

BENI PUBBLICI

collana a cura di **FRANCESCO CLEMENTI**

demanio e patrimonio pubblico

FCLO3

ELISABETTA VINCI

LE STRADE PUBBLICHE

EXEO edizioni 

STUDI APPLICATI

pubblicazioni professionali

ISBN formato pdf: 978-88-97916-55-0

BENI PUBBLICI

collana a cura di **FRANCESCO CLEMENTI**

demanio e patrimonio pubblico

FCLO3

ELISABETTA VINCI

le strade pubbliche

EXEO edizioni 

STUDI APPLICATI

pubblicazioni professionali

ISBN formato pdf: 978-88-97916-55-0



fax: 049 9710328 tel: 049 9705865 martedì e giovedì 12:30 > 14:00
e-mail: info@exeo.it sito internet: www.exeo.it

Copyright © 2013 Exeo S.r.l.. Tutti i diritti riservati.

È consentita la stampa e l'utilizzo in più dispositivi ad esclusivo uso personale della persona fisica acquirente, o del destinatario del prodotto in caso di soggetto acquirente diverso da persona fisica, e dei suoi stretti collaboratori professionali, e comunque mai ad uso commerciale: ogni diversa utilizzazione e diffusione, con qualsiasi mezzo, con qualsiasi scopo e nei confronti di chiunque altro, è vietata senza il consenso scritto dell'editore. Quanto alla riproduzione dei contenuti, sono consentite esclusivamente citazioni in virgolettato a titolo di cronaca, studio, critica, recensione, attività della pubblica amministrazione o professionale, accompagnate dal nome dell'autore, dell'editore, e dal titolo e anno della pubblicazione. Sarà perseguita nelle sedi opportune ogni violazione dei diritti d'autore e di editore. Alle violazioni si applicano le sanzioni previste dagli art. 171, 171-bis, 171-ter, 174-bis e 174-ter della legge 633/1941.

edizione: maggio 2013 | prezzo: € 25,00

autore: ELISABETTA VINCI, laureata in giurisprudenza, specialista per le professioni legali

collana: BENI PUBBLICI, a cura di Francesco Clementi – numero in collana: 3

materia: demanio e patrimonio pubblico

tipologia: studi applicati | formato: digitale pdf

codice prodotto: FCL03 | ISBN: 978-88-97916-55-0 |

editore: Exeo srl CF PI RI 03790770287 REA 337549 ROC 15200 DUNS 339162698

c.s.i.v. € 10.000,00, sede legale piazzetta Modin 12 35129 Padova sede operativa:

via Dante Alighieri 6 int. 1 35028 Piove di Sacco PD. Luogo di elaborazione presso la sede operativa.

professionisti

pubblica amministrazione

Abstract

La presente opera, redatta con l'obiettivo di fornire un valido strumento per gli operatori di settore e per i cultori della materia, intende offrire una esauriente illustrazione del sistema stradale italiano, con un'analisi storica e giuridica delle strade pubbliche.

Alla luce degli aggiornamenti normativi nonché della ricca casistica formatasi in materia, si intende evidenziare la presenza delle diverse tipologie di strade, le classificazioni e il regime giuridico molto dibattuto a cui esse sono soggette, tenendo conto degli importanti interventi legislativi in materia, a partire dalla legge sui lavori pubblici per giungere all'attuale Codice della Strada.

Descrizione

L'opera, rivolgendosi ad un settore specifico, analizza l'evoluzione del sistema stradale italiano focalizzandosi sul confronto tra la nota legge sui lavori pubblici del 1865, la legge n. 126 del 1958 e il più recente intervento legislativo del Codice della strada.

Le strade pubbliche occupano un posto rilevante nell'ambito dei beni pubblici, in particolare trattasi di beni che hanno un indubbio valore economico, poiché consentono il trasporto di persone e merci e agevolano il collegamento tra i centri e che nel tempo sono stati oggetto di numerosi interventi legislativi.

L'indagine che viene affrontata, avente per oggetto esclusivo una determinata categoria di beni demaniali, rende necessario il riferimento a nozioni di carattere generale come quella di demanio, dal momento in cui potrebbe sembrare superfluo per dei beni che sono stati sempre ritenuti di non controversa demanialità.

Il testo si prefigge come obiettivo, oltre all'analisi del regime giuridico giuridico applicabile, la disamina delle principali voci della dottrina e della ricca casistica giurisprudenziale sulle procedure di classificazione-declassificazione e altre tematiche attuali come la sistemazione, costruzione e costruzione e manutenzione delle strade, la viabilità nonché quelle concernenti concernenti le strade vicinali, private e le autostrade.

SOMMARIO

INTRODUZIONE	6
CAPITOLO I - QUADRO STORICO	7
1. Il sistema delle strade pubbliche prima dell'Unità d'Italia.....	7
2. Il sistema instaurato con la legge sui lavori pubblici del 1865.....	9
3. La riforma del 1923 e successive modifiche	12
CAPITOLO II - DEFINIZIONI E CARATTERE DISTINTIVI DELLA STRADA PUBBLICA	18
1. Nozione di strada pubblica.....	18
2. Natura giuridica: le strade nella teoria dei beni demaniali	19
3. Accessori e pertinenze delle strade pubbliche	28
4. Distinzioni: secondo l'uso e secondo l'appartenenza.....	33
CAPITOLO III - CLASSIFICAZIONI DELLE STRADE PUBBLICHE	38
1. Il concetto di classificazione delle strade pubbliche.....	38
2. Evoluzione dei criteri di classificazione delle strade	43
3. La classificazione introdotta con il d.lgs. n. 285 del 30 aprile 1992	49
4. L'organizzazione amministrativa delle strade alla luce dell'attuale ordinamento regionale	50
5. Le strade di proprietà degli enti pubblici territoriali.....	56
6. Le vie vicinali.....	73
7. Le trazzere della Sicilia e i tratturi delle Puglie.....	86
8. Strade di bonifica	87
9. Le strade private	88
10. Le autostrade.....	91
ALLEGATI	101
BIBLIOGRAFIA.....	117
SITOGRAFIA	118

INTRODUZIONE

Il presente lavoro intende offrire un'analisi della disciplina strade pubbliche, un argomento non nuovo nel panorama del diritto amministrativo e pubblico ma oggetto di poche

L'opera è suddivisa in tre parti, dove *in primis* verrà esposto un quadro storico che permetterà di definire la nascita del sistema stradale italiano, tenendo conto di due importanti interventi legislativi, quello del 1865 e quello del 1923.

Successivamente si passerà ad esaminare la nozione stessa di strada, la sua natura giuridica con particolare considerazione per l'istituto del demanio e per le teorie dei beni demaniali, tematiche propedeutiche ai fini dell'individuazione del regime giuridico strade pubbliche.

Nella terza ed ultima parte, si affronterà il cuore della delle strade pubbliche, passando in rassegna le varie tipologie di strade e i vari criteri di classificazione.

Infine, l'analisi che si effettuerà sarà arricchita da una fitta rete di note per offrire al lettore un quadro completo delle legislative e delle elaborazioni giurisprudenziale e dottrinali a cui fare costante riferimento.

§§

CAPITOLO I

QUADRO STORICO

1. Il sistema delle strade pubbliche prima dell'Unità d'Italia

Una prima distinzione circa il sistema delle strade pubbliche è già rinvenibile in epoca romana, in base a quanto affermato da Gaio, il quale oltre a evidenziare la distinzione tra «*res divinii iuris*» e «*res humanii iuris*», distingueva in quest'ultima categoria le «*res publicae*» e «*res privatae*».

Con Ulpiano troviamo la distinzione delle strade in *publicae*, *privatae* e *vicinales* laddove un primo criterio di classificazione tra strada pubblica e privata si basava sulla proprietà del suolo; un secondo criterio di riferimento si fondava, invece, sul diritto di passaggio che alla collettività poteva spettare sulle strade private¹. In tale contesto, pubbliche erano tutte le strade di proprietà pubblica e quelle che sono soggette ad uso pubblico o su zone di territorio comune ai frontisti, o su zone di terreno dei frontisti destinate ad uso di strada nell'assegnazione dell'agro, oppure costruite su terreno privato².

Le *viae vicinales*, invece, potevano essere considerate pubbliche quando non erano costruite su suolo conferito ai privati, ovvero laddove fossero state costruite su tale suolo, non vi era memoria di tale conferimento.

L'amministrazione delle strade era assegnata agli edili e successivamente a speciali *curatores viarum* e nel Digesto è

¹ ORUSA L., *Le strade pubbliche*, Torino, 1964, 13 e seg.

² Cfr. SCIALOIA V., *Teoria della proprietà nel diritto romano*, 231; ORUSA L., *Le strade pubbliche*, cit., 16.

possibile rinvenire le funzioni e i poteri loro spettanti³.

Attraverso degli interdetti speciali si procedeva alla tutela dell'uso delle vie pubbliche e la manutenzione spettava ai proprietari latitanti e qualora essi non provvedevano ad eseguire le prescrizioni imposte dagli edili, su di loro gravavano i lavori necessari, fatti eseguire d'ufficio.

Successivamente, nel diritto intermedio, si ha l'offuscamento della distinzione tra diritto pubblico e privato a causa dell'accentramento nelle mani del principe di tutti i diritti e i rapporti spettanti allo Stato⁴.

In tale epoca sorgono i termini *domanium* e *demanium*, insieme all'istituto del pedaggio o tributo che veniva corrisposto ai signori feudali per il transito su strade e ponti.

Con l'inizio dell'era moderna e con l'esigenza di miglioramento del sistema viario, ritenuto strumento fondamentale per lo sviluppo dello Stato, nasce l'istituzione di speciali magistrati per la cura delle strade, di cui ne sono esempio i Tribunali delle strade operata da Papa Martino nel 1425 e il Conservatore delle strade e dei ponti pubblici nel Ducato di Savoia, istituito nel 1572.

Nel periodo pre-unitario, negli ex Stati italiani si registra una maggiore attività legislativa circa la viabilità ordinaria

Le strade erano classificate in quattro categorie negli ex Stati sardi: reali (con il regolamento del 1917), provinciali (1824), comunali (1830) e private, in relazione ai soggetti su cui gravavano le spese di manutenzione e costruzione⁵.

³ Gli edili dovevano provvedere a numerosi compiti, tra i quali l'ampiamiento delle vie urbane, la costruzione di ponti, la tutela della sicurezza delle strade.

⁴ ORUSA L., *Le strade pubbliche*, cit., 18;

⁵ ORUSA L., *Le strade pubbliche*, cit., 19: «L'ordinamento amministrativo delle strade ordinarie era sostanzialmente basato, anteriormente alle leggi del 1855 e 1859, sulle Regie Patenti del 1816 e sui regolamenti sui ponti e sulle strade. Con legge del 1855 si procedette ad una nuova denominazione delle strade: anzitutto le strade reali assunsero la nuova denominazione di nazionali, ne venne aumentato il numero, e si fecero partecipare alle spese relative alle nuove strade nazionali anche i consorzi delle province interessate; venne inoltre introdotto per la prima volta in Italia il principio che escludeva dalla categoria delle strade nazionali, classificandole nelle provinciali, quelle

Con l'annessione della Lombardia, nel cui ordinamento non esisteva una categoria di strade provinciali, nacque l'esigenza di unificare i due sistemi. Ciò avvenne con la legge del 1859, che abolì le strade provinciali mentre permanevano le tre categorie delle strade nazionali, comunali e private .

Negli altri ex Stati italiani, tra cui il Lombardo-Veneto e il Ducato di Parma, le strade erano suddivise sempre in tre o quattro categorie, con una conseguente organizzazione amministrativa in rapporto al servizio della viabilità; mentre l'ordinamento stradale del Ducato di Modena aveva una sostanziale analogia con il sistema poi introdotto con la legge sui lavori pubblici del 1865 nel Regno d'Italia; infine, nel Regno delle Due Sicilie la situazione della viabilità era assai precaria, in quanto mancavano le vie di comunicazioni più necessarie in intere regioni⁶.

2. Il sistema instaurato con la legge sui lavori pubblici del 1865

Quanto esposto nel precedente paragrafo dimostra come la legislazione dell'Italia pre-unitaria fosse piuttosto variegata, con l'esistenza di un sistema viario armonico in alcuni ex stati e altri caratterizzati da un'attività minima o del tutto priva, come risultava nel Regno delle Due Sicilie.

strade che scorrevano nella stessa direzione di una ferrovia. Tale principio, abbandonato con la legge del 1859, venne riaffermato dalla legge sui lavori pubblici del 1865. Venne altresì stabilito che ogni città o capoluogo di provincia che non si fosse trovato sopra una delle strade nazionali o in contatto con una stazione ferroviaria, dovesse esservi congiunto con un braccio di strada nazionale, che la ponesse in comunicazione con la rete generale delle strade ferrate già compiute od in costruzione o che fosse per essere concessa».

⁶ In Sicilia esisteva la categoria delle strade provinciali ed erano importanti le regie trazzere che con l'unificazione italiana rimasero fuori da ogni classificazione; nelle province napoletane, le strade erano distinte in regie, provinciali, comunali e vicinali, ma non vi erano criteri di classificazione in grado di stabilire a priori se una strada rientrava nell'una o nell'altra categoria.

Con l'avvento dell'unità italiana nel 1861, il legislatore si trovò dinanzi ad un'impresa complessa, quale quella di creare un sistema adeguato con l'unificazione dell'ordinamento della viabilità⁷.

I vari provvedimenti che furono intrapresi cercarono di ridurre i gravi squilibri esistenti nella penisola italiana, *in primis* attraverso il riordinamento della viabilità comunale, con l'obbligo per i singoli Comuni di provvedere alla costruzione e sistemazione delle strade comunali necessarie per l'allacciamento con il capoluogo o con il maggior centro di popolazione dei Comuni vicini⁸.

Con il codice civile del 1865⁹, il legislatore aveva già provveduto ad includere le strade nel demanio degli enti pubblici territoriali e con la legge sui lavori pubblici dello stesso anno le

⁷ Con legge 20 novembre 1859 (Raccolta Regno di Sardegna, 1859, n. 3754) fu approvato l'ordinamento del servizio delle opere pubbliche che stabiliva le competenze del Ministero dei lavori pubblici (opere pubbliche, poste, strade ferrate e telegrafi) nel quale erano venute a confluire anche le attribuzioni in materia di ponti, acque e strade, già appartenenti al ministero dell'interno. Il r.d. 25 luglio 1861, n. 148, dettava norme provvisorie sull'organizzazione del corpo reale del genio civile e sul servizio delle opere pubbliche. La legge per l'unificazione amministrativa del regno del 20 marzo 1865, n. 2248, stabiliva nell'allegato F le attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici relative alle opere pubbliche. In seguito alla legge del 1859 il Ministero dei lavori pubblici ebbe questo ordinamento: segretariato generale, articolato in tre divisioni; direzione generale acque e strade, poi ponti, acque e strade, articolata in quattro divisioni; direzione generale strade ferrate, articolata in tre divisioni; direzione generale telegrafi elettrici (riorganizzata con r.d. 18 settembre 1865, n. 2504), articolata in due divisioni; direzione generale poste (riorganizzata nel 1860, nel 1861, nel 1862 e infine con r.d. 25 novembre 1869, n. 5359) articolata in quattro divisioni (acs.beniculturali.it).

⁸ Cfr. legge 30 agosto 1868, n. 4613.

⁹ Cfr. art. 427 c.c. del 1865: «Le strade nazionali, il lido del mare, i porti, i seni, le spiagge, i fiumi e torrenti, le porte, le mura, le fosse, i bastioni delle piazze da guerra e delle fortezze fanno parte del demanio pubblico»; art. 432 del c.c. 1865: «I beni delle province e dei comuni si distinguono in beni di uso pubblico ed in beni patrimoniali. La destinazione, il modo e le condizioni dell'uso pubblico, e le forme di amministrazione e di alienazione dei beni patrimoniali sono determinate da leggi speciali»; mentre nel c.c. attuale, il demanio stradale fa parte del c.d. demanio accidentale, ai sensi dell'art. 822.

suddivise in quattro categorie¹⁰.

Inoltre, la suddetta legge prevedeva dei criteri di appartenenza piuttosto analitici: l'art. 10 definiva le strade nazionali; l'art. 11 prevedeva delle eccezioni; l'art. 13 provvedeva alla dichiarazione delle strade provinciali e l'art. 16 disciplinava le strade comunali; quelle vicinali venivano individuate attraverso una formula negativa, quindi per esclusione erano tali tutte quelle strade non inserite nelle precedenti categorie¹¹.

La legge sui lavori pubblici stabiliva, altresì, che si provvedesse alla compilazione di un elenco per classificare le strade nazionali esistenti o in corso di costruzione, il quale doveva essere approvato attraverso un decreto reale, una volta sentiti i consigli provinciali ed avuto il voto del Consiglio di Stato e del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, e la modifica poteva avvenire solo

¹⁰ Cfr. legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F; secondo l'art. 9, le strade ordinarie di uso pubblico si distinguevano in nazionali, provinciali, comunali e vicinali: si trattava di distinzione operata sul criterio del soggetto cui apparteneva ogni strada. L'art. 22, invece, attribuiva le strade allo Stato e agli altri enti pubblici territoriali in relazione all'importanza dell'interesse cui venivano destinate a soddisfare.

¹¹ Cfr. Ai sensi dell'art. 10 della legge sui lavori pubblici, sono nazionali: « a) le grandi linee stradali che nel loro corso congiungono direttamente parecchie delle primarie del Regno, o queste con i più vicini porti commerciali di prima classe; b) quelle che allacciano le precedenti alle grandi linee degli stati limitrofi; c) le grandi strade attraverso le catene principali delle Alpi e degli Appennini; f) quelle che hanno uno scopo esclusivamente militare». Le strade provinciali, ai sensi dell'art. 13, erano: «a) le strade che servono alla più diretta comunicazione fra il capoluogo di una provincia e quelli delle province limitrofe; b) quelle che dal capoluogo di una provincia conducono ai capoluoghi dei circondari in cui essa è divisa; c) quelle che collegano i capoluoghi di provincia o di circondario con i vicini porti marittimi più importanti; d) quelle che sono riconosciute di molta importanza per le relazioni industriali, commerciali ed agricole della provincia o della maggior parte di essa, purché facciano capo a ferrovie, a strade nazionali od almeno ad un capoluogo di circondario della stessa o di altra provincia». L'art. 16 stabiliva che le strade comunali erano: «a) quelle necessarie per porre in comunicazione il maggior centro di popolazione di una comunità con il capoluogo del rispettivo circondario e con quello dei comuni contigui; b) quelle che sono nell'interno dei luoghi abitati; c) quelle che dai maggiori centri di popolazione di un comune conducono alle rispettive chiese parrocchiali ed ai cimiteri, o mettono capo a ferrovie e porti, sia direttamente, sia collegandosi ad altre strade esistenti; d) quelle che servono a riunire tra loro le più importanti frazioni di un comune; e) quelle che al momento della classificazione si troveranno sistemate, e dai comuni mantenute, salvo le ulteriori deliberazioni dei consigli comunali, di cui è parola all'art. 18».

attraverso la legge.

Lo stesso elenco, su deliberazione dei consigli provinciali, veniva formato per le strade provinciali, con la conseguente pubblicazione in tutti i Comuni della provincia, avverso la quale quest'ultimi potevano presentare dei reclami, entro un mese dalla suddetta pubblicazione¹².

Infine, l'elenco delle strade comunali doveva essere formato dalle singole giunte comunali e decorso un mese dal deposito dello stesso, il consiglio comunale stabiliva l'elenco definitivo con omologa successiva da parte del prefetto.

Oltre alle strade vere e proprie, entrano a far parte del demanio stradale, a titolo accessorio, anche altri beni, come i ponti e le piazze, i fossi laterali che servono unicamente o principalmente agli scoli delle strade, le controbanchine, le scarpe in rialzo e le opere d'arte d'ogni genere stabilite lungo le strade medesime, nonché le aiuole per deposito materiali¹³.

La legge n. 2248 del 1865 fu senz'altro una legge importante per l'uniformazione del sistema viario italiano ma con la sua applicazione nel tempo emersero una serie di inadeguatezze, dovute in particolar modo alla limitata disponibilità economica degli enti territoriali, difatti le leggi successive si caratterizzano per un intervento dello Stato sempre più incisivo, volto ad ovviare le mancanze degli enti minori.

¹² Cfr. ORUSA L., *Le strade pubbliche*, cit., 32 e seg.: decorso un mese dalla pubblicazione, si procedeva all'approvazione definitiva attraverso il decreto reale, una volta sentiti il Consiglio di Stato e il Consiglio Superiore sui lavori pubblici e le variazioni potevano essere apportate solo se previamente comunicate al consiglio provinciale per averne il parere. La stessa procedura era prevista in caso di modificazioni successive degli elenchi delle strade provinciali.

¹³ GUICCIARDI E., *Il demanio*, Milano, 1989, 83: «se per i ponti e le piazze la qualifica di accessori demaniali non sembra dubbia, per gli altri beni appare invece molto discutibile: tanto che lo stesso art. 22 della legge sui lavori pubblici dichiara che essi sono considerati come parte del demanio stradale «limitatamente agli effetti amministrativi contemplati nella presente legge (sui lavori pubblici)» e si deve piuttosto ritenere che essi siano semplici pertinenze del demanio stradale, ed abbiano, come tali, una vita giuridica indipendente da esso».

3. La riforma del 1923 e successive modifiche

La classificazione delle strade pubbliche effettuata con la legge del 1865, venne sostituita dal R.D. del 15 novembre 1923 n. 2506, attraverso una ripartizione in cinque classi, avente come criterio di distinzione l'onere finanziario per la manutenzione delle medesime¹⁴.

Le cinque classi erano ripartite così: la prima categoria comprendeva quelle strade che costituivano la rete viaria principale del Regno d'Italia comprensiva dei collegamenti con gli Stati vicini, alla cui manutenzione provvedeva lo Stato¹⁵.

Nella seconda classe rientravano le strade escluse dalla prima e che servivano alla più diretta comunicazione tra il capoluogo di una provincia e i capoluoghi delle province limitrofe oppure costituivano un allacciamento del capoluogo di una provincia con i porti marittimi, lacuali o fluviali o con valichi alpini o appenninici¹⁶.

La terza classe includeva le strade che «formando con quelle della prima e seconda classe una rete organica, mettono in comunicazione diretta od indiretta i capoluoghi dei comuni di una provincia con i rispettivi capoluoghi di mandamento e di circondario»¹⁷.

¹⁴ GUICCIARDI E., *Il demanio*, cit., 79: «alla classificazione delle strade pubbliche ordinarie posta dalla legge sui lavori pubblici, l'art. 1 del r.d. del 1923, ne ha sostituita un'altra, secondo la quale le strade stesse, fatta eccezione per le vicinali, sono ripartite in cinque classi».

¹⁵ Cfr. GUICCIARDI E., *Il demanio*, cit., 79: le strade della prima classe corrispondono, per l'art. 18 del citato r.d. del 1923, alle strade nazionali del 1865; art. 2 R.D. 15 novembre 1923, n. 2506; l'art. 7 prevedeva l'eventualità della cessione della manutenzione di alcune strade della prima classe alle province attraversate, se tale concessione era utile ai fini della viabilità.

¹⁶ Cfr. art. 3 R.D. 15 novembre 1923, n. 2506: la manutenzione delle suddette strade riservata alle province e la spesa era ripartita tra lo Stato e ciascuna provincia. L'art. 14 prevedeva che il suddetto elenco venisse determinato per ciascuna provincia con decreto reale, su proposta dei Ministri dei lavori pubblici e il consiglio provinciale.

¹⁷ Cfr. art. 15 R.D. 15 novembre 1923, n. 2506: ciascun consiglio provinciale doveva approvare, entro il 1924, un elenco di quelle strade appartenenti alla terza classe e che,

Nella quarta classe erano previste «le strade che congiungono il maggior centro di un comune con i maggiori centri dei comuni contigui, in quanto non comprese nelle classi precedenti; quelli che congiungono il maggior centro di un comune con le sue frazioni, con la chiesa parrocchiale, con il cimitero, con la prossima stazione ferroviaria, tramviaria o con un porto marittimo, lacuale o fluviale; quelle che congiungono le principali frazioni di un comune; quelle che sono all'interno dei luoghi abitati e non costituiscono traverse di strade delle prime tre classi».

L'ultima classe era quella delle strade militari aperte al pubblico transito, con la manutenzione spettante all'amministrazione militare insieme al contributo dei comuni che venivano attraversati dalle strade stesse¹⁸.

A queste devono aggiungersi, in forza di leggi speciali richiamate dalla legge sui lavori pubblici, all'art. 86: a) le strade di Sicilia e della Sardegna enumerate nelle leggi 31 marzo 1862, n. 517, e 27 luglio 1862, n. 729; b) i tratturi del Tavoliere delle Puglie, per l'art. 10 della legge 26 febbraio 1861, n. 2168; c) le trazzere di Sicilia, in forza di leggi anteriori all'unificazione del Regno.

Il sistema viario delineato dal R.D. del 1923 trovò attuazione solo per le strade appartenenti alla prima categoria, la cui classificazione venne rinnovata di anno in anno con delle apposite convenzioni, mentre non venne mai attuata l'elencazione della seconda e terza classe, a causa dello sgravio finanziario che comportava per comuni e province.

La successiva modifica al predetto sistema avvenne con la legge

successivamente alla pubblicazione (avverso la quale era possibile presentare reclamo entro tre mesi), diventava definitivo attraverso il decreto del Ministero dei lavori pubblici, su parere della prefettura e del locale ufficio del genio civile.

¹⁸ Cfr. ORUSA L., *Le strade pubbliche*, cit., 36 e seg.: per il disposto dell'art. 18 del decreto, le strade della prima classe venivano fatte corrispondere alle strade nazionali, le strade della seconda e terza classe alle provinciali, e quelle della quarta classe alle comunali. Questa norma era diretta a mitigare le divergenze tra la classificazione contenuta nella legge sui lavori pubblici e quella introdotta dal decreto del 1923; GUICCIARDI E., *Il demanio*, cit., 80.

del 17 maggio del 1928 n. 1094 che portò all'istituzione dell'Azienda Autonoma Statale della Strada (A.A.S.S.) e adottò un nuovo criterio di classificazione delle strade pubbliche, abrogando le norme incompatibili del R.D del 1923¹⁹.

All'A.A.S.S. vennero affidate le strade statali rientranti nella prima categoria del R.D. del 1923 e quelle provinciali: questo comportò l'aumento della rete stradale e la creazione di un ente *ad hoc* per l'amministrazione di tutto quanto fosse attinente con il sistema viario.

Con l'avvento della seconda guerra mondiale, l'Azienda Autonoma venne soppressa con conseguenze negative, per giungere poi al ripristino del sistema del 1928 e all'istituzione dell'A.N.A.S (Azienda Nazionale Autonoma delle Strade Statali), con D.lgs. del 27 giugno 1946 n. 38, che stabilì una nuova classificazione delle strade statali²⁰.

Nel 1942, con il c.c. attuale, negli artt. 822 e 824, vengono ricomprese nel demanio pubblico le strade e le autostrade, se appartenenti allo Stato e quelle appartenenti alle province e comuni sono soggette al regime previsto per i beni demaniali.

La legge del 12 febbraio 1958 n. 126, tenendo conto di quanto enunciato nel c.c. del 1942, distingue le strade pubbliche in cinque classi: statali, provinciali, comunali, vicinali e militari²¹; per le caratteristiche delle strade statali, la suddetta legge fa riferimento al concetto di funzione economico-sociale del traffico a cui esse devono assolvere: difatti, sono statali le strade che costituiscono la rete viabile principale dello Stato con quella degli Stati limitrofi, quelle che uniscono i capoluoghi di provincia, quelle che allacciano alla rete delle strade statali i porti marittimi,

¹⁹ GUICCIARDI E., *Il demanio*, cit., 81: «allo Stato, che vi provvede a mezzo della A.A.S.S., spetta la manutenzione delle strade nazionali esistenti, e la costruzione di nuove strade nazionali ove l'interesse generale lo richieda: il che significa che nessun aggravio potrà incombere, né direttamente, né indirettamente, a chi usa o userà la strada».

²⁰ Cfr. l'ordinamento dell'A.N.A.S venne disciplinato con d.lgs. 17 aprile 1948, n. 547, ratificato con legge 2 gennaio 1952, n.41 e da ultimo con legge 7 febbraio 1961, n. 59.

²¹ Cfr. art. 1 legge 12 febbraio 1958, n.126.