n. 14 (Km 60+450) - inneso con la S.S. n. 14 (Km 62+200)
14	DELLA VENEZIA GIULIA	66,020	67,350	1,330	Inneso con la S.S. n. 14 (Km 66+020) - inneso con la S.S. n. 14 (Km 67+350)
Totale				50,900	



*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**

**ISTRUTTORIA A SEGUITO DELLA  
CONFERENZA UNIFICATA E DEL PARERE DEL  
CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI**

Roma, 25 GIUGNO 2019





*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

## INDICE

1. PREMESSE E RIEPILOGO DELL'ITER APPROVATIVO
2. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO
3. TAVOLO TECNICO E INCONTRI BILATERALI CON LE PARTI
  - 3.1. REGIONE EMILIA ROMAGNA
  - 3.2. REGIONE LOMBARDIA
  - 3.3. REGIONE PIEMONTE
  - 3.4. REGIONE TOSCANA
  - 3.5. REGIONE VENETO
4. CONCLUSIONI

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

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

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





*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

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

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

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

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

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

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

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

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

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nel corso dell'adunanza del 24 novembre 2017 (affare n. 64/2017), esaminati gli atti trasmessi da questa Direzione generale ed udita la Commissione relatrice, si è espresso in merito alla revisione della rete stradale di interesse nazionale proposta dal





*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

MIT, prendendo atto dell'Intesa già perfezionata con la Conferenza Unificata Stato Regioni, e formulando le osservazioni contenute nei considerato del Voto.

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

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

## **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.





*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

All'individuazione, dal punto di vista amministrativo, della rete autostradale e stradale nazionale ai sensi dell'art. 98, comma 2 del d.lgs. 112/1998, provvede il d.lgs. 29 Ottobre 1999, n. 461 e s.m.i.. L'art. 98, punto 1, lett. a del d.lgs. 112/1998, introducendo il concetto di "rete stradale d'interesse nazionale", prefigura una rete stradale conformata adottando uno schema a maglie, costituita da archi (le strade) e nodi (i punti di interconnessione), la cui dimensione deve tener conto dell'interesse nazionale:

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

L'art. 48 della Legge del 29/07/2010 n. 120 stabilisce che alle modifiche della rete stradale nazionale individuata dal d.lgs. 461/1999 s.m.i. si provvede mediante D.P.C.M. su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti sentito il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e previa intesa in Conferenza Stato Regioni, sentite le Commissioni Parlamentari competenti per materia.

### **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. Con D.P.C.M. 20 febbraio 2018 è stata approvata la revisione della rete stradale limitatamente alle Regioni: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria che ha previsto la riclassificazione di 3.601,024 km e la declassificazione di 592,424 km.

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

Riepilogo degli incontri:

data	Regione	Rappresentanti Regionali
31.05.2018	Veneto	l'Assessore Elisa De Berti, l'Ing. Marco d'Elia Ing. Giuseppe Fasiol;





*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

19.06.2018	Emilia Romagna	l'Ing. Paolo Ferrecchi, D.G. Territorio e Ambiente l'Ing. Alfeo Brognara, Responsabile Servizio Viabilità
02.07.2018	Lombardia	l'Ing. Aldo Colombo, D.G. Infrastruttura e trasporti l'Arch. Monica Bottino e la Dott.ssa Rosa Castriotta;
31.05.2018	Piemonte	Ing. Luigi Robino, Direttore OO.PP. e Trasporti Ing. Michele Marino, Direzione OO.PP. e Trasporti
31.05.2018	Emilia Romagna Veneto Lombardia Piemonte Toscana	Ing. Paolo Ferrecchi Ing. Giuseppe Fasiol e Ing. Marco d'Elia Arch. Monica Bottino Assessore Francesco Balocco e Ing. Michele Marino Assessore Vincenzo Ceccarelli;

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

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

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

### **3.1. REGIONE EMILIA ROMAGNA**

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

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

### **3.2. REGIONE LOMBARDIA**

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



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

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

### **3.3. REGIONE PIEMONTE**

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

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

### **3.4. REGIONE TOSCANA**

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

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

### **3.5. REGIONE VENETO**

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

Tale proposta non si discosta sostanzialmente dalla proposta originaria.

## **4. CONCLUSIONI**

Pertanto, sulla base delle indicazioni fornite dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, la scrivente Direzione generale, come già avvenuto per le Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria ha provveduto, come di consueto, ad avviare un articolato e approfondito confronto con le Regioni, mediante incontri bilaterali, e successivamente, nell'ambito della Conferenza Unificata.

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

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



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

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

In conclusione, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con parere n. 19/2019 emesso nella seduta del 18 aprile 2019, ha ritenuto che si possa dare seguito alla proposta di revisione della rete stradale di interesse nazionale relativa alle Regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte, Toscana e Veneto, ferme restando le raccomandazioni e osservazioni riportate nel medesimo voto, già trasmesso con nota n. 6979 del 13 giugno 2019.

II DIRETTORE GENERALE

Dott. Antonio Parente



## Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

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

Rep. Atti n. 121/CU DEL 15 NOVEMBRE 2018.

LA CONFERENZA UNIFICATA

Nell'odierna Seduta del 15 novembre 2018

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

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

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

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

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

VISTE le richieste di modifica agli allegati al decreto in esame inviate dalla Regione Emilia-Romagna, trasmesse con nota prot. DAR 15419 P-4.37.2.13 dell'8 novembre 2018;





*Presidenza del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA UNIFICATA

VISTI gli esiti della Seduta dell'8 novembre 2018, nel corso della quale le Regioni hanno espresso l'avviso favorevole all'acquisizione dell'intesa, con la richiesta di attivare in tempi brevi la procedura volta all'emanazione di un nuovo D.P.C.M., che integri quanto stabilito con il D.P.C.M. 20 febbraio 2018, per il trasferimento dell'Apecchiese e dell'Arcevese e con la richiesta di avviare il percorso operativo per la revisione della convenzione di concessione del sistema viabilistico pedemontano tra CAL S.p.a. e Autostrada Pedemontana Lombarda, attraverso un apposito terzo atto integrativo, secondo quanto indicato nel documento consegnato in tale Seduta;

CONSIDERATO che gli Enti locali, nella stessa Seduta dell'8 novembre 2018, hanno chiesto di poter rinviare la trattazione del punto, al fine di poter approfondire con il Ministero i temi in discussione, anche attraverso il confronto delle amministrazioni interessate in una apposita riunione tecnica da convocare in tempi brevi;

VISTA la nota del Ministero dell'economia e delle finanze, pervenuta in data 12 novembre 2018 e diramata in pari data, con prot. DAR 15563 P-4.37.2.13, nella quale si formulano alcune osservazioni e richieste di chiarimenti e integrazioni sullo schema di decreto in esame;

VISTI gli esiti dell'incontro tecnico svoltosi in data 12 novembre 2018, nel corso del quale sono state discusse le richieste della Regione Emilia-Romagna e le richieste di modifica proposte dall'ANCI, relative alle reti stradali ricadenti nella città metropolitana di Venezia, da verificare con la Regione Veneto, fornendo una risposta anche alle richieste formulate dalle Regioni nel corso della Seduta dell'8 novembre e comunicando l'avvenuta apertura di un Tavolo tecnico presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per la definizione dei contenuti di un nuovo D.P.C.M.;

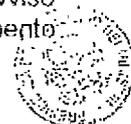
VISTA la nota prot. DAR 15584 P-4.37.2.13 del 12 novembre 2018, con la quale sono stati trasmessi gli esiti della riunione tecnica sopra indicata e i documenti consegnati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel corso dell'incontro;

VISTA la nota prot. DAR 15686 P-4.37.2.13 del 14 novembre 2018, con la quale sono state diramate le nuove Tabelle predisposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, allegate allo schema di decreto in esame, relative alla Regione Emilia-Romagna, nonché la Relazione allo schema di decreto volta a fornire i chiarimenti richiesti dal Ministero dell'economia e delle finanze con la nota trasmessa con prot. DAR 15563 P-4.37.2.13 sopra citata;

VISTI gli esiti della riunione tecnica tenutasi in data 14 novembre 2018, nel corso della quale sono state discusse le richieste dell'UPI, relative alle reti stradali provinciali ricadenti nella Regione Piemonte, e sono state acquisite le verifiche finali della Regione Veneto, relative alle richieste di modifica pervenute dalla Città metropolitana di Venezia, discusse nel precedente incontro tecnico, in merito alle quali sono stati forniti i chiarimenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti anche in merito alle questioni che attengono ai proventi degli autovelox ivi installati;

VISTA la nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prot. DAR 15752 P-4.37.2.13 del 15 novembre 2018, predisposta ad esito dell'incontro tecnico sopra indicato, che reca la nuova Tabella 3a e la cartografia della Regione Piemonte, rettificata in base alle richieste formulate dalla stessa Regione e dalla Città metropolitana di Torino;

VISTI gli esiti dell'odierna Seduta, nel corso della quale le Regioni hanno confermato l'avviso favorevole all'acquisizione dell'intesa, con le richieste contenute nello stesso documento;





*Presidenza del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA UNIFICATA

consegnato nella precedente Seduta dell'8 novembre 2018 che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All.1);

CONSIDERATO che l'UPI ha preliminarmente chiarito che le scelte che attengono alla revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale dovrebbero tener conto dei motivi di funzionalità che sottendono a tale revisione, valutando la conformazione, la struttura, i flussi dei tratti stradali e che, dalla verifica compiuta con tutte le province, esprime l'avviso favorevole all'acquisizione dell'intesa relativa alle Regioni Veneto, Emilia-Romagna, Lombardia e Toscana;

CONSIDERATO che la stessa UPI ha ritenuto invece che, per quanto riguarda la Regione Piemonte, ci sono problematiche non risolte, relative in particolare alla Città metropolitana di Torino e alla Provincia di Vercelli, nonché agli investimenti da completare su tali reti, che devono essere discusse e approfondite con il Ministero delle infrastrutture, anche con un confronto in sede tecnica, e che non consentono di esprimere l'intesa e ha consegnato un documento che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All. 2);

CONSIDERATO che il Presidente della Conferenza, acquisito il parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha proposto di concludere l'intesa con le Regioni Veneto, Emilia-Romagna, Lombardia e Toscana, stralciando dallo schema in esame la parte relativa alla Regione Piemonte;

CONSIDERATO che l'ANCI, nel condividere la proposta di stralcio della rete relativa alla Regione Piemonte, ha dato atto che il Ministero delle infrastrutture ha già accolto le istanze della Città metropolitana di Torino, relativa alla strada provinciale n. 23, ma che sussistono tuttavia alcune questioni ancora da chiarire, relative ad alcune strade che interessano sia la città metropolitana di Torino che la città metropolitana di Venezia, secondo quanto indicato in un documento consegnato in Seduta che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All.3);

CONSIDERATO che il Presidente della Conferenza, nel prendere atto di quanto chiarito dalla Regione Veneto e dall'ANCI in merito ad alcune questioni che attengono alla Città metropolitana di Venezia, ha proposto di acquisire l'intesa sullo schema di decreto in esame, per le parti che attengono alle Regioni Veneto, Emilia-Romagna, Lombardia e Toscana, stralciando le parti che attengono alla Regione Piemonte e alla Città metropolitana di Venezia, da trattare successivamente;

CONSIDERATO che sia le Regioni che gli Enti locali hanno espresso l'avviso favorevole a tale proposta di intesa

SANCISCE INTESA

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

Il Segretario  
Eugenio Gallozzi



Il Presidente  
Sen. Enka Stefan



CONFERENZA DELLE REGIONI  
E DELLE PROVINCE AUTONOME

18/140/CU05/C4

15 novembre 2018

ACC-1

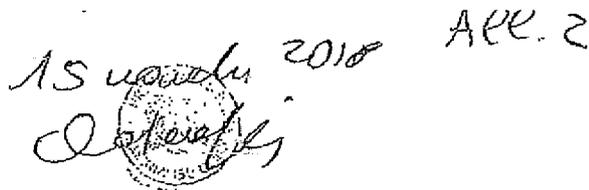
**POSIZIONE SULLO SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE  
DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI SU PROPOSTA DEL MINISTRO  
DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI RECANTE:  
“REVISIONE DELLE RETI STRADALI DI INTERESSE  
NAZIONALE E REGIONALE RICADENTI NELLE REGIONI  
EMILIA ROMAGNA, LOMBARDIA, PIEMONTE, TOSCANA E  
VENETO”**

**Intesa ai sensi dell'art. 1-bis, comma 1 del decreto legislativo 29 ottobre  
1999 n. 461**

*Punto 5) O.d.g. Conferenza Unificata*

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome esprime l'intesa, con la richiesta di attivare in tempi brevi la procedura volta all'emanazione di un nuovo D.P.C.M. che integri quanto stabilito con il D.P.C.M. 20 febbraio 2018 per il trasferimento dell'Apecchiese e dell'Arcevese e con la richiesta di avviare il percorso operativo per la revisione della convenzione di concessione del sistema viabilistico pedemontano tra CAL S.p.a. e Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a., attraverso un apposito terzo atto integrativo alla stessa.

Roma, 8 novembre 2018

15 novembre 2018  
APP. 2  


Torino, 12/11/2018

Prot. n. 127596/12.4

Al Ministero Infrastrutture e dei Trasporti  
- Gabinetto  
- Ufficio Legislativo  
- Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi  
informatici e statistici  
- Direzione Generale per le strade ed autostrade e  
per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture  
stradali  
dip.infrastrutture@pec.mit.gov.it  
dg.strade@pec.mit.gov.it

All'Assessore Regionale ai Trasporti Infrastrutture,  
Opere Pubbliche, Difesa del Suolo.  
Regione Piemonte  
C.so Stati Uniti 21  
10128 Torino  
trasportioopp@cert.regione.piemonte.it

All'Associazione Nazionale Comuni Italiani  
del Piemonte (ANCI-PIEMONTE)  
anci.piemonte@pec.it

**OGGETTO:** Proposta di revisione della rete stradale di interesse nazionale ricadente nella Regione Piemonte. Intesa sullo schema di DPCM - Espressione osservazioni di propria competenza.  
RISCONTRO VS NOTE

Con riferimento agli incontri ed alla corrispondenza intercorsi, vista la Bozza di Decreto Presidenza Consiglio dei Ministri ad oggetto "Revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nelle Regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte, Toscana e Veneto", con la presente si intendono rappresentare le osservazioni della Città Metropolitana di Torino alla bozza ora descritta.

Con nota n. 7340 del 18/01/2018, la Città Metropolitana aveva segnalato la presenza di alcune criticità all'interno del Protocollo di Intesa che avrebbe regolato la riclassificazione a rete nazionale di alcune infrastrutture presenti sul territorio metropolitano. In linea generale, si osserva che molte di queste criticità sono ancora presenti nella bozza di DPCM, e parrebbero esserne state aggiunte di ulteriori.

Tutto ciò premesso, si ribadisce, preliminarmente, la disponibilità della Città Metropolitana, a proseguire la gestione ed il mantenimento patrimoniale delle infrastrutture in oggetto, avendo maturato in questi anni buone pratiche di gestione ed efficienza, a fronte di adeguati trasferimenti di risorse finanziarie.

Preme infine ribadire che se non vengono chiarite le osservazioni nel merito, elencate di seguito, la Città Metropolitana non è disponibile a nessuna revisione.

Nel merito della proposta, si osserva infatti che:

- questa Amministrazione ha più volte espresso la propria disponibilità alla retrocessione delle sole tratte individuate che coinvolgono il territorio di più Province. In tale senso, la SP 23 non dovrebbe essere inserita nell'elenco delle strade di interesse nazionale;
- l'art. 4 della Bozza di DPCM regola le modalità di gestione dei Lavori in corso e programmati, prevedendo, che quelli per i quali, entro il 31/10/2018, sia stata definita la progettazione e autorizzata la pubblicazione del bando di gara, ovvero quelli per i quali alla data di entrata in vigore del DPCM sia stato pubblicato il bando di gara, siano gestiti dalle Province e Città Metropolitane. Nulla è previsto per quanto riguarda i Servizi, fra cui, giova ricordare, rientrano i Servizi invernali e Sfalco Erba (attualmente in vigore fino all'annualità 2021): si riterrebbe utile inserire una normazione relativamente al passaggio o risoluzione dei contratti in essere attualmente a carico degli Enti Proprietari (o chi per essi), senza oneri aggiuntivi per i medesimi;
- non è regolato il subentro del nuovo Ente Proprietario della strada relativamente agli aspetti patrimoniali ed amministrativi, compresi la definizione del regime di applicazione del Canone di Occupazione (che si chiede non venga applicato) e degli organi di polizia competenti in materia di sanzioni ex art. 142;
- non è trattato l'argomento dei beni immobili, per i quali gli attuali Enti Proprietari hanno eseguito diversi interventi di adeguamento ed ammodernamento e che, oggi, rivestono carattere di presidio strategico del territorio da parte degli Enti Locali;
- non è riportato, contrariamente a quanto più volte ribadito da ANAS SpA nei vari incontri e richiesto dagli Enti Locali, l'elenco degli interventi infrastrutturali (di adeguamento, di manutenzione o di nuova realizzazione), da eseguire da parte del soggetto subentrante, in termini di definizione dell'oggetto, di programmazione e di esecuzione, regolato da apposito Accordo di Programma con le Amministrazioni locali;
- l'art. 1, c. 5, rimanda la definizione di eventuali "imprecisioni" nei dati contenuti nelle tabelle (invariate rispetto a quelle elaborate dal M.I.T. a maggio 2017, e quindi senza accoglimento delle osservazioni puntuali presentate dagli Enti Proprietari) all'intesa fra amministrazioni interessate, in sede di redazione dei verbali di consegna. Il medesimo prevede che al termine delle operazioni di consegna, il M.I.T. provveda alla ricognizione delle rettifiche e aggiorni, con DPCM, le tabelle, lasciando peraltro un vulnus temporale nell'esercizio della funzione di Ente Proprietario. A tal proposito, si osserva che:
  - le differenze fra quanto previsto dal M.I.T. in tabella, quanto elaborato graficamente e quanto presente sul territorio sono di carattere sostanziale (a titolo meramente esemplificativo, la SP 20 è prevista dalla pk 21+300, sita a Carmagnola, ma il caposaldo è collocato in Torino, ove la pk è 1+650);
  - vi sono ricomprese direttrici alternative fra loro (sempre la SP 20, alternativa alla SP 393, assodato che collegano la periferia Sud di Torino con il Comune di Carmagnola, e confluiscono, fra l'altro, nel medesimo punto a nord di questa);
  - le osservazioni presentate dalla Città Metropolitana di Torino relativamente alle direttrici ed ai loro completamenti, sono rimaste senza riscontro: si ribadiscono tali osservazioni, evidenziando che alcune direttrici risulterebbero monche o prive dei collegamenti intermedi, peraltro già esistenti (a titolo esemplificativo, la SP 460 che a nord ed a sud di Rivarolo si interrompe e non ha collegamento con la SP 565, se non 6 km dopo l'interruzione, mentre oggi è collegata in via diretta con la SP 565 tramite la SP 222);
- l'art. 2 della bozza di DPCM prevede che, per quanto riguarda l'esercizio delle funzioni conferite, si provvede con i criteri e modalità delineati all'art. 6 del DPCM 12/10/2000, ad oggetto "Individuazione dei beni e delle risorse finanziarie, umane, strumentali ed organizzative da



Città metropolitana di Torino

trasferire alle regioni ed agli enti locali per l'esercizio delle funzioni...": invero, l'art. 6 del citato DPCM disciplina esclusivamente le Risorse strumentali e organizzative, e non considera le criticità a suo tempo registrate con il passaggio di proprietà da ANAS SpA ad Enti Locali (per quanto riguarda la Città Metropolitana, diverse informazioni sono state trasferite parzialmente e senza catalogazione alcuna, quando non sono state disperse.

Al fine di una corretta valutazione di quanto sopra esposto, si richiama (e si allega) la nota del 18/01/2018 trasmessa da questa Amministrazione.

Fiducioso in un positivo riscontro alla presente, l'occasione è gradita per porgere

Cordiali Saluti

Il Consigliere Delegato  
Lavori Pubblici e Infrastrutture  
*Antonino Iaria*

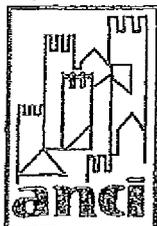


---

AREA LAVORI PUBBLICI

Corso Inghilterra, 7 - 10138 Torino - Tel. 011/8616060 - protocollo@cert.cittametropolitana.torino.it  
www.cittametropolitana.torino.it

15 novembre 2018  
*[Handwritten signature]*



CONFERENZA UNIFICATA DEL 15 NOVEMBRE 2018

NOTA DI OSSERVAZIONI

**Oggetto:** Intesa ai sensi dell'art. 1 bis comma 1 del decreto legislativo 29 ottobre 1999 n. 461 sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti recante: "Revisione delle reti stradali di interesse nazionale e regionale ricadenti nelle regioni Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte, Toscana e Veneto"

Con riferimento allo schema di decreto in oggetto, a seguito delle riunioni tecniche realizzate sul tema e attraverso le note di osservazione pervenute dalle città metropolitane delle regioni interessate, si segnalano delle parziali criticità sullo schema di DPCM relativi alla classificazione operata nella regione Piemonte e nella regione Veneto, come evidenziate nelle note che si allegano alla presente.

Tali criticità possono essere riassunte per la regione Piemonte con riferimento alla SP 23 che non dovrebbe essere inserita nell'elenco delle strade di interesse nazionale e alla disponibilità già espressa dalla città metropolitana di Torino alla retrocessione delle sole tratte individuate che coinvolgono il territorio di più province. Inoltre, nello schema di DPCM nulla è previsto per quanto riguarda i servizi, non è regolato il subentro del nuovo ente proprietario della strada circa gli aspetti patrimoniali e amministrativi, non è riportato l'elenco degli interventi infrastrutturali da eseguire da parte del soggetto subentrante e non è trattato l'argomento dei beni immobili.

Per la regione Veneto le criticità segnalate riguardano i tratti della SR11, della SR14bis e della SR 53. Il trasferimento della SR11, della SR14bis e della SR 53 significherebbe una riduzione della percentuale di rete regionale riferito al territorio metropolitano del 27,4%. In particolare, la S.R. n. 14bis ricade completamente in Comune di Venezia.



*Consiglio Superiore  
dei Lavori Pubblici*

\* \* \* \*

*Assemblea Generale*

*Adunanza del 31.03.2017*

*N. del Protocollo 5/2017*

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

**L'ASSEMBLEA GENERALE**

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

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

ESAMINATI gli atti;

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

## PREMESSO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Allegati: relazione istruttoria

n. 16 schede e n. 20 planimetrie.

## CONSIDERATO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Quadro normativo ed istituzionale di riferimento

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Considerazioni di-metodo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

interporti individuati dalla legislazione nazionale in materia.

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

#### Analisi dei criteri adottati nella proposta di riclassificazione

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

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

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

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

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

*«Le strade extraurbane si considerano statali quando:*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

duplicato;

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

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

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

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

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

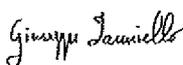
Tutto ciò premesso e considerato, l'Assemblea Generale all'unanimità

#### **E' DEL PARERE**

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

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

IL SEGRETARIO GENERALE



GIUSEPPE IANNIELLO  
11 apr 2017 13:31



*Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*  
*Torvaianica Sicione*



*Adunanza del 18 aprile 2019*  
*N. del Protocollo 19/2019*

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

**LA SEZIONE**

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

ESAMINATI gli atti trasmessi;

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

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

## PREMESSO



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

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

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

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

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

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

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

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



## *"PREMESSE E RIEPILOGO DELL'ITER APPROVATIVO*

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

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

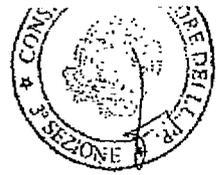
*La Commissione, pur apprezzando l'impostazione generale del lavoro eseguito, ha manifestato alcune osservazioni ed alcune perplessità di carattere sia tecnico che procedurale, che hanno condotto la stessa Commissione a chiedere alla scrivente Direzione generale la predisposizione di una relazione integrativa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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

## **1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO**

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



## 2. TAVOLO TECNICO E INCONTRI BILATERALI CON LE PARTI

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

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

Riepilogo degli incontri:

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



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

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

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

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

## **2.1. REGIONE EMILIA ROMAGNA**

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

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

## **2.2. REGIONE LOMBARDIA**

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

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



### 2.3. REGIONE PIEMONTE

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

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

### 2.4. REGIONE TOSCANA

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

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

### 2.5. REGIONE VENETO

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

*Tale proposta non si discosta sostanzialmente dalla proposta originaria.*

## 3. CONCLUSIONI

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

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

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



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



## CONSIDERATO

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

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

### "Quadro normativo ed istituzionale di riferimento"

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

In particolare, detto processo non può prescindere:

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

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

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

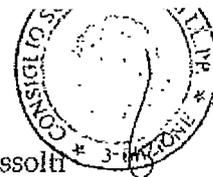
E' auspicabile che, pur nella individuata competenza statale della rete di rango nazionale, si possa pervenire, mediante un aggiornamento del quadro normativo di riferimento, ad una classificazione della stessa rete nazionale in due o più classi, in modo da graduare con un corrispondente grado di priorità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



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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

**PARERE**

di cui ai considerato che precedono.



PER COPIA CONFORME

IL SEGRETARIO

(Ing. Ignazio Terranova)

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Ignazio Terranova", written over the printed name.



**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

Al    Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri  
      Dipartimento per il coordinamento  
      Amministrativo (DICA)  
      Capo Dipartimento Cons. Paola Paduano  
      Via della Mercede, 9  
      00187 Roma  
      *segreteria.dica@mailbox.governo.it*

e, p.c.    Al Capo Dipartimento per le infrastrutture, i  
          sistemi informativi e statistici  
          *segr.dipinfra@mit.gov.it*

**OGGETTO:** Proposta di revisione della rete stradale di interesse nazionale ai sensi dell'art. 1-bis, comma 1, del d.lgs. 461 del 29 ottobre 1999. Trasmissione alle competenti Commissioni parlamentari delle tabelle relative alle regioni: Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte, Toscana e Veneto.

Si fa seguito alla nota n. 37090 in data 5.11.2018 con la quale questo Ministero ha inoltrato la proposta in oggetto alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie, Ufficio per il coordinamento delle attività della segreteria della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano, per l'acquisizione dell'Intesa in sede di Conferenza Unificata.

Acquisita la suddetta intesa in data 15 e 22 novembre 2018.

Acquisito il parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, di cui alle Adunanze del 31 marzo 2017 (aff. 5/2017) e del 18 aprile 2019 (aff. 19/2019), si trasmettono le tabelle di cui all'art. 1, commi 1, 2 e 3, dei n. 2 schemi di DPCM approvati nelle suddette sedute della Conferenza Unificata, al fine di acquisire i pareri delle Commissioni parlamentari competenti in materia di viabilità.

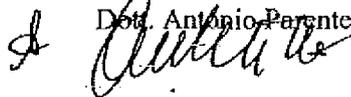
Tutto quanto su rappresentato, si allegano alla presente:

1. schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri relativo alle regioni: Emilia Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto;
2. tabelle di cui al citato comma 1 relativo all'individuazione della rete stradale di interesse nazionale, concernenti le regioni: Emilia Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto;
3. tabelle di cui al citato comma 2 relativo all'individuazione della rete stradale d'interesse regionale, concernenti le regioni Emilia Romagna, Lombardia, Toscana e Veneto;

4. tabelle di cui al citato comma 3, relativo alle integrazioni delle tabelle di individuazione della rete stradale di interesse nazionale (comma 1) e alle integrazioni delle tabelle di individuazione della rete stradale di interesse regionale (comma 2);
5. schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri relativo alla regione Piemonte;
6. tabella di cui al citato comma 1 relativo all'individuazione della rete stradale di interesse nazionale, concernente la regione Piemonte;
7. tabella di cui al citato comma 2 relativo all'individuazione della rete stradale d'interesse regionale, concernente la regione Piemonte;
8. 4 tabelle di cui al citato comma 3, relativo alle integrazioni delle tabelle di individuazione della rete stradale di interesse nazionale (comma 1) e alle integrazioni delle tabelle di individuazione della rete stradale di interesse regionale (comma 2);
9. verbali della Conferenza Unificata del 15 e 22 novembre 2018;
10. pareri del CSLPP di cui agli affari n. 5/2017 e 19/2019;
11. note nn. 22054 e 22055 in data 30.05.2019 del Capo di gabinetto del MIT.

IL DIRETTORE GENERALE

Dot. Antonio Parente





## *Il Presidente del Consiglio dei Ministri*

**VISTO** il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, recante "Nuovo codice della strada";

**VISTA** la legge 15 marzo 1997, n. 59, e successive modificazioni, recante "Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni e agli enti locali, per la riforma della pubblica amministrazione e per la semplificazione amministrativa";

**VISTO** il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, recante "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", e, in particolare, l'articolo 98, recante "Funzioni mantenute allo Stato", l'articolo 99, recante "Funzioni conferite alle regioni e agli enti locali" e l'articolo 101, recante "Trasferimento delle strade non comprese nella rete autostradale e stradale nazionale";

**VISTO** il decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461, e successive modificazioni, recante "Individuazione della rete autostradale e stradale nazionale, a norma dell'articolo 98, comma 2, del d.lgs. 31 marzo 1998, n. 112", ed in particolare l'articolo 1-bis, comma 1, nel quale è previsto che alle modifiche della rete autostradale e stradale di interesse nazionale esistente, individuata ai sensi del medesimo decreto, si provvede, su iniziativa dello Stato o delle regioni interessate, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Consiglio Superiore dei lavori pubblici e previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano di cui all'articolo 2 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sentite le Commissioni parlamentari competenti per materia;

**VISTO**, altresì, l'articolo 1-bis, comma 2, del citato decreto legislativo n. 461 del 1999, nel quale è previsto che le modifiche di cui al comma 1 del medesimo articolo "...consistono nel trasferimento tra Stato e regioni, e nella conseguente riclassificazione, di intere strade o di singoli tronchi";

**VISTO** il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada";

**VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 febbraio 2000, recante "Individuazione e trasferimento, ai sensi dell'articolo 101, comma 1, del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, delle strade non comprese nella rete autostradale e stradale nazionale";

**VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 12 ottobre 2000, recante "Individuazione dei beni e delle risorse finanziarie, umane, strumentali ed organizzative da trasferire alle regioni ed agli enti locali per l'esercizio delle funzioni e dei compiti amministrativi di cui agli articoli 99 e 101 del decreto legislativo n. 112 del 1998, in materia di viabilità";

**VISTO** il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 13 novembre 2000, recante "Criteri di ripartizione e ripartizione tra le regioni e tra gli enti locali delle risorse finanziarie, umane e strumentali per l'esercizio delle funzioni conferite dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, in materia di viabilità";



# *Il Presidente del Consiglio dei Ministri*

**VISTI** i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 22 dicembre 2000, relativi al trasferimento alle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria e agli enti locali delle regioni medesime dei beni e delle risorse finanziarie, umane, strumentali e organizzative per l'esercizio delle funzioni conferite dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112;

**VISTI** i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 21 settembre 2001, 23 novembre 2004, 21 giugno 2005, 2 febbraio 2006, 16 dicembre 2008 e 8 luglio 2010, con i quali sono state modificate sia le tabelle di individuazione della rete stradale di interesse nazionale e della rete stradale di interesse regionale, ricadenti nelle regioni Abruzzo, Basilicata, Campania, Liguria, Marche, Puglia e Umbria già individuate con il decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461, nonché con i citati decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 22 dicembre 2000, sia le tabelle di individuazione delle strade non comprese nella rete stradale e autostradale nazionale già individuate con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 febbraio 2000;

**VISTI** i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 2 febbraio 2006, 14 febbraio 2007 e 5 novembre 2010, con cui sono state rideterminate le risorse da attribuire, rispettivamente, dallo Stato alle regioni Abruzzo, Campania, Liguria, Marche, Puglia e Umbria a seguito delle modifiche intervenute nella classificazione della rete stradale di interesse nazionale e di quella di interesse regionale a seguito dell'emanazione dei sopracitati decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 23 novembre 2004, 21 giugno 2005, 2 febbraio 2006 e 16 dicembre 2008;

**VISTA** la nota prot. n. 245 del 13 gennaio 2017, con la quale la Direzione generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha richiesto al Consiglio superiore dei lavori pubblici il parere di cui all'articolo 1-bis, comma 1, del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461;

**VISTA** la nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti prot. n. 6460 del 9 giugno 2017, concernente la revisione della rete stradale di interesse nazionale, che prevede la riclassificazione di strade ex statali e di strade provinciali e la contemporanea declassificazione di strade da trasferire alle regioni, ricadenti nelle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Emilia Romagna, Lazio, Liguria, Lombardia, Marche, Molise, Piemonte, Puglia, Toscana, Veneto e Umbria;

**CONSIDERATA** l'esigenza di procedere ad una revisione complessiva della rete stradale di interesse nazionale, che, sulla base di quanto rilevato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, individui quale parte della rete nazionale gestita dall'ANAS S.p.a. debba essere trasferita alle regioni;



# *Il Presidente del Consiglio dei Ministri*

**VISTI** i pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici n. 5/2017 e n. 64/2017, resi rispettivamente nelle adunanze del 31 marzo 2017 e del 24 novembre 2017;

**ACQUISITA** l'intesa in Conferenza unificata nella seduta del 3 agosto 2017, rep. atti n.102/ CU;

**ACQUISITI** i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

**SULLA PROPOSTA** del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

## **DECRETA:**

### **Art. 1**

1. Le tabelle di individuazione della rete stradale di interesse nazionale relative alla regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria allegata al decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461, sono sostituite da quelle di cui agli allegati A, B, C, D, E, F, G, H, I, J e K, che costituiscono parte integrante del presente decreto.
2. Le tabelle di individuazione della rete stradale d'interesse regionale relativa alle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria, 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, 23 novembre 2004, 21 giugno 2005, 2 febbraio 2006, 16 dicembre 2008 e 8 luglio 2010 sono sostituite da quella di cui agli allegati L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U e W, che costituiscono parte integrante del presente decreto.
3. Le integrazioni alle tabelle di individuazione della rete stradale di interesse nazionale, di cui al comma 1 e le integrazioni alle tabelle di individuazione della rete stradale di interesse regionale, di cui al comma 2, sono evidenziate nelle tabelle 1.a, 1.b; 2.a, 2.b; 3.a, 3.b; 4.a, 4.b; 5.a, 5.b; 6.a, 6.b; 7.a, 7.b; 8.a, 8.b; 9.a, 9.b; 10.a, 10.b e 11.a, 11.b allegata al presente decreto.
4. Ai sensi dell'articolo 4, comma 4, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, restano di proprietà dei Comuni i tratti delle strade aventi le caratteristiche di cui all'articolo 2, comma 2, lettere d), e) ed f), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, che attraversano i centri abitati con popolazione superiore ai diecimila abitanti.
5. Eventuali rettifiche ai dati contenuti nelle tabelle allegata al presente decreto possono essere apportate d'intesa fra le amministrazioni interessate, in sede di redazione e sottoscrizione dei verbali di consegna previsti dall'articolo 2 del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 febbraio 2000. A completamento delle operazioni di consegna il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 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.



# Il Presidente del Consiglio dei Ministri

## Art. 2

1. All'attribuzione dei connessi beni strumentali inerenti alle strade trasferite, si provvede con i criteri e le modalità individuate dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 12 ottobre 2000.

## Art. 3

1. L'efficacia del trasferimento per i tratti di strade riclassificati è subordinata all'adozione dei provvedimenti di cui all'articolo 2.

## Art. 4

1. Ferma restando l'attuazione del trasferimento delle strade di cui all'articolo 1, commi 1 e 2, resta di competenza della stazione appaltante l'ultimazione dei lavori per i quali, alla data del presente provvedimento, sia stato pubblicato il bando di gara per la realizzazione ovvero dei lavori per i quali, entro il 31 luglio 2017, sia stata definita la progettazione e autorizzata la pubblicazione del bando di gara. Resta, altresì, di competenza ed a carico della medesima stazione appaltante il contenzioso instaurato in relazione a fatti e ad atti antecedenti alle date di scadenza di cui al primo periodo, aventi ad oggetto i beni trasferiti.

Il presente decreto è inviato agli organi di controllo per gli adempimenti di competenza e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Il Presidente del Consiglio dei Ministri

Il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti

Roma, 20 FEB. 2018

RESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI  
SEGRETARIATO GENERALE  
UFFICIO DEL BILANCIO E PER IL RISCONTRO  
DI REGOLARITÀ AMMINISTRATIVO-CONTABILE  
VERBALE ANNUNCIATO AL N. 657/2018  
Roma, 27.2.2018  
IL SEGRETARIO  
Sequii

IL DIRIGENTE  
IL CONSIGLIO  
RESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

CORTE DEI CONTI  
UFFICIO CONTROLLO ATTI P.C.M.  
MINISTERI GIUSTIZIA E AFFARI ESTERI  
Reg.ne - Succ. n. 636

26 MAR 2018

IL MAGISTRATO

Al