

Regolamento per la disciplina delle occupazioni delle strade e pertinenze, per la concessione di interventi nel suolo, sottosuolo e soprassuolo e per la razionale gestione dei cantieri temporanei stradali e per l'applicazione del canone concessorio non ricognitorio ex art. 27 comma 7 e 8

#### INDICE ARGOMENTI:

**Art. 1 – Oggetto**

**Art. 2 - Ambito di applicazione**

**Art. 3 - Definizioni**

**Art. 4 - Normativa di riferimento**

**Art. 5 - Obiettivi e finalità**

**Art. 6 – Piano delle strade sensibili**

**Art. 7 – Modalità e criteri per la determinazione dell' indennità di civico ristoro;**

**Art. 8 – Organizzazione Comunale per gli interventi nel suolo, sottosuolo, soprassuolo ed apertura dei cantieri temporanei stradali;**

**Art. 9– Utilizzo di infrastrutture comunali**

**Art. 10 – Criteri per il calcolo del canone per l'uso di infrastrutture comunali predisposte;**

**Art. 11 - Uso permanente del suolo pubblico**

**Art. 12 – Consegna delle aree e ripresa in carico da parte del Comune. Responsabilità**

**Art. 13 - Procedimento di richiesta di concessione e autorizzazione per interventi programmabili,ovvero che non rivestono carattere di contingibilità ed urgenza**

**Art. 14 Rilascio del provvedimento di concessione**

**Art. 15– Criteri per l'applicazione del canone concessorio non ricognitorio ex art. 27 comma 7 e 8 D.Lgs. 285/92 s.m.i.;**

**Art. 16– Formula per la determinazione del canone di concessione;**

**Art. 17 - Procedimento di manutenzione**

**Art. 18 - Disciplina transitoria ed occupazioni permanenti**

**Art. 19 - SANZIONI**

**Art. 20 - Penalità**

**Art. 21 – Applicazione e regime transitorio;**

**Art. 22 – Norma stralcio.**

## Art. 1 - Oggetto

1.- Il presente Regolamento disciplina:

- a. in base alle linee guida di cui alla Direttiva P.C.M. 3 Marzo 1999 "Razionale sistemazione nel sottosuolo degli impianti tecnologici", i criteri e modalità per la razionalizzazione dell'impiego del suolo stradale e del sottosuolo in riferimento al complesso dei servizi tecnologici a rete che richiedono la realizzazione di infrastrutture sotterranee;
- b. in base alle norme contenute nel Codice della Strada e nel Regolamento di attuazione, i criteri e modalità per la razionalizzazione dell'impiego del suolo, sottosuolo e soprassuolo stradale con opere di qualunque natura e specie in assoggettamento ed in uso speciale ed eccezionale;

Le disposizioni del presente Regolamento riguardano pertanto:

1. l'individuazione delle procedure di pianificazione e programmazione degli interventi nel suolo, sottosuolo e soprassuolo;
2. le procedure di determinazione delle modalità di realizzazione degli interventi stessi;
3. il rilascio da parte dell'Amministrazione Comunale delle concessioni per l'uso del suolo, sottosuolo e soprassuolo e delle infrastrutture municipali;
4. l'utilizzazione degli impianti da parte degli Operatori
5. l'applicazione del canone concessorio non ricognitorio ex art. 27 comma 7 e 8.

## Art. 2 - Ambito di applicazione

Il presente regolamento si applica alle installazioni di opere ed impianti in assoggettamento permanente del suolo, sottosuolo e soprassuolo delle strade di pubblico transito di competenza comunale, compreso al rifacimento delle opere ed impianti esistenti, l'adeguamento, il mantenimento, riqualificazione, potenziamento, ampliamento e manutenzione.

## Art. 3 - Definizioni

1.- Ai fini della presente convenzione s'intende per:

- (a) **Comune:** Ente concedente.
- (b) **Concessionari:** soggetti abilitati all'uso speciale del suolo, sottosuolo e soprassuolo stradale;
- (c) **Concessionari di un pubblico Servizio:** soggetti abilitati all'installazione, gestione, riqualificazione, potenziamento, manutenzione, ecc. delle reti, opere, impianti, ecc. di pubblica utilità, riqualificazione;
- (d) **Pavimentazioni pregiate:** pavimentazione delle strade, dei marciapiedi e dei percorsi ciclopedonali opportunamente sistemate con materiali diversi da pavimentazioni con manti stesi di conglomerato bituminoso. Sono comprese, tuttavia, le pavimentazioni in conglomerato bituminoso drenanti, fonoassorbenti, stampate, con additivi chimici speciali, colorate, con elementi assemblati, ecc.;
- (e) **Operatori:** soggetti autorizzati dai Concessionari di un pubblico Servizio ad all'installazione, gestione, riqualificazione, potenziamento, manutenzione, ecc. delle reti,

opere, impianti, ecc. di pubblica utilità, riqualificazione e/o delegati a sottoscrivere le concessioni per l'uso speciale delle sedi stradali e sottosuolo stradale;

- (f) **Manufatto interrato o (impianto):** struttura costituita da infrastrutture civili, da installarsi nel sottosuolo, destinata a fornire un pubblico servizio nell'ambito territoriale del Comune.
- (g) **Infrastrutture municipali:** i cunicoli, le gallerie, le intercapedini, i canali coperti e scoperti, i cavidotti e, in genere, ogni altra struttura di proprietà del Comune anche non sotterranea, utilizzabile per il passaggio di reti e infrastrutture, ancorché affidata in gestione a soggetti terzi, ovvero a Società dallo stesso, direttamente o indirettamente, partecipata.
- (h) **Galleria polifunzionale:** passaggio praticabile destinato a contenere servizi a rete e cavidotti;
- (i) **Polifora (o cavidotto):** manufatto costituito da più tubi (detti anche tubazioni o canalizzazioni) destinati a contenere cavi per reti tecnologiche;
- (j) **Reti tecnologiche ed opere di pubblica utilità contenute nel sottosuolo stradale o nelle infrastrutture sotterranee ed in parte aeree:**
- a. Reti per il ciclo integrato delle acque (escluse le canalizzazioni secondarie di allaccio alla pubblica fognatura e compresi gli impianti di adduzioni idrici fino al punto di misurazione);
  - b. Impianti irrigui e canali di adduzione delle acque irrigue. Nelle infrastrutture sotterranee non possono essere contenute tale opere;
  - c. Reti di distribuzione o trasporto del gas. Nelle infrastrutture sotterranee possono essere contenute solo tratti di limitata estensione di reti di distribuzione del gas, escluse, se non per tratte limitate, linee primarie, condotte di media pressione;
  - d. Reti di distribuzione dell'energia elettrica. Nelle infrastrutture sotterranee vanno escluse le linee elettriche ad altra tensione maggiore o uguale a 15 kV;
  - e. Reti elettriche per impianti semaforici, reti di telesorveglianza e telecomando;
  - f. Reti elettriche di pubblica illuminazione;
  - g. Reti di teleriscaldamento. Nelle infrastrutture sotterranee tali impianti possono essere contenuti nei limiti previsti dalle normative vigenti;
  - h. Cabine interrate, contenitori per i rifiuti solidi urbani a scomparsa, cavedei, locali tecnici e d'ispezione in genere, opere di qualunque natura e genere di utilità pubblica;
- (k) **Reti tecnologiche ed opere di natura privatistica o assimilate contenute nel sottosuolo stradale o nelle infrastrutture sotterranee:**
- a. Reti per il ciclo integrato delle acque che costituiscono canalizzazioni secondarie di allaccio alla pubblica fognatura e compresi gli impianti di adduzioni idrici dopo il punto di misurazione;
  - b. Reti per la raccolta e smaltimento delle acque meteoriche ed urbane, compresi gli scolmatori di massima piena e simili;
  - c. Gasdotti posti dopo il punto di misurazione;
  - d. Gasdotti privati che non rientrano nella gestione del servizio pubblicistico di distribuzione;
  - e. Impianti irrigui e tubazione di acqua regolamentati ex art. 32 del Codice Stradale;
  - f. Impianti ed opere di natura privatistica per telesorveglianza, telecomando, ecc.;
  - g. Reti elettriche private, ovvero poste dopo il punto di misurazione;

- h. Camere interrato, locali tecnici, cavederi, scannafossi, cisterne, locali d'ispezione, locali in assoggettamento, sottopassi privati, basamenti di chioschi, edicole, monumenti e simili, opere di impermeabilizzazione dei locali interrati e qualunque opera ed impianto di qualunque natura e genere che non assolve ad alcuna utilità pubblica;
- (l) Reti tecnologiche ed opere di natura privatistica in assoggettamento del soprassuolo stradale:** qualsiasi impianto tecnologico ed opera d'arte in attraversamento aereo della strada che è ammessa dalla legge;
- (m) Strade:** Aree demaniali o private destinate ad uso pubblico.

#### Art. 4 - Normativa di riferimento.

1.- Il presente regolamento rinvia, per quanto non espressamente previsto:

- (a) alle Norme del Nuovo Codice della Strada, approvato con D.LGS. 30 Aprile 1992, n. 285 aggiornato con D.Lgs. 10 settembre 1993, n. 360; con Legge 7 dicembre 1999, n. 472; con D.Lgs. 30 dicembre 1999, n. 507; con D.Lgs. 15 gennaio 2002, n. 9; con D.L. 20 giugno 2002, n. 121 convertito con modificazioni in Legge 1 agosto 2002, n. 168; con D.L. 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni ed integrazioni, in legge 1 agosto 2003, n. 214 e con D.M. 22 dicembre 2004 e successive modifiche e integrazioni, e al relativo Regolamento di attuazione, approvato con D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495;
- (b) alla Direttiva Presidenza Consiglio dei Ministri (DPCM) 3 marzo 1999 recante le Linee guida per la razionale sistemazione nel sottosuolo degli impianti tecnologici;

2.- Per la realizzazione dei manufatti interrati o aerei devono essere rispettate tutte le normative in materia di Sicurezza ed Igiene del Lavoro e delle Norme Tecniche dettate dalla Scienza delle Costruzioni, dalle Leggi, Decreti, Circolari Ministeriali e Regolamenti emanati e vigenti alla data di esecuzione delle opere.

3.- Dovranno inoltre essere osservate le norme vigenti in materia di sicurezza che regolano la costruzione delle opere ed impianti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento.

4.- In particolare, sono di seguito indicate, senza carattere di esaustività, le principali Leggi, Decreti, Direttive Ministeriali, Norme, Regolamenti, ecc. di riferimento in merito all'utilizzo del sottosuolo per la realizzazione di gallerie polifunzionali, di reti tecnologiche interrato, della coesistenza dei servizi e le distanze di sicurezza tra gli stessi e della sicurezza e salute dei Lavoratori:

1. Decreto Legislativo 30 Aprile 1992, n. 285: Nuovo codice della strada;
2. Decreto Presidente della Repubblica 16 Dicembre 1992, n. 495 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada" modificato dal Decreto Presidente della Repubblica 16 Settembre 1996, n. 610;
3. DPCM 3 Marzo 1999: Razionale sistemazione nel sottosuolo degli impianti tecnologici;
4. D.P.R. 24 Luglio 1996 Barriere Architettoniche Edifici;
5. D.P.R. 12 Aprile 1996 Atto di indirizzo e coordinamento per l'attuazione dell'articolo 4 comma 1 della Legge 22 febbraio 1994 n° 146, concernente disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale;
6. Legge 241/90 Nuove Norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;

7. D.P.R. 28 1999 n° 318 Regolamento recante Norme per l'individuazione delle misure minime di sicurezza per il trattamento dei dati personali, norma dell'articolo 15 comma 2 della Legge 31 Dicembre 1996 n° 675;
8. UNI CEI 70029 SPERIMENTALE - Settembre 1998 - Strutture sotterranee polifunzionali per la coesistenza di servizi a rete diversi - Progettazione, costruzione, gestione ed utilizzo - Criteri generali di sicurezza;
9. UNI CEI 70030- Settembre 1998 Impianti tecnologici sotterranei - Criteri generali di posa;
10. UNI 9165 Progettazione, Costruzione e Collaudo reti di distribuzione gas Pressione minore o uguale 5 bar;
11. DM 24 Novembre 1984- Norme di sicurezza antincendio per il trasporto, la distribuzione l'accumulo e l'utilizzazione del gas naturale con densità superiore a 0,8;
12. DM 16 Novembre 1999 – Modificazione al Decreto Ministeriale 24 Novembre 1984 recante Norme di Sicurezza antincendio per il trasporto, la distribuzione, l'accumulo e l'utilizzazione del gas naturale con densità non superiore a 0,8;
13. UNI 10576 – 3 Aprile 1996 – Protezione delle tubazioni gas durante i lavori nel sottosuolo;
14. DM 12 Dicembre 1985 – Norme tecniche relative alle tubazioni;
15. Circolare 2° Marzo 1986 – DM 12.12.85 – Istruzioni relative alla normativa per le tubazioni;
16. Legge 5 Novembre 1971 n° 1086 Norme per la disciplina delle opere in conglomerato cementizio normale e precompresso e a struttura metallica;
17. 2 Agosto 1980 – Criteri generali e prescrizioni tecniche per la progettazione e collaudo di ponti stradali;
18. LL.PP. 3 Dicembre 1987 – Norme Tecniche per la progettazione, esecuzione e collaudo delle costruzioni prefabbricate;
19. Circolare esplicativa Ministero LL.PP n° 31104 del 16.3.1989;
20. LLPP 4 Maggio 1990 – Aggiornamento delle Norme Tecniche per la progettazione, l'esecuzione e collaudo dei ponti stradali;
21. LL.PP. 14 Febbraio 1992 – Norme Tecniche per l'esecuzione delle opere in cemento armato normale e precompresso e per le strutture metalliche;
22. Circolare 24.06.1993 n° 37406/STC – Legge 5.11.1971 n° 1086;
23. D.M. LL.PP. 09 e 16 Gennaio 1996 Competenze Professionali di Ingegneri e Geologi operanti nel campo dell'Ingegneria Civile.
24. CEI 11-17 Agosto 1992 –Impianti di produzione, trasmissione e distribuzione energia elettrica- Linee in cavo;
25. Decreto Legislativo 9 Aprile 2008 n.81 e successive modificazioni ed integrazioni- Attuazione dell'art. 1 della legge 3 agosto 2007 n.123 in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro;
26. Decreto Legislativo 14 Agosto 1996, n. 494 – Attuazione della Direttiva CEE concernente le prescrizioni minime di sicurezza e di salute da attuare nei cantieri temporanei o mobili;
27. Decreto Legislativo 19 Novembre 1999,n. 528 – Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 14 Agosto 1996, n. 494 recante attuazione della Direttiva 92/57/CEE in materia di prescrizioni minime di sicurezza e di salute da osservare nei cantieri temporanei o mobili;
28. Decreto Legislativo 1 agosto 2003,n. 259 – Codice delle Comunicazioni Elettroniche;
29. Decreto Legislativo 142/99 in merito alle opere d'arte di collettamento, scarico in pubblica fognatura ed acque superficiali.

### **Art. 5 - Obiettivi e finalità**

Obiettivo primario è la disciplina delle azioni e dei comportamenti cui devono uniformarsi i soggetti che realizzano interventi nel suolo, sottosuolo di uso pubblico di transito; di razionalizzare

l'impiego del sottosuolo in modo da ottimizzare, per quanto possibile, la qualità dei servizi favorendo la necessaria tempestività degli interventi e consentendo, nel contempo, regolare agibilità del traffico veicolare e pedonale, al fine di evitare il disagio alla popolazione nell'area interessata ai lavori.

A tal fine, il presente regolamento detta le linee fondamentali di programmazione ed attuazione della razionalizzazione dell'impiego del suolo, sottosuolo e soprassuolo stradale in modo da favorire il coordinamento degli interventi per la realizzazione delle opere ed individua il Comune come Ente coordinatore di tutti gli interventi.

In particolare si devono perseguire le seguenti finalità:

1. evitare, ovvero contenere, la diminuzione di capacità di traffico veicolare e pedonale nelle strade e nei marciapiedi interessati dai lavori;
2. evitare l'effetto di congestionamento, anche a monte delle sezioni occupate, del traffico veicolare, con l'intento di incidere anche sui consumi di carburante del parco automobilistico circolante e dei livelli di emissioni correlati alla riduzione della velocità che si esprime in concentrazione di gas inquinanti;
3. evitare disfunzioni e disservizi, al normale svolgimento della vita sociale, lavorativa, commerciale, ecc. della cittadinanza, conseguenti alla mancanza di coordinamento nella realizzazione di lavori aventi le medesime finalità o, comunque, che interessino il sottosuolo;
4. individuare e adottare nuove tecnologie che consentano la manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti di rete senza la manomissione del corpo stradale e delle sue pertinenze;
5. assicurare che i lavori non pregiudichino la stabilità ed il livello di servizio delle strade, eseguendo la messa in pristino delle carreggiate stradali in modo tale da ottenere una situazione migliorativa, e comunque non inferiore alla precedente, dello stato conservativo delle sedi stradali e delle infrastrutture esistenti.

#### **Art. 6 – Piano delle strade sensibili**

1. Il Comune di Rieti stabilisce che nelle strade cd. sensibili, dove per particolare conformazione e dimensione della carreggiata e dei marciapiedi o per intensità di traffico, ovvero per interesse storico e/o archeologico, ambientale, paesistico, debbono essere adottate particolari cautele nell'utilizzazione del suolo e del sottosuolo pubblico e nell'apertura e la gestione dei cantieri temporanei stradali. Su tali strade sono prioritariamente favorite soluzioni di condivisione degli scavi per la realizzazione di reti e/o cavidotti. Nel presente strumento generale di regolamentazione si stabilisce che rientrano nell'elenco delle strade sensibili tutte le tratte viarie, compresi i percorsi ciclopedonali, rientranti nell'ambito della Zona a Traffico Limitato e nell'Area Pedonale Urbana, compresi tutti i centri storici periferici, oltre alle principali direttrici viarie di seguito elencate:

piazza Mazzini  
piazza Oberdan  
piazza C. Battisti  
piazza Vittorio Emanuele II

Largo Vittori  
Via Nuova  
Piazza Cavour  
Via Cavour  
viale Morroni  
viale Canali  
via dei Flavi  
via Verani  
viale Matteucci  
via Sacchetti Sassetti  
via Salaria per Roma  
via Salaria per l'Aquila  
via del Terminillo  
via Togliatti  
via De Gasperi  
via Di Fazio  
via A.M. Ricci  
via M.C. Dentato  
via Chiesa Nuova  
via Tancia  
via Porta Romana  
via Michaeli  
Piazzale Pian dè Valli (Terminillo)  
Via dei Ginepri (Terminillo)  
Via dei Villini (Terminillo)  
piazza Vittorio Emanuele Poggio Fidoni  
via della Scuola S. Giovanni Reatino  
via della Fonte S. Giovanni Reatino

2. Nelle strade cd. sensibili, oltre a quanto previsto dalla normativa vigente per l'uso o l'occupazione permanente temporanea del suolo e del sottosuolo pubblico, è corrisposta a Comune ed è comunque a carico dei Concessionari una indennità una tantum a titolo di civico ristoro concernente il complesso dei maggiori oneri che vengono a gravare sull'ente e dei disagi che si determinano nei riguardi del regolare svolgimento delle attività e dei servizi della Città in conseguenza dell'apertura dei cantieri stradali temporanei e che debbono essere sopportati. Tale onere deve rimanere a carico del concessionario o dell'Operatore delegato, in relazione alla propria attività e ai benefici e vantaggi che ne riceve. Tale indennità, oltre a nascere dall'esigenza di esentare il Comune, e quindi la collettività, dai suddetti maggiori oneri a seguito della realizzazione delle opere, ha anche la finalità, come si rileva dal contesto delle norme del regolamento e dalla destinazione delle somme, di contribuire alla razionalizzazione degli interventi nel sottosuolo, secondo le linee guida di cui alla Direttiva P.C.M. 3 marzo 1999, in modo da contenere i disagi per la popolazione, l'ambiente e la mobilità, promovendo scelte d'intervento che non comportino, in prospettiva, la diminuzione della fluidità di traffico per i ripetuti lavori interessanti le strade urbane. L'indennità si applica, salvo l'applicazione degli scomputi, per tutti i casi in cui la Legge non né prevede espressamente l'esclusione,. Le modalità e i criteri per la determinazione dell'indennità di civico ristoro sono contenuti nell'art. 6 del Regolamento;

3. L'indennità di civico ristoro va applicata quando i lavori interessano le strade cd. sensibili, ovvero, quando si presenta anche uno dei seguenti casi:
  - a. Quando i lavori vanno eseguiti in concomitanza di particolari eventi, manifestazioni in programma e festività;
  - b. Quando sia necessaria una interruzione totale della circolazione su una tratta stradale;
  - c. Quando si debbono creare percorsi pedonali alternativi che costituiscono limitazione ed ostacolo per gli utenti deboli o interruzioni delle linee di trasporto pubblico;
  - d. Quando sia prevista o necessaria la parziale modifica temporanea della disciplina della circolazione sulle strade per un periodo superiore a 3 (tre) giorni lavorativi;
  - e. Quando sia necessaria l'effrazione di pavimentazioni pregiate nei centri storici della Città e dei centri minori periferici;
  - f. Quando si richieda l'ausilio e il presidio del personale del Comune presso il cantiere temporaneo stradale per più di 1 (uno) giorno;

**Art. 7 – Modalità e criteri per la determinazione dell'indennità di civico ristoro previste dall'art. 6 del regolamento**

1. Per la determinazione dei maggiori oneri da porre a carico dei concessionari, si fa riferimento alle sotto elencate categorie di disagio a cui sono riconducibili. L'importo viene determinato procedendo alla sommatoria delle categorie di disagio di seguito elencate:
  - a. (1<sup>a</sup> categoria) Degrado ed effrazioni che potranno subire le fondazioni e le pavimentazioni stradali a seguito delle manomissioni e dei necessari interventi manutentivi;
  - b. (2<sup>a</sup> categoria) Degrado dell'apparato radicale delle essenze arboree ed arbustive e delle essenze arboree ed arbustive poste nell'area interessata dai lavori, qualora i lavori di scavo o di realizzazione di infrastrutture aeree, interferiscono con le aree di sviluppo degli apparati radicali e delle essenze vegetali;
  - c. (3<sup>a</sup> categoria) Disagi e limitazioni al traffico ed alle corse pubbliche di trasporto, ecc.;
  - d. (4<sup>a</sup> categoria) Oneri o spese, oltre che per il controllo della regolare esecuzione dei lavori, per garantire, in occasione della realizzazione degli interventi, la corretta gestione della viabilità urbana, per limitare i disagi arrecati alla popolazione ed alle attività commerciali e produttive nelle aree interessate dai lavori e nelle aree limitrofe, per le deviazioni dei percorsi di linea e, comunque, per consentire la regolare agibilità e fluidità del traffico.
2. Per quanto concerne l'indennità di civico ristoro di 1<sup>a</sup> Categoria, l'importo della quota forfetaria deve essere commisurato in rapporto alla tipologia dei lavori e alle caratteristiche del corpo stradale oggetto dei lavori medesimi, pervenendo alla individuazione della tariffa forfetaria determinata in base ai maggiori oneri di manutenzione che possono derivare:
  - a. Pavimentazioni stradali di diversa caratteristica. L'indennità è pari al 10% del costo dei lavori di ripristino della pavimentazione stradale desunta applicando i prezzi unitari per la categoria di lavoro corrispondente desunta dall'Elenco dei prezzi approvato dalla Regione Lazio, procedendo anche all'assimilazione del prezzo per lavori simili nel caso di assenza del codice prezzo. L'importo minimo applicabile è pari a € 50,00, aggiornato ogni due anni in funzione dell'indice ISTAT basato sul consumo medio delle famiglie medie di operai ed impiegati. Le istanze che riguardano lavori di scavo su strade sensibili debbono contenere la perizia di stima dei costi di ripristino sottoscritta dal progettista incaricato dal committente. Le

- perizia di stima dei costi di ripristino è soggetta a controllo a campione da parte del Comune;
- b. L'indennità 1^ Categoria verrà interamente scomputata in funzione del costo dei ripristini delle pavimentazioni che prevedono il totale ripristino della sede stradale oggetto di scavo longitudinale o misto. Lo scomputo non si applica per gli attraversamenti trasversali e per scavi sui marciapiedi. E' ammesso lo scomputo dell'indennità qualora sia per interventi su strada che sui marciapiedi sia possibile razionalizzare lo speciale assoggettamento del sottosuolo, realizzando gallerie polifunzionali e simili da conferire al Comune;
3. Per quanto concerne l'indennità di civico ristoro di 2^ Categoria, debbono essere individuate classi omogenee di essenze, indicando, per ogni classe, la distanza dalla base del fusto entro la quale non sono consentiti, di regola, lavori di scavo. Deve essere, inoltre, individuata per ogni classe, la distanza dalla base del fusto entro la quale non sono consentiti, di regola, lavori di scavo. Deve essere, inoltre, individuata, per ogni classe, la distanza dalla base del fusto entro la quale è invece consentito effettuare lavori di scavo, anche se esclusivamente in caso di assoluta necessità e secondo le prescrizioni impartite dal C.T. Deve essere individuata, altresì la distanza dall'essenza entro la quale sono o non sono consentite interferenze con impianti aerei. Facendo riferimento ad ipotesi in cui i lavori vengano effettuati entro le distanze di rispetto come sopra individuate, e assumendo che sia dovuta, per ogni pianta interessata, un'indennità il cui importo è differenziato in funzione del valore delle essenze arboree, dovrà indicarsi un'indennità media determinata in relazione alle maggiori spese poste a carico del Comune, derivante dalla maggiore necessità di successivi interventi di monitoraggio, controllo e manutenzione, finalizzati a preservare la funzionalità vegetativa e la sicurezza delle piante, in conseguenza all'interferenza dei lavori con l'area interessata dalle essenze. L'importo minimo applicabile è pari a € 30,00, aggiornato ogni due anni in funzione dell'indice ISTAT basato sul consumo medio delle famiglie medie di operai ed impiegati.
4. Per quanto concerne l'indennità di civico ristoro di 3^ Categoria, si tiene conto:
- Dell'aumento delle prestazioni richieste agli Uffici competenti in materia di gestione della viabilità e di Polizia per assicurare, in rapporto ai tempi medi di esecuzione degli interventi, le variazioni alla mobilità, la sicurezza e la vigilanza idonee a garantire il massimo di fluidità del traffico;
  - Dell'aumento del numero dei chilometri percorsi dal servizio di trasporto pubblico a seguito di cantierizzazioni;
  - Dell'impiego di personale per l'attività di informazione sulle deviazioni (materiale informativo e sistemazioni di indicatori di fermata provvisoria);
  - Di una quota compensativa a fronte degli effetti negativi sulle attività economiche e sulla popolazione che richiedono interventi successivi del Comune di recupero e sviluppo;
5. L'indennità di civico ristoro di 3^ Categoria viene stabilita forfetariamente in € 8,00 per ogni giorno di lavoro previsto, tenendo conto che viene fissata la soglia minima applicabile di € 24,00. Gli importi di categoria vanno aggiornati ogni due anni in funzione dell'indice ISTAT basato sul consumo medio delle famiglie medie di operai ed impiegati;
6. L'indennità di civico ristoro di 4^ Categoria viene stabilita forfetariamente in € 2,00 per ogni giorno di lavoro previsto, tenendo conto che viene fissata una soglia minima applicabile di € 6,00. Gli importi di categoria vanno aggiornati ogni due anni in funzione dell'indice ISTAT basato sul consumo medio delle famiglie medie di operai ed impiegati.

**Art. 8 - Organizzazione Comunale per gli interventi nel suolo, sottosuolo, soprassuolo ed apertura dei cantieri temporanei stradali**

1.- Le domande di concessione per l'occupazione permanente del suolo e del sottosuolo/soprassuolo pubblico con le opere ed impianti indicati nel presente regolamento e di infrastrutture municipali devono essere inoltrate ai competenti uffici comunali che ne curano l'istruttoria e rilascia le relative concessioni che conterranno prescrizioni e condizioni di carattere tecnico ed amministrativo di carattere speciale;

#### **Art. 9- Utilizzo delle infrastrutture comunali**

1.- Ai fini del presente Regolamento, per infrastrutture comunali si intendono i cunicoli, le intercapedini, i canali coperti e scoperti, i cavidotti, e, in genere, ogni altra struttura di proprietà del Comune anche non sotterranea, ancorché affidata in gestione a soggetti terzi, utilizzabile per le finalità previste dal Codice della Strada per gli usi speciali ed eccezionali delle strade e pertinenze. L'utilizzo di tale infrastrutture è subordinato alla richiesta e al rilascio di una concessione dove è previsto il corrispettivo il canone concessorio non ricognitorio per l'utilizzo.

#### **Art. 10- Criteri per il calcolo del canone per l'uso di infrastrutture comunali predisposte.**

1. L'importo del canone annuo a metro, dovuto dai concessionari per l'utilizzo delle infrastrutture di proprietà comunale è determinato dal Comune con apposito provvedimento della Giunta, in modo da garantire la redditività della concessione in uso.

#### **Art. 11 - Uso permanente del suolo pubblico**

1.- I Concessionari e gli Operatori, con le modalità e le cautele previste per Legge, hanno diritto all'uso del suolo pubblico compreso il sottosuolo e soprassuolo per costruire le proprie infrastrutture e simili, qualora siano soddisfatte le seguenti condizioni:

- (a) Non vi siano soluzioni tecniche alternative all'intervento proposto secondo le speciali occupazioni riportate negli elaborati di progetto;
- (b) l'occupazione permanente di suolo pubblico non sia in contrasto con l'interesse pubblico;
- (c) Sia stata richiesta ed ottenuta la Concessione o Autorizzazione ad occupare il suolo e sottosuolo stradale con le opere ed impianti, ad aprire un cantiere temporaneo stradale, ad eseguire effrazioni delle pavimentazioni stradali e pertinenze, ottenuti tutti i pareri ed i concerti preventivi necessari. In situazioni di urgenza di seguito regolamentate si potranno eseguire gli interventi con possibilità di ottenere titoli differiti;
- (d) Sia stato richiesto ed ottenuto il provvedimento che abilita l'occupazione temporanea di suolo pubblico per l'apertura del cantiere temporaneo stradale.
- (e) Sia stato richiesto ed ottenuto il formale provvedimento che autorizza la modifica temporanea della disciplina della circolazione stradale, salvo nei casi di urgenza dichiarati e documentati ed a condizione che ne venga data immediata comunicazione al Comune ed agli organi di polizia stradale, di trasporto pubblico e di pubblico soccorso;
- (f) Siano stati richiesti ed ottenuti tutti i titoli e comunque tutte le autorizzazioni e provvedimenti abilitativi previsti per Legge;

2.- Le infrastrutture ed i ripristini delle pavimentazioni stradali devono essere realizzate a regola d'arte secondo quanto previsto dalle relative norme tecniche e dalle prescrizioni contenute nelle concessioni ed autorizzazioni rilasciate.

In ogni caso massima attenzione deve essere posta a non interferire con reti tecnologiche esistenti o già predisposte e adottando tecnologie che alterino il meno possibile le condizioni delle strade e delle aree municipali.

3.- Le singole tratte di strada, così come definite nel progetto esecutivo approvato, non devono rimanere prive di sovrastruttura stradale provvisoria (binder, pietra, ecc.) per più di tre giorni, sempre che non vi siano soluzioni tecniche che evitino di manomettere la sovrastruttura stradale e sempre che gli scavi non arrechino pregiudizio alla circolazione, che non si presentino insidie e trabocchetti per gli utenti della strada, che vada mantenuta adeguata segnaletica prescritta dall'art. 21 del Codice Stradale e le norme del regolamento, salvo che venga mantenuto un costante monitoraggio dei luoghi. In ogni caso di oggettiva difficoltà ad adottare opportuni accorgimenti per la tutela della libera e sicura circolazione stradale la sovrastruttura stradale provvisoria va ripristinata immediatamente.

4.- La riparazione di danni causati al suolo pubblico ed ogni adattamento delle reti e/o delle infrastrutture dell'Amministrazione dovuti all'attività del Concessionario e dell'Operatore, in relazione alla concessione di uso, sono a carico del concessionario medesimo e dell'Operatore.

6.- Durante la costruzione delle opere devono essere rispettate tutte le norme applicabili in materia di uso di suolo pubblico. In particolare, ai sensi dell'art. 9 DPCM 3 marzo 1999, qualora i lavori interessino i marciapiedi e le altre pertinenze stradali, dovrà essere garantita, per quanto possibile, la fruibilità degli spazi anche alle persone affette da ridotta o impedita capacità motoria. Dovranno pertanto essere osservate dai concessionari e dagli operatori le prescrizioni di cui agli articoli 4 e 5 del D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503, tramite la predisposizione di adeguate transennature e il ripristino della continuità dei passi carrai con appositi accorgimenti.

#### **Art. 12 – Consegna delle aree e ripresa in carico da parte del Comune – Responsabilità**

1.- L'inizio della manomissione deve essere preventivamente comunicato al Comune di modo da poter individuare, anche in un secondo tempo, il Concessionario che ha effettuato l'intervento.

2.- Dalla data di consegna i sedimi sono in carico del concessionario e rimarranno fino alla riconsegna al Comune, due mesi dopo la certificazione di regolare esecuzione;

3.- Durante questo periodo i sedimi stradali oggetto di manomissione e relativo ripristino sono in carico manutentivo ai concessionari in quanto committenti dei lavori;

4.- Le responsabilità civili e penali in caso di incidenti o danni che si dovessero verificare a causa della manomissione e ripristino tra la data di consegna e un anno dopo la ripresa in carico da parte del Comune sono esclusivamente attribuibili al Concessionario;

4. Il concessionario dalla consegna del cantiere stradale solleva il Comune da ogni responsabilità sia nel rispetto delle leggi anti-infortunistiche e sui cantieri mobili, sia delle leggi che in qualche modo hanno a che fare con la realizzazione dell'opera: tali responsabilità ricadono esclusivamente sul Concessionario;

5. Ogni più ampia responsabilità per qualsiasi evento di danno a terzi che si dovesse verificare in dipendenza della manomissione e/o occupazione del suolo pubblico e della esecuzione dell'opera ricadrà esclusivamente sul concessionario, restando perciò il Comune totalmente esonerato ed altresì manlevato ed indenne da ogni pretesa e domanda risarcitoria eventualmente formulata nei suoi confronti dai terzi stessi, visto che la cosa viene concessa in custodia temporanea al concessionario;

6. Il concessionario è comunque responsabile del mantenimento e della conservazione delle opere ed impianti in assoggettamento alla strada per tutta la durata della concessione, e

dovrà in ogni modo rispettare le prescrizioni impartite dal Comune per garantire l'esercizio ottimale della concessione e degli obblighi assunti nel tempo. I soggetti concessionari sono obbligati per qualunque esigenza di pubblica utilità di spostare o modificare le opere e gli impianti eserciti senza che il Comune sia obbligato a corrispondere alcuna spesa.

**Art. 13 - Procedimento di richiesta di concessione e autorizzazione per interventi programmabili, ovvero che non rivestono carattere di contingibilità ed urgenza**

1. - Il provvedimento di concessione costituisce dichiarazione di pubblica utilità per tutti gli impianti ed opere di natura pubblicistica riportate nelle definizioni generali del presente regolamento;

2.- Le istanze di concessione vanno trasmesse dal soggetto avente diritto (che risulterà da idonei documenti e autocertificazioni). Solo i concessionari di un pubblico servizio potranno delegare ogni anno anche soggetti operatori individuati. La delega formale deve essere trasmessa formalmente ogni anno dal Concessionario del pubblico servizio al Comune, compresa ogni variazione. Il soggetto operatore delegato potrà sottoscrivere per conto del concessionario del pubblico servizio l'atto di concessione, nonché l'istanza di concessione, avendo cura di allegare su ogni istanza la copia della delega formale annuale rilasciata dal concessionario del pubblico servizio;

3.- Il concessionario del pubblico servizio anche tramite proprio Operatore delegato e il concessionario in genere, per ottenere dal Comune la concessione all'uso del sottosuolo pubblico deve presentare, al Comune apposita domanda di concessione o autorizzazione. La richiesta di concessione va indirizzata per tutti gli interventi che consistono nella estensione di nuove reti ed infrastrutture o radicale trasformazione delle reti esistenti. Per tale motivo il procedimento si applica per interventi programmabili e non potrà prevedere procedure di urgenza salvo l'esistenza di giustificate e documentate ragioni di indifferibilità;

4.- La domanda dovrà essere corredata dalla seguente documentazione:

- a) Attestazione di pagamento dei diritti istruttori ex art. 228 D.Lgs. 285/92 già determinati dal Comune salvo ulteriori modifiche ad aggiornamenti che verranno approvati secondo le modalità fino ad oggi attivate, con istanze separate per ogni ambito di intervento di 500 metri o per istanze cumulative dove vengono indicati il n.ro degli ambiti convenzionali di intervento e dimostrato il pagamento dei diritti istruttori derivanti dalla moltiplicazione della tariffa per il n.ro degli ambiti convenzionali medesimi;
- b) progetto esecutivo di ogni intervento che s'intende realizzare, sia di nuova costruzione, sia di rinnovo di impianto o di infrastruttura esistente, corredato di tutti i disegni necessari (planimetrie in adatta scala, particolari dei manufatti, etc). Il progetto esecutivo ed i suoi allegati devono contenere in dettaglio tutte le informazioni concernenti i lavori previsti e l'ingombro delle infrastrutture da posare nel sottosuolo o soprassuolo e tutte le informazioni relative ai servizi esistenti; la progettazione di dettaglio delle infrastrutture da posare nei cunicoli o gallerie del Comune corredata di tutti i disegni necessari (sezioni e particolari della galleria o cunicolo con riportato l'esatta ubicazione della nuova infrastruttura da posare e dei servizi esistenti con le distanze e le sezioni dagli stessi e fra gli stessi). La documentazione cartografica di progetto, i relativi particolari di posa, l'ubicazione dei sottoservizi esistenti, ecc., devono essere presentati su supporto cartaceo e su richiesta del Comune su supporto informatico;

- c) relazione tecnica descrittiva dell'opera e dei lavori necessari per la realizzazione della stessa, con particolare riferimento agli interventi sulla strada (in 3 copie);
- d) Qualora necessario indicazione dei pareri, nullaosta o autorizzazioni comunque denominate delle altre Autorità competenti, diverse dal Comune, che si rendono necessari in relazione alle previsioni del progetto esecutivo, in modo da consentire la verifica del rispetto dei vincoli e delle prescrizioni individuate in sede di Conferenza di Servizi;
- e) indicazione della durata prevista dei lavori;
- f) impegno da parte dei concessionari del pubblico servizio a presentare un'unica fideiussione che copre la somma garantita di € 100.000,00 annui da rivalutare a gennaio di ogni due anni in funzione della intera rivalutazione dell'indice ISTAT basato sul consumo medio delle famiglie medie di impiegati ed operai. La fideiussione deve garantire l'esatta esecuzione dei lavori e della corretta gestione e manutenzione delle opere in assoggettamento. La fideiussione, infatti è necessaria, ai sensi dell'art. 67 comma 2- lettera f) del DPR 495/92 per fronteggiare eventuali inadempienze del concessionario sia nei confronti dell'ente proprietario della strada che di terzi danneggiati. Le fideiussioni devono prevedere espressamente l'obbligo di pagamento a favore del Comune entro 15 giorni dalla richiesta avanzata dallo stesso Comune; devono prevedere, altresì, la rinuncia alla preventiva escussione del debitore principale.
- g) La fideiussione unica di cui alla precedente lettera e) potrà essere presentata in alternativa al concessionario di pubblico servizio da parte dell'operatore delegato con formale provvedimento da trasmettere al Comune alla firma di una convenzione generale ed ogni qual volta il concessionario individua ed incarica un proprio Operatore delegato. La deroga alla presentazione della fideiussione unica può essere applicata a condizione che ogni operatore delegato presenti una propria fideiussione che copre la somma garantita di € 100.000,00 annui da rivalutare a gennaio di ogni due anni in funzione della intera rivalutazione dell'indice ISTAT basato sul consumo medio delle famiglie medie di impiegati ed operai. La fideiussione deve garantire l'esatta esecuzione dei lavori e della corretta gestione e manutenzione delle opere in assoggettamento. La fideiussione, infatti è necessaria, ai sensi dell'art. 67 comma 2- lettera f) del DPR 495/92 per fronteggiare eventuali inadempienze del concessionario sia nei confronti dell'ente proprietario della strada che di terzi danneggiati. Le fideiussioni devono prevedere espressamente l'obbligo di pagamento a favore del Comune entro 15 giorni dalla richiesta avanzata dallo stesso Comune; devono prevedere, altresì, la rinuncia alla preventiva escussione del debitore principale e che la stessa copre le attività attinenti alla costruzione, gestione, manutenzione e custodia delle infrastrutture civili poste in assoggettamento di strade pubbliche del Comune che riguardano i servizi pubblicitici la cui esecuzione e gestione è stata demandata dal SII all'Operatore;
- h) impegno da parte dei concessionari di natura privatistica a presentare un deposito cauzionale o garanzia fidejussoria un'unica fideiussione che copre la somma garantita indicata nell'atto concessorio. La fideiussione deve garantire l'esatta esecuzione dei lavori e della corretta gestione e manutenzione delle opere in assoggettamento. La fideiussione, infatti è necessaria, ai sensi dell'art. 67 comma 2- lettera f) del DPR 495/92 per fronteggiare eventuali inadempienze del concessionario sia nei confronti dell'ente proprietario della strada che di terzi danneggiati. Le fideiussioni devono prevedere espressamente l'obbligo di pagamento a favore del Comune entro 15 giorni dalla richiesta avanzata dallo stesso Comune; devono prevedere, altresì, la rinuncia alla preventiva escussione del debitore principale.

- i) documentazione attestante il possesso di idonea copertura assicurativa per la responsabilità per danni a cose o persone, con particolare riguardo ad eventuali danni arrecati agli impianti tecnologici collocati nel sottosuolo o derivanti dall'uso degli stessi;
- j) indicazione dei soggetti concessionari di pubblici servizi e dei soggetti privati, che utilizzano gli spazi soprastanti e sottostanti il suolo stradale, ai quali il richiedente ha contemporaneamente segnalato l'intervento da eseguire, con dichiarazione di assunzione di ogni responsabilità nei confronti di altri Enti concessionari di pubblici servizi o privati non interpellati;
- k) eventuali accordi preventivi, stipulati con i soggetti di cui alla lettera precedente, al fine di garantire la compatibilità del posizionamento delle nuove opere con gli altri sottoservizi presenti, fermo restando il rispetto delle prescrizioni tecniche che disciplinano la materia;
- l) Il Comune potrà richiedere la presentazione delle istanze anche su formato elettronico.

#### **Art. 14 Rilascio del provvedimento di concessione per attraversamenti ed uso stradale**

1.- Trascorsi trenta giorni dalla presentazione del progetto esecutivo senza che il Comune abbia richiesto integrazioni o modifiche al progetto ovvero alla documentazione ad esso correlata, e qualora non siano necessari pareri, nullaosta o altre autorizzazioni comunque denominate di altre Autorità diverse dal Comune, viene rilasciato provvedimento di concessione per i lavori di costruzione, fatta salva la possibilità di applicare lo strumento del silenzio –rifiuto ammesso dal regolamento di attuazione del Codice della Strada. Nel caso di richiesta di integrazioni o modifiche il termine di trenta giorni inizia a decorrere dalla presentazione del progetto modificato o integrato.

2- La concessione all'uso del suolo, del sottosuolo pubblico e delle infrastrutture municipali deve disciplinare:

- (a) la durata della concessione, che comunque non può eccedere 29 (ventinove) anni così come prevede il Codice della Strada;
- (b) la trasferibilità della concessione a favore dei soggetti che avessero a subentrare nella titolarità della licenza di cui alla lettera che precede;
- (c) l'importo del canone concessorio non ricognitorio per soggezione stradale previsto ex art. 27 D.Lgs. 285/92. **Il pagamento del canone viene richiesto in unica soluzione tenendo conto di tutto il periodo di validità della concessione, fatta salva la possibilità di autorizzare il concessionario ad un pagamento rateale previo individuazione dei criteri di concessione della rateizzazione, del numero di rate e delle modalità di pagamento, il sistema di recupero delle somme in caso di mancato pagamento entro le scadenze stabilite.** Il rilascio della concessione è subordinato al pagamento del canone concessorio non ricognitorio ex art. 27 D.Lgs.285/92, determinato con provvedimento del Dirigente in base alla formula riportata nel successivo articolo 16 del presente regolamento. Sulle somme rateizzate sono dovuti gli interessi legali.
- (d) le garanzie fideiussorie per l'esatta esecuzione dei lavori, nonché per l'esatto adempimento delle condizioni dell'autorizzazione;
- (e) la polizza assicurativa con la dimostrazione, da parte del concessionario o dell'operatore, che le condizioni di polizza non prevedono limitazioni alla responsabilità dell'operatore medesimo per i danni in questione;

- (f) i casi di risoluzione del rapporto di concessione in presenza di inadempimenti del Concessionario;
- (g) le penali previste in caso di inadempimento, con particolare riguardo ai ritardi ed alle difformità nell'esecuzione dei lavori (fermo restando l'obbligo del risarcimento dell'eventuale maggior danno);
- (h) disciplina del servizio di pronto intervento;
- (i) la data di inizio e di ultimazione degli eventuali lavori e del relativo ingombro della sede stradale;
- (j) i periodi di limitazione o deviazione del traffico stradale;
- (k) le modalità di esecuzione delle opere e le norme tecniche da osservarsi;
- (l) le prescrizioni per l'esecuzione di eventuali opere migliorative delle sede stradale e dei ripristini, in conformità a quanto previsto dal disciplinare tecnico emesso.

Ad integrazione di quanto sin qui previsto, l'atto di concessione potrà prevedere ulteriori prescrizioni necessitate dalla specificità del progetto presentato.

4. Nell'esecuzione degli interventi i Concessionari in genere e gli Operatori delegati, oltre a quanto previsto dal Nuovo Codice della Strada, dovranno attenersi alle seguenti prescrizioni:

- (a) le opere per la posa di reti ed infrastrutture sotterranee devono essere eseguite a regola d'arte e, dove possibile, senza scavo. In ogni caso massima attenzione deve essere posta a non interferire con reti tecnologiche esistenti o già predisposte e adottando tecnologie a basso impatto invasivo che alterino il meno possibile le condizioni delle strade e delle aree municipali;
- (b) le strade di accesso alle proprietà ed il traffico locale non devono essere interrotte più dello stretto indispensabile al lavoro di costruzione;
- (c) l'operatore è obbligato ad eseguire i lavori in modo da minimizzare l'impatto sul traffico e da assicurare una costante attenzione alla sicurezza;
- (d) nel rispetto della normativa vigente e con le modalità da questa stabilite, sul cantiere deve essere esposto un cartello indicante le date di inizio e fine lavoro, i motivi del lavoro, il committente e l'indicazione ed il recapito telefonico della persona responsabile da poter eventualmente contattare;
- (e) il verde urbano, dove possibile, non deve essere danneggiato dalla costruzione di infrastrutture dell'operatore. Questi deve comunque garantire che sia possibile la futura ripiantumazione. Ogni lavoro eseguito in aree piantumate deve essere eseguito, conformemente a quanto stabilito per la tutela del patrimonio arboreo ed arbustivo della città, e subordinatamente all'acquisizione del Nulla Osta preventivo dell'ufficio Ambiente del Comune;
- (f) i materiali di pregio provenienti dai disfacimenti e dalle escavazioni devono essere accatastati e custoditi in modo conveniente e devono considerarsi proprietà comunale;
- (g) il reperimento di cose di interesse artistico, storico, archeologico, scientifico, ecc., deve essere comunicato immediatamente al Comune. I reperti non devono essere demoliti, alterati né essere rimossi senza l'autorizzazione del Comune o altra autorità preposta. Fatta eccezione per i diritti che spettano allo Stato a termini di legge, appartiene al Comune la proprietà degli oggetti di valore che interessano la scienza, la storia, l'arte, l'archeologia,

- ecc., compresi i relativi frammenti che si dovessero reperire durante l'esecuzione delle opere di alterazione del suolo e del sottosuolo;
- (h) il drenaggio dei pozzetti, ove necessario e previsto, deve essere concordato con il Comune;
  - (i) il riempimento delle trincee di scavo e il ripristino della superficie stradale deve essere eseguito a perfetta regola d'arte e in coordinamento con il Comune. I chiusini, per la copertura dei pozzetti, devono essere installati su apposito anello portachiusino (in grado di supportare carichi stradali di prima categoria) senza inframmissione di legni, mattoni, scaglie di mattoni, ecc., devono risultare a perfetto livello stradale e così mantenuti. In caso di necessità di modifiche, queste devono essere concordate con il Comune;
  - (j) le infrastrutture devono essere eseguite a regola d'arte, dove possibile senza scavo. In ogni caso massima attenzione deve essere posta a non interferire con reti tecnologiche esistenti o già predisposte e adottando tecnologie che alterino il meno possibile le condizioni delle strade e delle aree municipali (minitrincee);
  - (k) le singole tratte di strada, così come definite nel progetto esecutivo approvato, non devono essere disselciate per più di tre giorni, sempre che non vi siano soluzioni tecniche che evitino di disselciare le strade. Ogni eventuale eccezione deve essere preventivamente concordata con il Comune. In ogni caso l'operatore deve garantire che il tratto di strada interessato sia il più corto possibile;
  - (l) ogni eventuale costo connesso alla posa, operazione, manutenzione e rinnovo di infrastrutture è a carico del concessionario o dell'operatore delegato. In ogni caso i costi per l'adattamento delle reti dell'Amministrazione o la riparazione di danni causati al suolo pubblico dovuti all'attività dell'operatore e del concessionario sono a carico del medesimo;
  - (m) in caso di modifiche o di altri interventi relativi alle infrastrutture municipali, che richiedano adattamenti o variazioni delle infrastrutture di reti di servizi dell'operatore posate nelle vicinanze, questi, avvengono a cura e a carico dello stesso;
  - (n) durante la costruzione delle opere devono essere rispettate tutte le norme applicabili in materia di uso di suolo pubblico. In particolare, ai sensi dell'art. 9 Direttiva P.C.M. 3 marzo 1999, qualora i lavori interessino i marciapiedi e le altre pertinenze stradali, dovrà essere garantita, per quanto possibile, la fruibilità degli spazi anche alle persone affette da ridotta o impedita capacità motoria. Dovranno pertanto essere osservate le prescrizioni di cui agli artt. 4 e 5 del D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503, tramite la predisposizione di adeguate transennature e il ripristino della continuità dei passi carrai con appositi accorgimenti. Il Comune dovrà verificare, in sede di approvazione del progetto esecutivo, se tali adempimenti siano o meno previsti;
  - (o) ai fini della verifica dell'impatto delle opere sull'ambiente sono fatte salve le disposizioni del D.P.R. 12 aprile 1996, nelle ipotesi in cui gli interventi in materia di servizi a rete coincidano con i progetti di infrastrutture di cui al punto 7 dell'allegato b) al richiamato Decreto, inclusi nell'elenco delle tipologie progettuali soggette a detta valutazione;
  - (p) Gli attraversamenti trasversali con strutture sopraelevate devono essere realizzati mediante sostegni situati fuori della carreggiata con distanze che consentano futuri ampliamenti e comunque devono essere ubicati ad una distanza dal margine della strada uguale all'altezza

del sostegno misurata dal piano di campagna. Per gli attraversamenti con impianti inerenti i pubblici servizi, detta distanza può essere ridotta ove lo stato dei luoghi o particolare

5. Al termine dei lavori:

- a) Il concessionario si deve impegnare ad effettuare il collaudo delle opere eseguite mediante personale abilitato e, quando espressamente richiesto dalle norme di legge e da regolamenti, tramite professionisti iscritti ad albo professionale di gradimento del Comune;
  - b) Il professionista o tecnico incaricato dovrà provvedere alla verifica dei lavori con particolare riferimento alle fasi di riempimento, stesa di sottofondi, ripristino provvisorio, valutando successivamente il ripristino definitivo, previa acquisizione di campioni sui lavori svolti;
  - c) al termine delle opere, il professionista o tecnico incaricato rilascerà certificazione della perfetta esecuzione delle opere e della piena rispondenza alle prescrizioni del Comune;
  - d) Il Concessionario o operatori delegati rimangono responsabili, secondo quanto previsto dalla vigente normativa, nei confronti del Comune e di terzi per eventuali danni, anche se rilevati dopo che l'opera sia stata collaudata.
  - e) Gli oneri relativi al costo delle verifiche, certificazioni delle prove tecnologiche necessarie per la valutazione della esecuzione dei lavori, sono a totale carico del concessionario o degli operatori;
  - f) A seguito della consegna delle certificazioni di collaudo il Tecnico Comunale incaricato dal Comune, effettuerà un'ispezione e redigerà un verbale di constatazione sulla esecuzione dei lavori. Qualora da tale ispezione emergano errori di esecuzione o il non rispetto delle norme, il concessionario deve provvedere, entro 15 giorni, alla correzione delle opere, in caso contrario il Comune può provvedere direttamente addebitandone le spese all'Operatore tramite l'escussione delle fidejussioni, salvo l'obbligo del Comune di segnalare all'organo di polizia stradale le violazioni alle norme del Codice della Strada e salvo la possibilità di attivare le procedure di esecuzione in danno derivanti dall'applicazioni delle sanzioni amministrative accessorie previste per le norme eventualmente violate. Soggetto trasgressore sarà ritenuto il concessionario in qualità di soggetto titolare nonostante che la concessione sia stata richiesta e sottoscritta con potere di delega da un operatore incaricato;
7. Qualora in sede di esecuzione dei lavori dovesse risultare necessario apportare al progetto esecutivo, variazioni in corso d'opera che non alterino, i dati fondamentali del progetto, tali variazioni, concordate per le vie brevi con il Comune, possono essere eseguite e il progetto modificato deve essere trasmesso entro il termine dell'esecuzione delle opere;
8. Richiamando l'art. 67 comma 6 del DPR 495/92, le opere di attraversamento e di occupazione possono essere utilizzate solo dopo l'esito positivo del collaudo che è limitato alla verifica della rispondenza tra le prescrizioni dell'atto di concessione e la realizzazione effettiva delle opere.

**Art. 15 – Criteri per l'applicazione del canone concessorio non ricognitorio ex art. 27 comma 7 e 8 D.Lgs. 285/92 s.m.i.**

1. La definizione di canone di concessione non ricognitorio si ricava, dalla Circolare 43/E/4/164 del 20/02/1996 del Ministero delle Finanze, Dipartimento entrate – Direzione

Centrale Fiscalità locale, la quale pone l'accento su parametri relativi *"al valore economico della concessione o licenza e sul vantaggio particolare derivante al singolo dall'occupazione del suolo pubblico"*. La normativa di riferimento è quella contenuta nel nuovo Codice della Strada e precisamente nell'art. 27, commi VII e VIII, nei quali si ricava *"quella funzione di corrispettivo svolta dal canone, quella funzione di vera e propria controprestazione per l'uso particolare del suolo pubblico"*. Ed in effetti ecco quanto stabilito dai commi citati dell'art. 27 del nuovo Codice della Strada: *"La somma dovuta per l'uso o l'occupazione delle strade e delle loro pertinenze può essere stabilita dall'Ente proprietario della strada in annualità ovvero in unica soluzione. Nel determinare la misura della somma si ha riguardo alle soggezioni che derivano alla strada o autostrada, quando la concessione costituisce l'oggetto principale dell'impresa, al valore economico risultante dal provvedimento di autorizzazione o concessione e al vantaggio che l'utente ne ricava"*. Precisata così la natura del canone concessorio non ricognitorio, la citata Circolare, passa a delineare la differenza dal canone ricognitorio, sottolineando che *"in altri casi il canone rappresenta esclusivamente la somma dovuta a titolo di riconoscimento del diritto di proprietà dell'ente locale sul bene oggetto della concessione (da qui la determinazione di canone ricognitorio), la cui determinazione avviene senza alcuna relazione con i sopra citati parametri del beneficio economico e dell'utilità particolari ritraibili dall'occupazione"*. La legge, dunque, ammette la concorrenza tra canone concessorio non ricognitorio e la TOSAP (ovviamente ogniqualvolta ricorrono i presupposti per la sua applicazione). Si allude all'art. 17, comma 63, della Legge 15 maggio 1997 n. 127 il quale dispone che gli Enti Locali possono stabilire riduzioni della TOSAP fino ad arrivare alla totale esclusione dell'imposizione nei riguardi di quelle occupazioni per le quali viene riscosso il canone di concessione non ricognitorio. Del resto tale concorrenza, oltre ad essere prevista e regolamentata dalla Legge, è ammissibile tenuto conto anche della diversa natura dal canone concessorio non ricognitorio e dalla TOSAP. Quest'ultima, infatti, riveste una specifica natura tributaria e forma oggetto di una obbligazione che trova la sua fonte, non già nell'atto amministrativo di autorizzazione o di concessione, ma direttamente nella legge che ne determina rigidamente il contenuto, sulla base di criteri oggettivi e prestabiliti, ogniqualvolta vi è una materiale occupazione del suolo pubblico che determina il venir meno per la collettività della disponibilità di porzioni di strade restituibili però alla loro funzione con la semplice rimozione di quanto determina l'occupazione (nel caso di mercati settimanali, ad esempio, ci si può riferire ai banchi di vendita, alle strutture accessorie, etc.) (in tal senso Cass., 20 maggio 1992 n. 6058 e Cass., n. 253/98). Il canone concessorio non ricognitorio, invece, a differenza della TOSAP trova la sua fonte in un atto concessorio ed ha carattere patrimoniale essendo esso ancorato, come chiarito dall'art. 27 del nuovo Codice della Strada e dalla già sopra citata Circolare del Ministero delle Finanze, *"al valore economico della concessione o licenza e sul vantaggio particolare derivante al singolo dall'occupazione del suolo pubblico"*. Il canone concessorio non ricognitorio, dunque, verrà applicato nel provvedimento di concessione e determinato secondo i parametri sopra descritti e nel rispetto dei criteri di uniformità di indirizzo già adottati dal Comune, ovvero, nel rispetto dei criteri stabiliti dalla Giunta Comunale ogni biennio in occasione dell'adeguamento dei canoni secondo l'indice ISTAT, oltre a quanto indicato nel comma seguente;

2. Il canone concessorio non ricognitorio è una entrata patrimoniale che non grava direttamente sul cittadino, bensì va a tassare il business delle aziende che utilizzano il suolo pubblico pertinente alle strade di proprietà dell'ente, per scopi commerciali con fini di lucro.

Sono soggetti a tale canone le occupazioni relative a erogazioni di servizi pubblici in regime di concessione amministrativa:

- Condutture sotterranee per la distribuzione di acqua potabile, gas, energia elettrica, linee telefoniche sotterranee, intercapedini, manufatti e simili, contenitori sotterranei di cavi,

condutture e linee elettriche e telefoniche. Linee elettriche, telefoniche e telegrafiche;  
 - Pozzetti, cabine telefoniche ed elettriche, camerette di ispezione, botole, tombini, griglie e qualsiasi altro manufatto posto sul suolo pubblico;  
 - Sostegni di lampade per illuminazione stradale o di linee elettriche, telefoniche o telegrafiche in legno o metallo;  
 - Tralicci di elettrodotto.

Sono esclusi dal canone le occupazioni di sottosuolo e soprassuolo con reti di proprietà del Comune.

Sono altresì escluse altre forme di occupazione, quali : chioschi edicola e strutture assimilabili (es. per la vendita di giornali e riviste, somministrazione di alimenti e bevande o vendita di altri articoli diversi); elementi di arredo, distinti, in genere, tra elementi di arredo destinati all'esercizio dell'attività e quelli con pubblicità; impianti pubblicitari, comprese le preinsegne (frecce di indicazione); pensiline, con pubblicità o meno; depositi vari all'aperto su aree comunali; aree destinate ad impianti di autolavaggio e distributori di carburante;

3. Il canone non ricognitorio è compatibile e cumulabile con la tassa per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche (TOSAP) attesa la diversa natura giuridica dei due istituti: il canone ha natura patrimoniale e trova il suo fondamento nell'esigenza dell'Ente proprietario del suolo di trarre un corrispettivo dall'occupazione e dall'uso esclusivo concessi a terzi (contrattualmente o sulla base di un provvedimento amministrativo), mentre la TOSAP ha natura tributaria ed è dovuta all'Ente impositore quando si verificano determinati presupposti che il legislatore ritiene indicatori, anche indiretti, di capacità contributiva.

#### **Art. 16– Formula per la determinazione del canone di concessione;**

Formula per la determinazione del canone annuale di concessione:

$$C = \{[(C_c \times L_a \times T_p \times K_u) \times K_i] + (V \times L_a) \times [0,003 + 0,002]\} \times R_e$$

dove:

$C_c$  = è il valore medio concessorio dell'unità di superficie<sup>1</sup> del suolo è pari ad € 5,00.

$L_a$  = è la lunghezza dell'attraversamento in metri lineari.

$T_p$  = è la larghezza della fascia d'ingombro<sup>2</sup> o del fiancheggiamento

$K_u$  = è il coefficiente di maggiorazione secondo il tipo dell'interferenza, ed è pari a:

$K_u = 0,7$  qualora l'attraversamento o fiancheggiamento avvenga fuori da aree pavimentate;

$K_u = 1,3$  qualora l'attraversamento o fiancheggiamento avvenga in corrispondenza di aree pavimentate;

$K_u = 0,3$  qualora trattasi di attraversamento aereo con sostegni o mensole ubicate fuori dalla proprietà del Comune;

$K_u = 1,5$  qualora trattasi di attraversamento aereo con sostegni o mensole ubicate all'interno della proprietà del Comune.

$K_i$  = è il coefficiente di maggiorazione in relazione all'importanza della strada:

$K_i = 1,5$  Strade, spazi ed aree pubbliche di 1<sup>a</sup> categoria: tutte, quelle esistenti all'interno della perimetrazione del centro storico del capoluogo come da delimitazione del piano regolatore. Strade centro storico;

$K_i = 1,2$  spazi ed aree pubbliche di 2<sup>a</sup> categoria: tutte quelle che ricadono nella rimanente perimetrazione del centro abitato del capoluogo e quelle del Terminillo alla distanza dei centri abitati ed all'importanza degli stessi;

$Ki^1 2$  = Strade, spazi ed aree pubbliche di 3<sup>a</sup> categoria: tutte quelle esistenti nelle frazioni.

V = valore, al metro lineare, delle opere da realizzare dal Concessionario.

0,003 = (1,5% x 20%) = prodotto dell'incidenza della manutenzione annua sul valore dell'opera per il vantaggio del Concessionario per manutenzione.

0,002 = maggiore onere di sorveglianza per la gestione della strada pari al 2% del valore dell'opera da realizzare dal Concessionario.

Re = coefficiente di maggiorazione per redditività dell'impresa desunto dal Margine Operativo Lordo (MOL) rapportato al fatturato dell'impresa (importi desunti dall'ultimo bilancio approvato):

Re = 0,90 per indice MOL inferiore od uguale a 10%

Re = 1 per indice MOL superiore a 10% ed inferiore/uguale a 18%

Re = 2 per indice MOL superiore a 18%.

Il canone dovuto per l'intera concessione si calcola moltiplicando il canone annuale di concessione per la durata della concessione.

Occupazioni con:

b) pozzetti, cabine telefoniche ed elettriche, camerette di ispezione, botole, tombini, griglie e qualsiasi altro manufatto posto sul suolo pubblico;

c) sostegni di lampade per illuminazione stradale o di linee elettriche, telefoniche o telegrafiche;

d) tralicci di elettrodotto;

canone = € 75,00 x Ki

#### **Art. 17 - Procedimento di manutenzione**

1.- Gli interventi di manutenzione si distinguono in "programmati" e "d'urgenza".

2.- Gli interventi "programmati" sono disciplinati dal procedimento di concessione.

3.- In caso di lavori di pronto intervento, il richiedente avvertirà immediatamente dell'inizio dei lavori, per le eventuali incombenze relative al traffico stradale, il Comune, il Comando di Polizia Municipale, assumendosi tutte le responsabilità e provvedendo alle cautele del caso per non arrecare danni a persone o cose.

Per tale procedura d'urgenza è ammessa anche la comunicazione a mezzo fax, telegramma da trasmettere lo stesso giorno in cui si presenta la necessità di intervenire d'urgenza.

4.- Il richiedente, qualora si apportino modifiche strutturali e sostanziali degli impianti esistenti, è tenuto a produrre le regolari domande corredate della documentazione di cui al procedimento programmabile, entro dieci giorni dalla comunicazione. Data l'assenza di programmazione,

<sup>1</sup> Il valore medio concessorio dell'unità di superficie viene determinato per assimilazione dell'indennità di occupazione temporanea, stabilita dalla legislazione degli espropri in 1/12 del valore di esproprio per ciascuno di occupazione. Il valore medio dell'indennità di esproprio viene assunto sul valore medio di 93,50 €/mq in area urbana e ridotto cautelativamente del 35% per tenere conto delle aree periferiche e frazionali. Tale valore risulta, comunque, inferiore, ma congruo, con quanto applicato dall'ANAS (5,16456 €/mq).

<sup>2</sup> La larghezza dell'ingombro è quella effettiva del cavidotto o della tubazione o del cavo (aereo precordato o aereo al lordo di eventuali guaine) come comunicato dal gestore e verificato in contraddittorio con il tecnico comunale incaricato. In caso di mancata o ritardata comunicazione si assume la larghezza dell'elemento commerciale più probabilisticamente simile.

riguardo a questi ultimi interventi, il Comune accerterà l'effettiva urgenza dell'intervento. Nel caso di realizzazione di interventi di modesta entità il concessionario o l'operatore delegato potrà presentare solo una planimetria con indicata l'esatta ubicazione dell'intervento, il tracciato o l'occupazione dei cantieri temporanei stradali e degli scavi eseguiti;

5.- Per il concessionario di un pubblico servizio e operatori delegati In deroga alle disposizioni di cui al comma precedente viene prorogato il termine da 10 giorni a 30 giorni, il Comune acconsente a definire il seguente procedimento alternativo che consente al Gestore del pubblico servizio di razionalizzare e potenziare il servizio di risposta all'utenza. Per tale ragione il Concessionario è obbligato ad ottenere il titolo abilitativo differito necessario. Tale titolo verrà rilasciato dal Comune per ogni ambito di intervento di 500 metri di raggio, subordinatamente al pagamento dei diritti istruttori fissati dal Comune ed alla presentazione degli elaborati progettuali necessari in funzione alla tipologia di intervento. Il Concessionario di un pubblico servizio o l'operatore delegato potrà trasmettere tale documentazione entro 30 giorni dall'esecuzione dell'intervento debitamente comunicato nella forma di urgenza, allegando copia dell'avviso di inizio dei lavori e autocertificazione in merito alla sussistenza di motivate ragioni di indifferibilità ed urgenza dell'intervento. L'istanza mensile potrà essere anche cumulativa di tutti gli interventi svolti in ragione dell'indifferibilità ed urgenza. [Il pagamento dei diritti potrà avvenire in unica soluzione, utilizzando ad es. anche un unico bollettino di c/c postale. L'importo dei diritti va calcolato tenendo conto del numero degli interventi per ogni ambito convenzionale di 500 metri di raggio, ovvero moltiplicando l'importo unitario stabilito dal Comune per ogni ambito convenzionale];

6.- Le istanze atte ad ottenere il titolo o i titoli differiti in ragione di interventi manutentivi indifferibili ed urgenti, vanno trasmesse dal Concessionario in qualità di gestore del pubblico servizio. Il Concessionario potrà delegare ogni anno anche soggetti operatori individuati. La delega formale deve essere trasmessa formalmente ogni anno al Comune ed ogni variazione. Il soggetto operatore delegato potrà sottoscrivere per conto del gestore del pubblico servizio l'atto di concessione, nonché l'istanza di concessione, avendo cura di allegare su ogni istanza la copia della delega formale annuale rilasciata dal gestore;

#### **Art. 18 – Disciplina transitoria ed occupazioni preesistenti**

1. Ai sensi dell'art. 234 comma 1 del D.Lgs. 285/92 s.m.i., le norme relative al rilascio delle autorizzazioni e concessioni previste dal titolo II del Codice della Strada ed alle relative formalità di cui agli artt. 26 e 27, si applicavano dopo sei mesi dall'entrata in vigore del Codice della Strada. Per tale ragione, nella fattispecie degli usi speciali regolamentati dal presente regolamento, il Comune non può stabilire un periodo transitorio durante il quale restano consentite le occupazioni preesistenti (art. 234 comma 1, D.Lgs. 285/92 s.m.i.). Per tale ragione tutte le speciali occupazioni realizzate prima dell'entrata in vigore del Codice della Strada vanno regolarizzate da parte degli interessati mediante richiesta di rilascio di nuove concessioni, salvo i casi in cui la legge prevede espressa non applicabilità delle norme del Codice della Strada;
2. Per tutte le speciali occupazioni indicate nell'art. 234 comma 1 del D.Lgs. 285/92 s.m.i. di cui al presente regolamento, viene stabilito legittimamente il periodo transitorio di legittimità delle speciali occupazioni di un mese a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento;

#### **Art. 19 - SANZIONI**

1.- Qualora il concessionario in genere non si attenga alle disposizioni contenute nella convenzione generale e nelle singole concessioni e/o autorizzazione e alle condizioni alle quali i competenti uffici hanno subordinato il rilascio delle concessioni stesse, l'Amministrazione Comunale esercita i poteri sanzionatori di cui alle norme che seguono.

2.- Il Comune, i funzionari degli uffici competenti e quanti altri autorizzati fanno osservare le disposizioni del presente Regolamento e della convenzione di concessione. In caso di violazione, elevano contestazione.

3.- L'Amministrazione Comunale in caso di reiterate inadempienze alle norme del presente Regolamento, si riserva il diritto di revocare la concessione e di provvedere d'ufficio alle necessarie opere di ripristino dello stato dei luoghi a spese dei titolari della stessa escutendo le relative fidejussioni.

## **Art. 20 - Penalità**

1.- Oltre alle eventuali sanzioni pecuniarie stabilite dalla normativa vigente in materia, sono previsti i seguenti casi di applicazione di penali di natura civilistica, fermo restando il risarcimento dell'eventuale maggior danno:

- (a) per lavori eseguiti in difformità delle prescrizioni contenute nella concessione, sia per quanto riguarda l'esecuzione tecnica dello scavo e della infrastruttura sotterranea sia per quanto riguarda il relativo ripristino. La penale viene fissata in € 30,00 per ogni giorno di ritardo rispetto al termine ultimo fissato da dare compiuti gli interventi in un atto di diffida del Comune;
- (b) per lavori eseguiti oltre il termine di ultimazione fissato nella concessione. La penale viene fissata in € 30,00 per ogni giorno di ritardo rispetto al termine ultimo fissato da dare compiuti gli interventi in un atto di diffida del Comune;
- (c) per scavi la cui lunghezza ecceda quella autorizzata. La penale viene fissata in € 100,00 per ogni variazione accertata dal Comune e non comunicata. Il Concessionario, infatti, ha sempre l'obbligo di comunicare le varianti in corso d'opera;
- (d) per gli interventi di manutenzione delle infrastrutture che intervengano oltre i termini fissati nella convenzione di concessione. La penale viene fissata in € 50,00 per ogni giorno di ritardo rispetto al termine ultimo fissato da dare compiuti gli interventi in un atto di diffida del Comune;
- (e) per l'ipotesi che le strade rimangano prive di sovrastruttura stradale (ripristino provvisorio) per più di 10 giorni. La penale viene fissata in € 50,00 per ogni giorno di ritardo rispetto al termine ultimo fissato da dare compiuti gli interventi in un atto di diffida del Comune;
- (f) per mancata esecuzione degli interventi di modifica o messa in condizioni di sicurezza delle infrastrutture sotterranee resi necessari da interventi di manutenzione o da modifiche alla sede stradale, decise dal Comune. La penale viene fissata in € 50,00 per ogni giorno di ritardo rispetto al termine ultimo fissato da dare compiuti gli interventi in un atto di diffida del Comune;

- (g) Le penali vanno richieste con apposito atto del Comune ed attivate con poteri dirigenziali ex art. 107 D.Lgs. 267/00;
- (h) per l'accertamento, da parte del Comune, della mancanza dei requisiti di urgenza dichiarati in occasione di interventi di manutenzione. La penale viene fissata in € 200,00 per ogni accertamento del Comune;
- (i) nel caso di ritardata comunicazione di fine lavori e richiesta di collaudo, ovvero nel caso della messa in esercizio dei nuovi impianti senza il collaudo prescritto ex art 67 comma 6 DPR 495/92. La penale viene fissata in € 50,00 per ogni giorno di ritardo rispetto al termine indicato nell'atto concessorio o di autorizzazione;

[Gli importi delle penali si intenderanno rivalutate a gennaio di ogni due anni in funzione della intera rivalutazione dell'indice ISTAT basato sul consumo medio delle famiglie medie di impiegati ed operai].

#### **ART. 21 – Applicazione e regime transitorio.**

Il presente regolamento entra in vigore nel mese successivo alla data della sua approvazione e sarà applicato a tutte le richieste di manomissioni che perverranno al protocollo generale del Comune dopo la data della sua entrata in vigore.

#### **ART. 22 – Norma stralcio.**

Il presente Regolamento annulla e sostituisce tutte le precedenti norme regolamentari approvate dal Comune circa le occupazioni delle strade e pertinenze, per la concessione di interventi nel suolo, sottosuolo e soprassuolo e per la razionale gestione dei cantieri temporanei stradali, nelle parti incompatibili.