



PROVINCIA DI SONDRIO

SETTORE VIABILITÀ, PATRIMONIO E IDROGEOLOGICO
Servizio Viabilità

CLASSIFICAZIONE TECNICO-FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE DELLA PROVINCIA DI SONDRIO EX ART. 2 CODICE DELLA STRADA

Criteri Generali

Secondo quanto previsto dall'articolo 2 del Codice della Strada, si definisce la classificazione funzionale delle strade appartenenti alla rete di competenza della Provincia di Sondrio.

Nel definire la classificazione, si fa riferimento al predetto codice ed al relativo regolamento, alle disposizioni regionali ed alle altre normative esistenti.

Si riprendono, tra l'altro, i principali contenuti del decreto ministeriale 5 novembre 2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", decreto che rappresenta, unitamente alla deliberazione della Giunta regionale della Lombardia del 27 settembre 2006, n. 8/3219, la norma di riferimento per la costruzione di nuove strade, relativamente agli aspetti dimensionali delle diverse categorie di strade e delle eventuali relative strade di servizio.

Sono comunque validi gli elementi relativi alla classificazione presenti nel codice e nelle direttive ministeriali in materia stradale; relativamente alle intersezioni, alle fasce di rispetto ed alla disciplina della pubblicità sulle strade, aspetti dipendenti dalla classificazione, il citato decreto non introduce disposizioni, rimandando ad altre norme.

Essendo il decreto ministeriale 5 novembre 2001 riferito in particolare alla costruzione delle nuove strade, si ritiene opportuno, relativamente alla classificazione delle strade esistenti, far riferimento anche ai principali elementi delle altre normative relative alle caratteristiche delle strade e delle intersezioni ed in particolare le "Norme sulle caratteristiche geometriche e di traffico delle intersezioni stradali", di cui al decreto ministeriale 19 aprile 2006.

Le strade extraurbane ed urbane sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nelle seguenti categorie principali:

- A – Autostrada;
- B – Strade extraurbane principali;
- C – Strade extraurbane secondarie;
- D – Strada urbana di scorrimento;
- E – Strada urbana di quartiere;
- E-bis – Strada urbana ciclabile;
- F – Strada locale;
- F-bis – Itinerario ciclopeditone.

In particolare, le strade appartenenti alle suddette categorie devono avere le seguenti caratteristiche minime:

A - Autostrada: strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e

foglio n. 1 di 6

contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine; per la sosta devono essere previste apposite aree con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione. Per questa categoria di strade sono ammesse solamente le componenti di traffico relative ai movimenti veicolari, nei limiti di quanto previsto all'articolo 175 del Codice della strada e all'articolo 372 del relativo Regolamento di esecuzione. Ne risultano pertanto escluse le componenti di traffico relative ai pedoni, ai velocipedi, ai ciclomotori ed i comportamenti relativi alla fermata ed alla sosta (salvo quella di emergenza).

***B - Strada extraurbana principale:** strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchine pavimentate, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Per la sosta devono essere previste apposite aree con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.*

***C - Strada extraurbana secondaria:** strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.*

***D - Strada urbana di scorrimento:** strada a carreggiate indipendenti o separate 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.*

***E-bis Strada urbana ciclabile:** strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi.*

***F - Strada locale:** strada opportunamente sistemata ai fini della circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali non facente parte degli altri tipi di strade.*

***F-bis - Itinerario ciclopeditone:** strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza vulnerabile della strada.*

La classificazione viene redatta tenendo conto, da un lato, delle caratteristiche strutturali fissate dall'art. 2 del codice della strada e delle caratteristiche geometriche esistenti per ciascuna strada in esame, nonché delle caratteristiche funzionali dinanzi precisate, e, dall'altro lato, del fatto che le anzidette caratteristiche strutturali previste dal codice sono da considerarsi come "obiettivo da raggiungere" per le strade esistenti, laddove siano presenti vincoli fisici immediatamente non eliminabili.

La rete stradale della Provincia di Sondrio si sviluppa per l'estensione complessiva di km 332,75 e comprende unicamente le tipologie di strade **C (extraurbane secondarie)**, che divengono **E (urbane di quartiere)** quando attraversano i centri abitati come tratte interne, e strade tipo **F (locali, extraurbane ed urbane)**.

Il decreto ministeriale 5 novembre 2001 sviluppa gli aspetti relativi alle categorie di traffico ammesse ed alla classificazione delle reti stradali.

Relativamente alle categorie di traffico ammesse sulle diverse strade, non vengono introdotte sostanziali modifiche rispetto alle precedenti normative, precisando per lo più alcuni aspetti dimensionali.

Gli elementi più rilevanti risultano essere, per le strade di categoria F (strade locali), l'ammissibilità della circolazione dei mezzi di trasporto pubblico, purché le corsie presentino misure adeguate, e la non ammissibilità della circolazione di autotreni e autoarticolati o di autocarri di lunghezza non compatibile con le caratteristiche geometriche e/o strutturali della sede viaria.

Per la circolazione dei pedoni, dei velocipedi e degli autobus e per la sosta, le norme precisano i diversi aspetti di dettaglio per le diverse categorie di strade.

Il decreto individua anche la necessità di definire un rapporto gerarchico per le reti stradali, basato sull'individuazione della funzione assolta nel contesto territoriale e nell'ambito del sistema delle infrastrutture stradali.

Si individuano alcuni fattori che caratterizzano le reti stradali da un punto di vista funzionale, che sono:

- **tipo di movimento** servito (di transito, di distribuzione, di penetrazione, di accesso) - il movimento è da intendersi anche nel senso opposto, cioè di raccolta progressiva ai vari livelli;
- **entità dello spostamento** (distanza mediamente percorsa dai veicoli);
- **funzione assunta** nel contesto territoriale attraversato (collegamento nazionale, interregionale, provinciale, locale);
- **componenti di traffico** e relative categorie (veicoli leggeri, veicoli pesanti, motoveicoli, pedoni).

Si possono individuare n. 4 livelli di rete, ai quali far corrispondere le funzioni e le categorie di strade, come di seguito riportato:

- a - Rete primaria, che assolve alle funzioni di transito e di scorrimento;
- b - Rete principale, che assolve alla funzione di distribuzione;
- c - Rete secondaria, che assolve alla funzione di penetrazione;
- d - Rete locale, che assolve alla funzione di accesso.

Per ogni tipo di rete si precisano i fattori che la caratterizzano.

La **rete primaria** è caratterizzata dai seguenti fattori:

- movimenti di transito e di scorrimento;
- spostamenti di lunga distanza;
- funzione di collegamento internazionale;
- componenti di traffico limitate.

La **rete principale** è caratterizzata dai seguenti fattori:

- movimenti di distribuzione dalla rete primaria alla rete secondaria ed eventualmente alla rete locale;
- spostamenti di media distanza;
- funzione di collegamento ad ampio raggio;
- componenti di traffico limitate.

La **rete secondaria** è caratterizzata dai seguenti fattori:

- movimenti di penetrazione verso la rete locale;
- spostamenti di ridotta distanza;
- funzione di collegamento a medio raggio;
- ammesse tutte le componenti di traffico.

La **rete locale** è caratterizzata dai seguenti fattori:

- movimenti di accesso;
- spostamenti di breve distanza;
- funzione di collegamento a breve raggio;
- ammesse tutte le componenti di traffico.

Il complesso della rete stradale provinciale è costituito unicamente da tronchi appartenente alla rete secondaria e locale in quanto, stante la conformazione interamente montana del territorio provinciale, che si sviluppa lungo la Valtellina e la Valchiavenna, la rete principale è formata dalle strade statali n. 36 e n. 38, che costituiscono le dorsali di fondovalle di accesso e collegamento interprovinciale ed internazionale,

unitamente alle strade statali n. 37 e n. 39 che ne costituiscono diramazioni principali, rispettivamente verso nord (collegamento con il Canton Grigioni della Confederazione Elvetica e verso sud (collegamento interprovinciale con la Provincia di Brescia).

Inoltre, tutte le strade provinciali presentano una corsia per senso di marcia e, in particolari situazioni di morfologia montana tortuosa, il modulo di corsia risulta inferiore al minimo legale, pari a 2.75 m: in questi casi non viene pertanto tracciata la striscia di separazione dei sensi di marcia.

Standard di Classificazione

Si riprendono dalle norme, ed in particolare dal decreto ministeriale 5 novembre 2001, le caratteristiche geometriche per le diverse strade, che vengono adattate alla situazione esistente, ritenendo assimilabili alla categoria considerata le sezioni che hanno specifiche compatibili con le sezioni tipo codificate nel decreto.

A titolo esemplificativo in calce si riportano, per le diverse categorie di strade, le sezioni tipo codificate nelle norme, con riferimento alle strade di categoria C – Strade extraurbane secondarie, E – Strade urbane di quartiere e categoria F – Strade locali extraurbane ed urbane.

Le norme forniscono le seguenti indicazioni principali per le categorie prese in considerazione, in quanto appartenenti alla rete viabilistica provinciale:

- **strade extraurbane secondarie (categoria C) e urbane di quartiere (categoria E):** hanno carreggiata unica, corsie da 3.00 - 3.50 - 3.75 m, una o più corsie per senso di marcia, banchine da 0.50 - 1.00 m, marciapiede da 1.25 - 1.50 m, fasce di pertinenza da 12 m e fasce di rispetto da 10 m. Per le altre principali caratteristiche, si determinano un raggio planimetrico minimo di 118 - 51 m, una pendenza trasversale massima in curva dello 0.7 - 3.5% e una pendenza longitudinale massima del 7 - 8%.
Si fissa una velocità di progetto variabile tra 40 e 100 km/h.
- **strade locali extraurbane e urbane (categoria F):** hanno carreggiata unica, corsie da 2.75 - 3.25 - 3.50 m, una o più corsie per senso di marcia, banchine da 0.50 - 1.00 m, marciapiede da 1.50 m, fasce di pertinenza da 5 m e fasce di rispetto da 10 m. Per le altre principali caratteristiche, si determinano un raggio planimetrico minimo di 19 m, una pendenza trasversale massima in curva del 7 - 3.5% e una pendenza longitudinale massima del 10%.
Si fissa una velocità di progetto variabile tra 25 e 100 km/h.

Per strade a senso unico di marcia, con una corsia, la larghezza complessiva deve essere di 5.50 m, con corsia da 3.75 m, riportando la differenza sulla banchina di destra.

Le pendenze longitudinali possono essere incrementate dell'1%, nel caso che non sia penalizzata la circolazione.

Il citato decreto fornisce inoltre altre indicazioni progettuali con i relativi metodi di calcolo, non sintetizzabili in forma tabellare, riguardanti in particolare gli elementi di margine, la distanza di visibilità, le pendenze trasversali, le curve a raggio variabile, gli allargamenti in curva ed i raccordi verticali.

Si riscontra che, in diverse situazioni, le tipologie costruttive definite dal codice non si riescono a rapportare alle caratteristiche reali delle strade esistenti ed alle funzioni che di fatto devono svolgere nello schema di rete.

In taluni casi le strade svolgono funzioni che non corrispondono alle caratteristiche tecniche delle relative categorie; in tali situazioni è quindi necessario derogare di fatto rispetto a quanto previsto dal codice.

Altri elementi delle sezioni stradali vengono definiti considerando gli aspetti progettuali legati alla sicurezza, alla fluidità della circolazione, alla tutela ambientale ed ecologica, alla moderazione del traffico ed alla situazione morfologica territoriale e viaria.



Le norme così definite devono rappresentare lo schema di riferimento per la classificazione allo stato di fatto e per i successivi aggiornamenti in previsione di nuove infrastrutture, oltre che per la progettazione delle infrastrutture stesse.

È comunque necessario che in relazione ad ogni intervento si effettuino le necessarie verifiche sui flussi di traffico, con specifiche rilevazioni e simulazioni, al fine di definire la capacità e dimensionare correttamente le sezioni stradali e le intersezioni.

Facendo riferimento all'insieme delle norme vigenti, si ricorda che gli elementi dimensionali definiti per le diverse categorie stradali devono sicuramente essere assunti per la progettazione di nuove strade, mentre possono essere considerati come obiettivo per le strade esistenti nel definire la classificazione e gli interventi di riorganizzazione, quando limiti fisici esistenti non consentano nell'immediato, anche in relazione alle risorse economiche disponibili, di adottare le dimensioni definite come standard dal decreto ministeriale 5 novembre 2001 e dalla deliberazione di Giunta regionale 27 settembre 2006, n. 8/3219 (in attuazione del regolamento regionale 24 aprile 2006 n. 7).

Classificazione delle Strade

Sulla base degli elementi desunti dalle normative si possono definire dei criteri particolari per impostare la classificazione della rete stradale della Provincia di Sondrio.

Le strade provinciali sono state classificate con i seguenti criteri:

Limiti di velocità

1. Il limite di velocità è pari, di norma, a 90 km/h sulle strade in ambito extraurbano. Tale limite viene ad essere opportunamente ridotto in presenza di situazioni puntuali critiche (tracciato tortuoso, restringimenti di carreggiata, intersezioni pericolose, attraversamenti pedonali, curve pericolose e simili).
2. Lungo le strade urbane (categoria E ed F) il limite di velocità è pari a 50 km/h, come da indicazione del centro abitato o da segnaletica specifica.
3. Lungo tutte le strade il limite di velocità può essere ridotto fino a 30 km/h per condizioni locali temporanee o critiche.

Dispositivi di moderazione del traffico

1. Lungo le strade provinciali, di qualsiasi categoria, non sono di regola ammessi dispositivi di moderazione comportanti lo sfalsamento altimetrico della carreggiata (dossi, platee o simili).
2. Lungo le strade provinciali, di qualsiasi categoria ed in ambito urbano denso e continuo, i dispositivi di moderazione comportanti lo sfalsamento altimetrico della carreggiata sono ammessi soltanto in casi eccezionali, sulla base di motivata giustificazione tecnica circa la velocità minima di progetto e l'andamento altimetrico dell'asse stradale, comunque in assoluta conformità all'art. 179 del regolamento del vigente codice della strada.

Mobilità pedonale

1. La larghezza minima di riferimento dei marciapiedi su tutte le strade provinciali è pari a 1,50 m. La larghezza utile per il transito dei pedoni, al netto dell'ingombro degli eventuali ostacoli od elementi di arredo, quali pali, lampioni o simili, non può in nessun caso essere inferiore ad 1,00 m.
2. Gli attraversamenti pedonali su tutte le strade provinciali debbono essere dotati della segnaletica richiesta dal vigente codice della strada e, se in ambito extraurbano, devono essere a protezione accentuata.

Le sezioni dei tipi di strade facenti parte della rete provinciale sono illustrati nelle pagine seguenti e la successiva tabella dettaglia la classificazione della rete stradale provinciale e le specifiche tecniche delle varie strade, inclusi i punti singolari, tenendo presente che l'art. 3 del codice della strada non definisce la larghezza delle banchine e che l'art. 5 del regolamento regionale n. 7/2006 non le indica; pertanto la



presenza delle stesse è definita dalla striscia di margine e dallo spazio disponibile esterno alla carreggiata sul ciglio stradale.

Il funzionario tecnico responsabile dell'istruttoria
Ing. Bernardo Galli

Il responsabile del Servizio Viabilità
Ing. Angelo Colombi

(documento sottoscritto con firme digitali elettroniche)

Allegati:

- sezioni tipo delle strade facenti parte della rete provinciale
- classificazione della rete stradale provinciale

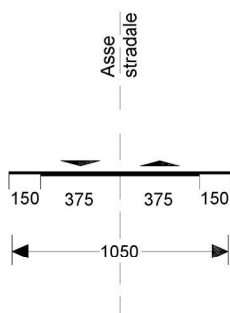
CATEGORIA C

EXTRAURBANE SECONDARIE

C1

Principale
Vp min. 60
Vp max. 100

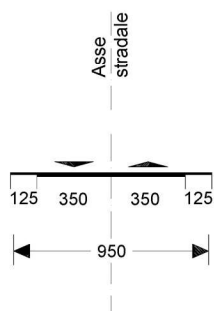
Soluzione base a 2 corsie di marcia



C2

Principale
Vp min. 60
Vp max. 100

Soluzione base a 2 corsie di marcia



CATEGORIA E

URBANE DI QUARTIERE

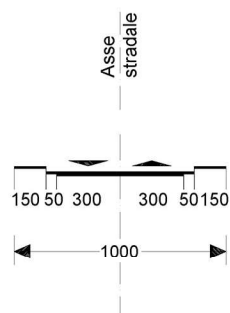
E

Principale

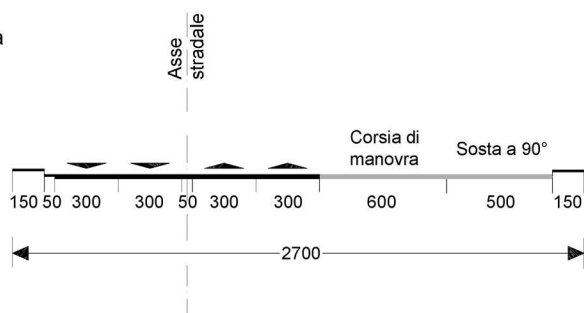
Vp min. 40

Vp max. 60

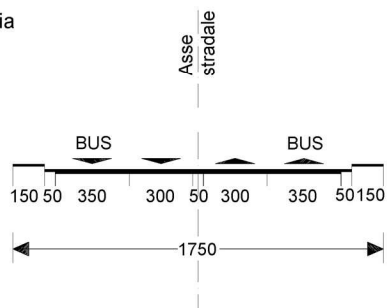
Soluzione base a 1+1 corsie di marcia



Soluzione a 2+2 corsie di marcia
con fascia di sosta laterale



Soluzione a 2+2 corsie di marcia
di cui 1+1 percorsa da autobus



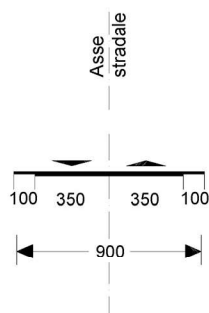
CATEGORIA F

LOCALI

AMBITO EXTRAURBANO - F1

Principale
Vp min. 40
Vp max. 100

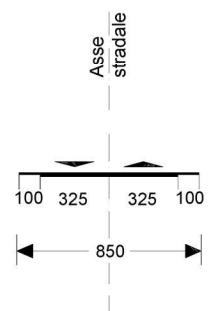
Soluzione base a 2 corsie di marcia



AMBITO EXTRAURBANO - F2

Principale
Vp min. 40
Vp max. 100

Soluzione base a 2 corsie di marcia



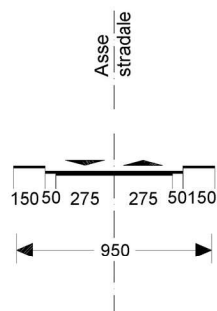
CATEGORIA F

LOCALI

AMBITO URBANO - F1

Principale
Vp min. 25
Vp max. 60

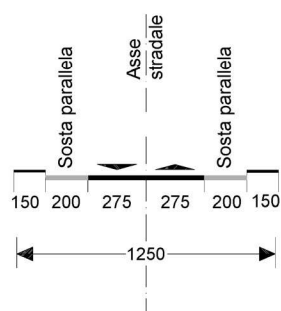
Soluzione base a 2 corsie di marcia



AMBITO EXTRAURBANO - F2

Principale
Vp min. 25
Vp max. 60

Soluzione a 2 corsie di marcia
con due file di stalli



CLASSIFICAZIONE STRADE PROVINCIALI EX ART 2, COMMA 2, NUOVO CODICE DELLA STRADA								
N.	Diramazioni	DENOMINAZIONE	CAPOSALDI	ITINERARIO	ESTESA Km	TIPO* ex art. 2 CdS	TIPO	LARGHEZZA CARREGGIATA
1		s.p. di Isola	Campodolcino - Madesimo	Campodolcino - Isola - Madesimo	7,482	F	divisa in due tratti dalla SS 36 in Loc. Pianazzo, presenza di galleria	5,00 - 6,00
2		s.p. Trivulzia	Novate – Mese	Novate - Mese	14,708	C (E in C.A.)	stretteie, ponte fiume Mera (San Pietro) limite portata 33 t	6,00
➡	2 DIR. B		Gordona - S.S. 36	Gordona - S.S. 36	0,925	C (E in C.A.)		7,00
➡	2 DIR. C		Ponte Nave - S.S. 36	Ponte Nave - S.S. 36	1,450	F	passaggio a livello	5,50 - 6,00
3		s.p. di Menarola	Gordona - Menarola	Gordona - Menarola	3,567	F	limite portata 10 t	3,50
4		s.p. Valeriana occidentale	Dubino – Morbegno	Dubino - Mantello - Traona - Morbegno (S.P. 10)	13,084	C (E in C.A.)	primo tratto stretto; passaggio a livello; rotonda Traona	< 5,00 - 6,00
				bivio SOSP 4 ponte Adda a Morbegno ÷ fine ponte via Forestale	0,076	C (E in C.A.)	limite portata 44 t	6,00
➡	4 DIR. A		Dubino - Delebio	Dubino - Delebio	1,800	C (E in C.A.)	sottopasso ferrovia h 4,95 m	6,00
➡	4 DIR. B		Mantello - Rogolo	Mantello - Rogolo (S.S. 38)	1,560	F	passaggio a livello	5,00 - 6,00
➡	4 DIR. C		Traona – S.S.38	Traona - S.S. 38	1,545	F	ponte su Adda 44,00 t	5,50 - 6,00
5		s.p. dei Cech occidentale	Mantello - Piussogno	Mantello - Cino - Cercino - Piussogno	10,190	F	Primi 3,3 km limite 10 t	4,00 - 5,70
6		s.p. di Mello	Traona - Mello	Traona - Mello	6,880	F	stretteie Traona e località Consiglio	4,00 - 6,00
7		s.p. della Valgerola	Morbegno - loc. Fenile	Morbegno - Sacco - Rasura - Pedesina - Gerola Alta - località Fenile	16,842	C (E in C.A.) fino al km 5+955 a seguire F	da loc. Sacco stretta e limite portata 33,00 t	< 5,00 - 7,00
➡	8 DIR. A		bivio per Albaredo - Bema	bivio per Albaredo - Bema	5,960	F	limite portata 20,00 t, da km 1+900 tratto chiuso con ordinanza n.9 del 22/2/2010	3,50 - 4,00
9		s.p. della Val Masino	S.S.38 - Bagni di Masino	Ardenno (S.S. 38) - Ponte del Baffo - Cataeggio - Filorera - S.Martino - Bagni di Masino	16,923	C (E in C.A.) fino al km 13+000 a seguire F	Strettoia centro abitato Ardenno, Cataeggio e da San Martino; da km 15+800 limite portata 24 t	< 4,50 - 7,00
10		s.p. dei Cech orientale	Morbegno - Ponte del Baffo	Morbegno - Dazio - Civo - Caspano -Cevo - Ponte del Baffo (S.P. 9)	14,480	F	ponte su Masino 20 t	3,50- 6,00
11		s.p. di Tartano	loc. Torraccia - Tartano	loc. Torraccia (S.P. 16) - Campo - Tartano	14,650	F	divieto autotreni e autoarticolati, limite portata 24 t	4,50 - 6,00
12		s.p. Valeriana orientale	Ardenno - Berbenno	Ardenno (Stazione F.S.) - Villapinta - Berbenno di Valtellina	8,910	C (E in C.A.)	strettoia a Pedemonte	5,80 - 6,00
➡	12 DIR. A		Villapinta - loc. Piani	Villapinta - loc. Piani (S.S. 38)	1,140	F		5,00
13		s.p. di Buglio in Monte	Villapinta – Buglio in Monte	Villapinta - Buglio in Monte	4,030	F	divieto autotreni e autoarticolati, limite portata 18 t	5,00 - 6,00
14		s.p. Panoramica del Terziere di Mezzo		Rotatoria S. Pietro (S.P.12) - Berbenno di Valtellina - Postalesio - Castione Andevenno - Triangia - Mossini (S.P.15)	15,385	F	tratto Postalesio - Castione limite portata 15 t e stretto, divieto autotreni e autoarticolati da km 3+500 a km 11+000	3,50 - 6,00
➡	14 DIR. A		Bivio di Polaggia - loc. Sninedi	Bivio di Polaggia - loc. Spinedi	1,920	F		5,80 - 6,00
15		s.p. della Valmalenco	Sondrio - Lanzada	Sondrio -Torre di Santa Maria - Caspoggio - Lanzada	14,670	C (E in C.A.)		5,00 - 6,00
➡	15 DIR. A		Prato - Marveggia	Prato - Spriana - Marveggia	3,580	F	Ordinanza n. 198/2024, istituzione divieto di transito per i veicoli aventi massa complessiva superiore a 18 tonnellate e lunghezza superiore a 11 m, dal km 0+100 al km 1+450	3,50 - 6,00
➡	15 DIR. B		Tornadù - Chiesa in Valmalenco	Tornadù - Torre di Santa Maria - Chiesa in Valmalenco	4,606	F	strettoia centro abitato di Torre S. Maria divieto autotreni e autoarticolati da km 0+000 a km 1+200	5,00 - 6,00
16		s.p. Orobica	loc. Ponte del Desco - Albosaggia	loc. Ponte del Desco (S.S. 38) - Forcola - Colorina - Fusine - Cedrasco - Caiolo - Albosaggia - Sondrio	20,980	C (E in C.A.)	a Colorina tratto lungo 5,00 m largo 4,50 m; ponte sul Madrasco 24 t; larghezza 4,20 m; altezza 5,80 m;	4,50 - 6,00
➡	16 DIR. A		Fusine - S. Pietro Berbenno	Fusine (s.p. 16) - S. Pietro Berbenno (rotatoria s.p. 12)	1,312	C	ponte su Adda 24 t	4,50 - 6,00
➡	16 DIR. B		Ponte di Sirta		0,125	F	ponte su Adda 26 t	6,00
➡	16 DIR. C		Caiolo - S.S. 38	Caiolo (rotatoria S.P. 16) - S.S. 38	0,390	C (E in C.A.)	passaggio a livello	5,80 - 6,00

CLASSIFICAZIONE STRADE PROVINCIALI EX ART 2, COMMA 2, NUOVO CODICE DELLA STRADA								
N.	Diramazioni	DENOMINAZIONE	CAPOSALDI	ITINERARIO	ESTESA Km	TIPO* ex art. 2 CdS	TIPO	LARGHEZZA CARREGGIATA
17		s.p. del Paradiso	loc. Porto - loc. Segrada	Albosaggia Località Porto(Bivio SP 16) - Albosaggia Località Segrada (bivio SP 18)	1,500	F		5,8
18		s.p. della Moia	loc. Moia – loc. Balzarini	loc. Moia (S.P. 17) - loc. Balzarini (S.P. 20)	2,930	F	limite di portata da fine centro abitato loc. Moia a innesto SP 20 di 3,50 t	4,00 - 6,00
19		s.p. di Piateda	loc. Davaglione - Piateda	Loc. Davaglione - Busteggia - Piateda	3,600	F	strettoia loc. Busteggia	5,50 - 6,00
20		s.p. di Faedo	loc. Davaglione - Faedo Valtellino	Montagna in Valtellina (s.p. 19) - Faedo Valtellino (S. Carlo)	4,150	F	limite lunghezza 10,00 m, da km 0+550 (ponte Venina) a km 4+135 limite di portata 24 t	4,30 - 6,00
21		s.p. Panoramica dei Castelli	Montagna in Valtellina - Tresenda	Montagna in Valtellina - Poggiridenti - Tresivio - Ponte in Valtellina - Castionetto di Chiuro - Teglio - Località Tresenda	24,700	C (E in C.A.)	stretteie a Ponte Valt. Loc. San Gregorio, Cento Abitato di Castionetto, Centro Abitato San Giovanni e Teglio (da palazzo Besta a Miravalle classificata comunale) e loc. Tresenda	5,00 - 6,00
➡	21 DIR. A		Poggiridenti – Stazione F.S.	Poggiridenti - Stazione F.S.	2,966	F	divieto autotreni e autoarticolati, limiti lunghezza 10,00 m e portata 7,50 t	4,30 - 5,00
➡	21 DIR. B		Tresivio - S.S. 38	Tresivio - S.S. 38	1,620	F		6,00
➡	21 DIR. C		San Gregorio - San Carlo	San Gregorio - San Carlo	1,350	F		6,00
➡	21 DIR. D		Castionetto - Stazione F.S.	Castionetto - Stazione F.S.	3,200	F	Strettoia centro abitato di Chiuro	6,00
22		s.p. per Ponte in Valtellina	Stazione F.S. - Ponte in Valtellina	Stazione F.S. - Ponte in Valtellina	1,790	F		5,80 - 6,00
23		s.p. di Castello dell’Acqua	Chiuro - Castello dell’Acqua	Chiuro (s.p. 21 DIR.D) - Castello dell’Acqua	4,432	F	divieto rimorchi nel tratto in salita, sottopasso SS38 h 4,30, da prima del ponte del Baghetto limite lunghezza 10,00 m e di portata a 24 t;	4,30 - 5,00
24		s.p. Tirano - Stazzona	Stazzona - Tirano	Stazzona - Tirano	4,500	C (E in C.A.)	senso unico direzione Tirano ultimi 400 m	5,50 - 6,00
25		s.p. di Musciano	S.S. 38 – S.S. 39	Villa di Tirano (S.S. 38) - Stazzona - Musciano - S.S. 39	4,350	F	limite di portata 7,50 t e lunghezza 10 m da Stazzona a innesto SS 39 passaggio a livello	< 5,00 - 6,00
26		s.p. del Campone	Tirano - Lovero	Tirano - Sernio - Lovero	4,550	C (E in C.A.)		6,00
➡	26 DIR. A		Sernio - Valchiosa	Sernio - Valchiosa	0,850	F		5,50 - 6,00
27		s.p. per il Passo dello Stelvio	Lovero - Bormio	Lovero - Tovo di Sant’Agata - Mazzo di Valtellina - Grosotto - Grosio -Sondalo - Valdisotto - Bormio (SS 38)	31,980	C (E in C.A.)	stretteie Lovero, Tovo Sant'agata; strettoia ponte Adda a Mazzo di Valtellina; strettoia Grosio L m 3,60; sottopasso ss 38 località Lago H 4,90; strettoie Sondalo Bolladore L m 4,40 e 4,60; sottopasso ss 38 località San Rocco (uscita) h m 4,90; sottopasso svincolo ss 38 località San Rocco m 4,80; sottopasso ss 38 località Mondadizza a DX m 4,40 centro m 5,00; 1 sottopasso loc. Grailè m 4,60 secondo m 4,70; strettoia ponte Adda Le Prese L m 4,30, portata 44 t; strettoia Località Le Prese; strettoia Pozzi m 3,85 corsia discesa; m 3,70 nella doppia esse corsia salita (senso unico); sottopasso SS 38 Bormio; da km 0+200 a km 1+320 veicoli provenienti da Tovo e diretti verso Sernio, Tirano e Sondrio limite di lunghezza 10,00 m	3,50 - 6,00
➡	27 DIR. A		S.P. 27 - Vervio	S.P. 27 - Vervio	0,950	F	ultimi 200 metri a Vervio Larghi m 4,00	6,00
➡	27 DIR. B		Grosio - S.S. 38	Grosio (centrale A2A) - S.S. 38	0,300	C (E in C.A.)	sottopasso strada statale n. 38 h. m 5,00	7,00
28		s.p delle Motte di Oga	S. Lucia - S.S. 301	S. Lucia - S.S. 301	5,150	F fino al km 0+900 a seguire C	tornanti stretti e tratto iniziale limite portata t 24, limite lunghezza m 12,00	5,00 - 6,00
30		s.p. Orobica occidentale	Piantedo - Talamona (rotatoria S.S. 38)	Piantedo Delebio- Andalo Valtellina - Rogolo - Cosio Valtellino - Morbegno - Talamona (rotatoria S.S. 38)	15,360	C (E in C.A.)	Centro abitato di Morbegno di competenza comunale	6,00
➡	30 DIR.A		Cosio Valtellino - S.S.38	Cosio Valtellino - S.P. 4 dir C direzione S.S.38	0,771	F	passaggio a livello, sottopasso S.S.38	6,00
31		s.p. dell'Adda	Balzarro - loc. Crocetta	Balzarro – loc. Crocetta	2,430	F	Caposaldi tronchi	6,00
➡	31 DIR.A		Sp 31 - Sp 14 dir A		0,155	F	Sottopasso SS 38 e ferrovia	6,00
Estesa totale km					332,754	*LE STRADE DI TIPO C NEI TRATTI INTERNI AL CENTRO ABITATO SONO CLASSIFICATE DI TIPO E		