



## Proposta di revisione della rete stradale nazionale Atto del Governo 489

### Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	489	
Titolo:	Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante proposta di revisione della rete stradale nazionale	
Norma di delega:	Articolo 1-bis, comma 1 del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461	
Numero di articoli:	4	
	<b>Senato</b>	<b>Camera</b>
Date:		
presentazione:	21/12/2017	21/12/2017
annuncio:	22/12/2017	22/12/2017
assegnazione:	22/12/2017	22/12/2017
termine per l'espressione del parere:	11/01/2018	11/01/2018
Commissione competente:	8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni)	VIII Ambiente

### Presupposti normativi

#### *L'individuazione della rete stradale di interesse nazionale*

Con l'adozione della legge n. 59 del 1997 ("legge Bassanini") e del relativo decreto legislativo di attuazione (D.Lgs. 112/1998) è stato avviato il processo per il conferimento alle Regioni e agli enti locali di funzioni e compiti amministrativi, ivi compreso il trasferimento dallo Stato alle Regioni della rete stradale (allora consistente - secondo quanto riportato nel parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici del 31 marzo 2017 - in 45.699,4 km, dei quali 44.021,4 gestiti dall'ANAS e 1.677,9 gestiti dalle Province autonome di Trento e Bolzano).

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

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

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

Secondo quanto evidenziato nella relazione illustrativa e nel parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, con tale ultimo decreto (modificato poi dal D.P.C.M. 21 settembre 2001 e, in seguito, da ulteriori decreti) è avvenuto il passaggio di circa 25.000 km di strade (vale a dire oltre il 50% della rete stradale esistente) dallo Stato alle Regioni, "con l'opzione, per le stesse Regioni, di trasferire alle Province la gestione operativa e manutentiva del sistema della viabilità regionale".

Secondo quanto riportato nel [Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti - Anni 2015-2016](#), dal 2000 al 2005 le strade statali sono passate da 46.556 km a 21.524 km, mentre nello stesso periodo le strade regionali e provinciali sono passate da 114.691 km a 147.364 km.

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

**da trasferire alle regioni e agli enti locali.**

Alle **modifiche della rete autostradale e stradale di interesse nazionale esistente**, secondo quanto previsto dall'art. 1-*bis* del decreto legislativo n. 461 del 1999 (introdotto dall'[art. 48 della L. 120/2010](#)), si provvede, su iniziativa dello Stato o delle regioni interessate, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici e previa intesa in sede di Conferenza Stato-Regioni, sentite le Commissioni parlamentari competenti per materia. Tali modifiche (secondo il comma 2 dell'articolo in questione) consistono nel trasferimento tra Stato e regioni, e nella conseguente riclassificazione, di intere strade o di singoli tronchi.

#### ***I criteri dettati dal Codice della strada***

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

In base all'art. 2, comma 6, di tale Codice, le strade extraurbane (principali e secondarie) e le strade locali (non urbane) sono classificate come "statali" quando:

- a) costituiscono le grandi direttrici del traffico nazionale;
- b) congiungono la rete viabile principale dello Stato con quelle degli Stati limitrofi;
- c) congiungono tra loro i capoluoghi di regione ovvero i capoluoghi di provincia situati in regioni diverse, ovvero costituiscono diretti ed importanti collegamenti tra strade statali;
- d) allacciano alla rete delle strade statali i porti marittimi, gli aeroporti, i centri di particolare importanza industriale, turistica e climatica;
- e) servono traffici interregionali o presentano particolare interesse per l'economia di vaste zone del territorio nazionale.

#### ***Lo stato della rete***

Secondo quanto riportato nel [Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti - Anni 2015-2016](#), al 31 dicembre 2015 l'estensione della rete stradale italiana primaria (esclusa quella comunale) era pari a km 184.297, così ripartiti:

- autostrade km 6.943, incluse quelle in gestione ANAS;
- altre strade di interesse nazionale km 21.686;
- strade regionali e provinciali km 155.668.

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

#### ***Lo schema di decreto***

Lo schema di decreto è stato adottato, come specificato nelle premesse, "considerata l'esigenza di procedere ad una revisione complessiva della rete 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".

Nel parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici del 31 marzo 2017 (v. *infra*), viene sottolineato che il passaggio alle regioni delle strade non comprese nella rete autostradale e stradale nazionale «"è avvenuto in totale assenza di un modello di *governance* di base". Infatti la "devoluzione" della rete stradale non è stata accompagnata da chiare scelte strategiche e da adeguate risorse finanziarie, che potessero mettere in condizione gli enti locali di gestire le nuove funzioni in modo adeguato, inducendo così una differenziazione dei modelli gestionali al variare dei confini territoriali. Il quadro giuridico incerto, o quanto meno debole, ha condotto, quindi, ad una "regionalizzazione" di parte del sistema stradale, non finalizzata all'obiettivo di "creare maglie stradali adeguate in termini logistici". L'evoluzione del quadro concernente la pianificazione nazionale delle infrastrutture non può quindi più prescindere da un riordino generale delle riforme passate, che, come evidenziato, a quasi venti anni di distanza dalla riforma "Bassanini" ha scontato evidenti dissimmetrie territoriali».

Nella relazione illustrativa viene analogamente sottolineato che il cosiddetto "federalismo stradale", introdotto con la "legge Bassanini" ha prodotto «forti disomogeneità della rete stradale in capo allo Stato tra nord e sud del Paese. Tale passaggio alle Regioni, relativo a circa 25.000 Km di strade individuate con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 21 febbraio 2000, fu condotto seguendo logiche non prettamente tecniche e improntate alle prescrizioni del Codice della strada, ma piuttosto di "federalismo amministrativo" e contando sull'operato delle Province quale organo territorialmente competente, sul quale far confluire le risorse necessarie per la gestione, che ad oggi risultano svuotate sia di

contenuti che di risorse».

Nelle premesse della [risoluzione 8-00267](#), approvata dall'VIII Commissione (Ambiente) della Camera nella seduta dell'8 novembre 2017, la revisione complessiva della rete stradale nazionale viene considerata urgente, alla luce del fatto che il processo di regionalizzazione succitato "ha dato luogo a un sistema che non risponde all'esigenza di eliminare le disuguaglianze territoriali e di garantire l'accesso alla rete autostradale e alle reti europee ed è carente sia in termini di tempi di percorrenza sia di comfort e di sicurezza rispetto alle moderne esigenze di accessibilità sostenibile e di facilità di raggiungimento di nodi strategici del sistema medesimo". In considerazione della citata urgenza, la risoluzione ha impegnato il Governo: ad accelerare l'*iter* di adozione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri per la modifica della rete autostradale e stradale di interesse nazionale esistente, con la sua rapida trasmissione alle competenti Commissioni parlamentari e, nelle more della conclusione di tale iter, ad assumere iniziative per anticipare l'operatività del trasferimento all'Anas delle strade di cui è certa la riclassificazione; nonché a prevedere adeguate risorse per la manutenzione straordinaria delle strade provinciali nel disegno di legge di bilancio per l'anno 2018.

### **Le regioni interessate dallo schema di decreto in esame**

La relazione ministeriale di accompagnamento fornisce un riepilogo dell'*iter* di approvazione dello schema di decreto in esame. La Direzione generale competente del Ministero delle infrastrutture, in data 13 gennaio 2017, ha provveduto alla redazione di una relazione istruttoria sulla riclassificazione di oltre 6.000 km di strade di interesse nazionale, che è stata trasmessa al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere che è stato reso nell'adunanza del 31 marzo 2017 (parere 5/2017 allegato allo schema di decreto). In tale parere, il Consiglio ha rilevato la necessità di rivedere e integrare la proposta di revisione della rete stradale di interesse nazionale secondo quanto osservato nei considerati in relazione all'analisi dei criteri adottati nella proposta medesima raccomandando, nel contempo, un articolato e approfondito confronto con le regioni nell'elaborazione della proposta stessa. Alla luce del parere, il Ministero ha provveduto ad istituire un tavolo tecnico con il Coordinamento nazionale della Commissione infrastrutture, mobilità e governo del territorio (IMGT), con UPI e ANCI -Città metropolitane. Nella relazione di accompagnamento si riporta in sintesi la fase di concertazione e le posizioni espresse dalle regioni intervenute. Al termine degli incontri la Direzione del Ministero ha ritenuto di poter accogliere parte delle richieste avanzate dalle regioni per un totale di ulteriori 1.047,76 km rispetto all'originaria proposta sui 3.040,79 km richiesti dagli enti regionali e territoriali.

In data **3 agosto 2017**, è stata sancita l'**intesa** sulla proposta di revisione con le **regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria**. L'UPI, nell'esprimere l'intesa, ha consegnato due documenti di richieste che riguardano, per la regione Abruzzo, la provincia di Teramo e, per la regione Liguria, la provincia di Imperia, affinché possano essere oggetto di verifica più approfondita da parte del Ministero.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso l'ulteriore parere nell'adunanza del 24 novembre 2017 (parere 64/2017).

Nel parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici viene evidenziato che le Regioni autonome Valle d'Aosta e Friuli Venezia Giulia, e le Province autonome di Trento e Bolzano, non sono interessate dallo schema di decreto in esame "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 [...] delle strade statali non inserite nella rete stradale di interesse nazionale".

Lo schema non riguarda altresì le Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna, per le quali è in corso un ulteriore approfondimento istruttorio.

## **Contenuto**

Lo schema di decreto, che si compone di quattro articoli, prevede una revisione della rete stradale di interesse nazionale attraverso il trasferimento alla rete nazionale di circa 3.601 km di strade e la contestuale declassificazione a rete regionale di circa 592 km (v. *infra*). Nell'ambito delle riclassificazioni, si segnalano, per la loro consistenza, il trasferimento, tra l'altro, della strada 87 Sannitica dal km 0,000 al km 93,280, relativamente alla regione Campania, della strada 581 di Massafra dal km 0,000 al km 61,500, con riguardo alla regione Puglia, nonché della strada 323 di Monte Amiata dal km 0,000 al km 106,780. Nell'ambito delle declassificazioni, si segnalano, per la loro consistenza, il trasferimento

della strada 18 Tirrena inferiore dal km 97,650 al km 204,900 alla regione Campania e il trasferimento alla regione Marche della strada 77 della Val di Chienti dal km 27,844 al km 51,380.

L'**articolo 1**, ai primi tre commi, dispone in ordine all'individuazione della rete stradale di interesse nazionale e regionale relativa alle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Lazio, Liguria, Marche, Molise, Puglia, Toscana e Umbria, che è demandata alle tabelle allegate allo schema di decreto.

In particolare, il **comma 1** prevede che le **tabelle di individuazione della rete stradale di interesse nazionale** relative alle predette regioni, che sono allegate al decreto legislativo n. 461 del 1999, sono sostituite con quelle di cui agli allegati A (per la regione Abruzzo), B (per la regione Basilicata), C (per la regione Calabria), D (per la regione Campania), E (per la regione Lazio), F (per la regione Liguria), G (per la regione Marche), H (per la regione Molise), I (per la regione Puglia), J (per la regione Toscana) e K (per la regione Umbria). In tali tabelle sono elencate le tratte stradali di interesse nazionale con l'indicazione della denominazione, dei chilometri iniziali e finale, dell'estensione complessiva delle singole tratte, nonché dei capisaldi di inizio e fine.

Il **comma 2** prevede che le **tabelle di individuazione della rete stradale di interesse regionale** relative alle predette regioni, che sono allegate al D.P.C.M. 21 febbraio 2000, sono sostituite con quelle di cui agli allegati L (per la regione Abruzzo), M (per la regione Basilicata), N (per la regione Calabria), O (per la regione Campania), P (per la regione Lazio), Q (per la regione Liguria), R (per la regione Marche), S (per la regione Molise), T (per la regione Puglia), U (per la regione Toscana) e W (per la regione Umbria). In tali tabelle sono elencate le tratte stradali di interesse regionale con l'indicazione della denominazione, dei chilometri iniziali e finale, dell'estensione complessiva delle singole tratte, nonché dei capisaldi di itinerario.

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

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

Nello specifico, le integrazioni alle tabelle di individuazione della rete stradale di interesse nazionale, che corrispondono alle tratte oggetto di riclassificazione, sono evidenziate nelle tabelle 1.a (per la regione Abruzzo), 2.a (per la regione Basilicata), 3.a (per la regione Calabria), 4.a (per la regione Campania), 5.a (per la regione Lazio), 6.a (per la regione Liguria), 7.a (per la regione Marche), 8.a (per la regione Molise), 9.a (per la regione Puglia), 10.a (per la regione Toscana) e 11.a (per la regione Umbria). Le predette integrazioni sono comunque riportate nelle tabelle da A a K, che raggruppano tutta la rete stradale di interesse nazionale delle citate regioni. A titolo esemplificativo, per quanto riguarda la regione Campania, la tabella D elenca tutta la rete stradale di interesse nazionale comprensiva delle tratte già riportate nell'allegato al decreto legislativo n. 461 del 1999 (ad es. SS 6 via Casilina dal km 151,418 al km 192,270), che sono integrate con le tratte evidenziate nella tabella 4.a (ad es. SS 19 ter Dorsale Aulettese dal km 0,000 al km 13,632). In alcuni casi, le tratte già riportate nell'allegato al decreto legislativo n. 461 del 1999 sono suddivise in più tronchi con una variazione dei km iniziali e finali delle tratte rispetto agli allegati vigenti: ciò vale, ad esempio per la regione Campania, per la SS7 via Appia che, nell'allegato vigente, si estende dal km 156,248 al km 389,800, mentre nello schema di decreto è suddivisa in due tratte con un'estensione rispettivamente dal km 157,400 al km 302,645 e dal km 304,179 al km 389,800.

Le integrazioni alle tabelle di individuazione della rete stradale di interesse regionale, che corrispondono alle tratte oggetto di declassificazione da trasferire alle regioni, sono invece evidenziate nelle tabelle 1.b (per la regione Abruzzo), 2.b (per la regione Basilicata), 3.b (per la regione Calabria), 4.b (per la regione Campania), 5.b (per la regione Lazio), 6.b (per la regione Liguria), 7.b (per la regione Marche), 8.b (per la regione Molise), 9.b (per la regione Puglia), 10.b (per la regione Toscana) e 11.b (per la regione Umbria). Le predette integrazioni sono comunque riportate nelle tabelle da L a W, che raggruppano tutta la rete stradale di interesse regionale delle citate regioni. A titolo esemplificativo, per quanto riguarda la regione Liguria, la tabella Q elenca tutta la rete stradale di interesse regionale comprensiva delle tratte già riportate nell'allegato al D.P.C.M. 21 febbraio 2000 (ad es. 28bis del Colle di Nava dal km 10,850 al km 27,035), che sono integrate con le tratte evidenziate nella tabella 6.b (ad es. 28 del Colle di Nava dal km 108,200 al km 110,600). In alcuni casi, gli elenchi recano tratte tratte già riportate nell'allegato al D.P.C.M. del 2000 con

Art. 1  
(Individuazione  
delle strade  
nazionali e  
regionali)



una variazione dei km iniziali e finali delle tratte rispetto agli allegati vigenti. Ulteriori innovazioni rispetto all'allegato al D.P.C.M. del 2000 sembrano, altresì riconducibili a nuovi innesti, anche relativamente a tratti già consegnati agli enti locali con appositi verbali, come viene specificato nelle tabelle di individuazione della rete di interesse regionale (ad esempio, per la regione Liguria la strada 20 del Colle di Tenda e di Valle Roja dal km 138,300 al km 142,262).

Nella seguente tabella sono riportati i dati riferiti alle undici regioni contenuti nei vari allegati.

Regione	Strade nazionali (allegati A-K)	di cui riclassificazioni (tabelle 1.a-11.a)	Strade regionali (allegati L-W)	di cui declassificazioni (tabelle 1.b-11.b)
Abruzzo	1.470,76	513,50	833,54	26,63
Basilicata	1.034,31	87,04	973,30	83,42
Calabria	1.566,46	282,26	2.075,28	118,64
Campania	1.371,84	227,46	1.501,34	179,03
Lazio	1.126,51	679,24	1.391,27	16,47
Liguria	651,94	283,35	369,90	4,40
Marche	991,64	541,43	400,70	28,32
Molise	668,97	149,44	465,83	47,81
Puglia	1.492,40	13,55	1.440,81	36,05
Toscana	1.467,11	576,39	2.159,76	4,47
Umbria	812,63	247,36	821,84	47,20
<b>Totale</b>	<b>12.654,57</b>	<b>3.601,02</b>	<b>12.433,57</b>	<b>592,44</b>

Il **comma 4** dispone che **restano di proprietà dei Comuni i tratti delle strade urbane di scorrimento o di quartiere e delle strade locali** (come definite dall'art. 2 del Codice della strada) **che attraversano i centri abitati con popolazione superiore ai diecimila abitanti.**

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

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

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

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

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

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

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

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

Il **comma 5** prevede che **eventuali rettifiche** nei dati contenuti nelle tabelle allegate allo schema di decreto possono essere apportate d'intesa fra le amministrazioni interessate, in sede di redazione e sottoscrizione dei verbali di consegna previsti dall'art. 2 del D.P.C.M. 21 febbraio 2000.

Si ricorda che, nel disciplinare il trasferimento alle regioni delle strade non comprese nella rete autostradale e stradale nazionale, il D.P.C.M. citato, all'art. 2, ha disposto, tra l'altro, che la consegna dei beni è effettuata a cura dei competenti uffici del territorio del Ministero delle finanze, che provvedono alla redazione dei relativi verbali con l'intervento dei rappresentanti dell'ente nazionale per le strade e delle amministrazioni regionali o locali cui gli stessi vengono trasferiti.

Il comma 5 prevede altresì che, a completamento delle operazioni di consegna, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, a seguito della trasmissione da parte dell'ANAS S.p.a. dei relativi verbali unitamente alle tabelle aggiornate, alla ricognizione delle rettifiche eventualmente rese necessarie e che, con apposito **D.P.C.M.**, si provvede alla **ripubblicazione delle tabelle**.

L'**articolo 2** stabilisce che all'**attribuzione dei connessi beni strumentali** inerenti alle strade trasferite si provvede con i criteri e le modalità delineati nel D.P.C.M. 12 ottobre 2000.

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

In base all'**articolo 3**, l'**operatività del trasferimento** per i tratti di strade riclassificati è subordinata all'adozione del provvedimento di attribuzione dei connessi beni strumentali.

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

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

- sia stato pubblicato il bando di gara per la realizzazione degli stessi;
- ovvero, entro il 31 luglio 2017, sia stata definita la progettazione e autorizzata la pubblicazione del bando di gara.

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

Art. 2  
(Attribuzione dei connessi beni strumentali)

Art. 3  
(Operatività del trasferimento)

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

La redazione del presente dossier è stata curata dal Servizio Studi della Camera dei deputati

**Senato: Dossier n. 579**

**Camera: Atti del Governo n. 483**

**9 gennaio 2018**

Camera

Servizio Studi  
Dipartimento Ambiente

st\_ambiente@camera.it - 066760-9253

 CD\_ambiente