



DISCIPLINARE PER L'ESECUZIONE DI INTERVENTI IN CORRISPONDENZA DELLE SEDI STRADALI PROVINCIALI

del Settore delle Strade e dei Trasporti



Aggiornamento Delibera di C.P. _____

DISCIPLINARE PER L'ESECUZIONE DI INTERVENTI IN CORRISPONDENZA DELLE SEDI STRADALI PROVINCIALI

Aggiornamento Delibera di C.P. del

Dirigente:

arch. Pierpaola Archini

Gruppo di lavoro:

geom. Marco Erculiani

geom. Alessandro Giannoni

Sig.ra Vilma La Micela

geom. Aldo Regoli

ing. Enrica Savoldi

geom. Luca Scalmati

geom. Enzo Zavanella

ing. Luisa Zavanella

Contributo di professionisti esterni:

ing. Paolo Pezzagno - Brescia (incarico professionale)

INDICE

Titolo I: Disposizioni generali	5
Art. 1 Oggetto e ambito di applicazione	5
Art. 2 Definizioni	5
Art. 3 Concessione, autorizzazioni e nulla osta	8
Art. 4 Parere preventivo	9
Titolo II: Procedimento per l'istruttoria della pratica	10
Art. 5 Istanza per il di rilascio autorizzazione, concessioni e nulla osta.....	10
Art. 6 Istruttoria.....	11
Art. 7 Conferenze di servizi per infrastrutture digitali (BUL)	11
Art. 8 Rilascio della concessione, autorizzazione o nullaosta	12
Art. 9 Diniego	12
Art. 10 Durata e rinnovo.....	12
Art. 11 Proroga di inizio e fine lavori	13
Art. 12 Annullamento, revoca, modifica e rinuncia	13
Art. 13 Subentro e voltura.....	13
Art. 14 Divieti	14
Art. 15 Lavori abusivi	14
Art. 16 Oneri per il rilascio	14
Art. 17 Depositi cauzionali	15
Art. 18 Convenzioni speciali	16
Art. 19 Obblighi e responsabilità dei titolari di concessioni, autorizzazioni e nullaosta	16
Art. 20 Sanzioni	17
Art. 21 Interventi urgenti.....	18
Titolo III: Aspetti Tecnici	19
Art. 22 Disposizioni generali valide per tutte le tipologie d'intervento.....	19

Art. 23	Metodologia di scavo a cielo aperto e modalità di ripristino	21
Art. 24	Metodologia di perforazione orizzontale e modalità di ripristino	25
Art. 25	Disposizioni generali per la posa di infrastrutture digitali	26
Art. 26	Metodologia di scavo a cielo aperto per infrastrutture digitali e modalità di ripristino .	28
Art. 27	Metodologia di perforazione orizzontale per infrastrutture digitali e modalità di ripristino	32
Art. 28	Metodologia di scavo con minitrincea e microtrincea per infrastrutture digitali e modalità di ripristino	34
Art. 29	Percorrenze e attraversamenti aerei.....	40
Art. 30	Tubazioni in pressione	41
Art. 31	Pozzetti, chiusini e griglie.....	42
Art. 32	Limitazione della circolazione stradale derivante da cantieri	43
Art. 33	Vigilanza	43
Art. 34	Accertamento della regolare esecuzione dei lavori e svincolo della cauzione.....	43
Allegati	Errore. Il segnalibro non è definito.

Titolo I: Disposizioni generali

Art. 1 Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente documento disciplina l'organizzazione e lo svolgimento delle funzioni provinciali in materia di autorizzazioni, concessioni e nulla osta relativi all'installazione/costruzione di infrastrutture/impianti interferenti con le sedi stradali e le loro pertinenze (in attraversamento o parallelismo) in Provincia di Brescia, con riferimento alle prescrizioni di cui al Codice della Strada (di seguito C.d.S.) e al relativo Regolamento di esecuzione e di attuazione, approvati rispettivamente con D. Lgs n. 285 del 30/04/1992 e D.P.R. n. 495 del 16/12/1992. Nel caso di infrastrutture digitali, il presente Regolamento richiama anche il Codice delle comunicazioni elettroniche (D. Lgs. 1 agosto 2003 n. 259), il D.M. del 01 ottobre 2013 "Specifiche tecniche delle operazioni di scavo e ripristino per la posa delle infrastrutture digitali nelle infrastrutture stradali" e il D. Lgs. 15 febbraio 2016 n. 33 "Attuazione della direttiva 2014/61/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, recante misure volte a ridurre i costi dell'installazione di reti di comunicazione elettronica ad alta velocità".
2. Il presente documento, inoltre, stabilisce criteri uniformi per la posa, la manutenzione e l'esercizio degli impianti dei servizi a rete di interesse pubblico, ubicati e da ubicare nel suolo e sottosuolo di pertinenza della Provincia di Brescia. Gli indirizzi contenuti nel presente documento si riferiscono a corsi d'acqua, condutture idriche, reti di acquedotti, reti elettriche, reti di illuminazione pubblica, semaforica e di telesorveglianza, reti di telecomunicazioni elettroniche, reti di teleriscaldamento, reti fognarie, e reti di gas o altri impianti ed opere e alle rispettive infrastrutture di contenimento che possono comunque interessare la proprietà stradale e le relative fasce di rispetto.
3. Le disposizioni e le prescrizioni contenute nel presente documento forniscono criteri uniformi per la posa, la manutenzione e l'esercizio degli impianti dei servizi a rete anche di infrastrutture private non di pubblico interesse (quali ad esempio condotte forzate, ossigenodotti, ecc). La Provincia valuterà, caso per caso, la possibilità di posa di tali infrastrutture su strade di competenza provinciale, ammissibile solo in caso di impossibilità di posa secondo percorsi alternativi e a comprovate necessità tecniche, da documentare attraverso opportuna relazione firmata da tecnico abilitato.
4. Le disposizioni di cui al presente disciplinare si applicano in tutto il territorio provinciale alle strade, aree e relativi spazi soprastanti e sottostanti che appartengono al demanio o patrimonio indisponibile della Provincia e riguardano tutti i soggetti pubblici e privati che, a qualunque titolo, eseguono interventi di scavo e conseguente ripristino su tali aree.
5. I provvedimenti autorizzativi/concessori rilasciati dalla Provincia di Brescia ai sensi del C.d.S. e del suo Regolamento di esecuzione sono emessi fatti salvi i diritti di terzi, ovvero non assorbono qualsiasi provvedimento di carattere urbanistico o edilizio, paesaggistico, ecc. previsto da altre norme specifiche che, pertanto, dovrà formare oggetto di specifica richiesta agli Enti competenti.

Art. 2 Definizioni

1. Ai fini dell'attuazione del presente disciplinare, in conformità con la normativa vigente, si evidenziano le seguenti definizioni e significati:

Ente gestore della strada: ente che ha potere decisionale sulle attività che implicano l'utilizzo della strada e che è responsabile dell'applicazione dei limiti delle prescrizioni disciplinate; in questo caso la Provincia di Brescia.

Provvedimento autorizzativo: l'atto di autorizzazione, concessione o nulla osta rilasciato dall'ente gestore della strada.

Concessione: provvedimento autorizzativo attraverso il quale la Provincia conferisce, attribuisce o trasferisce ex novo posizioni giuridiche attive al destinatario, ampliandone la sfera giuridica. Le concessioni trasferiscono al privato il “potere” o la “facoltà” di eseguire le opere, ferma restando la “titolarità” che resta in capo alla Provincia. È rilasciato ai sensi dell'art. 26 del C.d.S..

Autorizzazione: provvedimento autorizzativo attraverso il quale la Provincia, nell'esercizio di un'attività discrezionale amministrativa, provvede alla rimozione di un limite legale posto all'esercizio di un'attività inerente ad un diritto soggettivo o ad una potestà pubblica che devono necessariamente preesistere in capo al destinatario. È rilasciato ai sensi dell'art. 26 del C.d.S..

Concessionario: colui che, con un provvedimento autorizzativo, usufruisce di una concessione.

Nulla osta: provvedimento autorizzativo attraverso il quale la Provincia dichiara di non avere opposizioni o osservazioni in ordine all'adozione di un provvedimento da parte di un'altra autorità.

Occupazione permanente: occupazione di carattere stabile di durata pari o superiore all'anno, effettuata a seguito del rilascio del provvedimento autorizzativo, che comporti o meno la presenza di manufatti o impianti.

Occupazione temporanea: occupazione di durata inferiore all'anno, sia essa giornaliera, settimanale, mensile o comunque periodica, effettuata in base ad un provvedimento con effetto temporaneo.

Spese istruttorie: le somme di denaro dovute dai richiedenti per il rilascio dei provvedimenti autorizzativi disciplinati dal presente disciplinare secondo gli importi deliberati dalla Provincia in vigore al momento di presentazione della domanda ai sensi dell'art. 27 del C.d.S..

Soprasuolo stradale: lo spazio localizzato a livello della superficie stradale.

Sottosuolo stradale: lo spazio localizzato al di sotto della superficie stradale.

Sede stradale: superficie compresa entro i confini stradali. Comprende la carreggiata e le fasce di pertinenza (art. 3, comma 1, punto 46 del C.d.S.).

Confine stradale: limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato; in mancanza, il confine è costituito dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o dal piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea (art. 3, comma 1, punto 10 del C.d.S.).

Centro abitato: insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine. Per insieme di edifici si intende un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada (art. 3, comma 1, punto 8 del C.d.S.).

Banchina: parte della strada compresa tra il margine della carreggiata ed il più vicino tra i seguenti elementi longitudinali: marciapiede, spartitraffico, arginello, ciglio interno della cunetta, ciglio superiore della scarpata nei rilevati (art. 3, comma 1, punto 4 del C.d.S.).

Carreggiata: parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli; essa è composta da una o più corsie di marcia ed, in genere, è pavimentata e delimitata da strisce di margine (art. 3, comma 1, punto 7 del C.d.S.).

Fascia di rispetto: striscia di terreno, esterna al confine stradale, sulla quale esistono vincoli alla realizzazione, da parte dei proprietari del terreno, di costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili (art. 3, comma 1, punto 22 del C.d.S.).

Fascia di pertinenza: striscia di terreno compresa tra la carreggiata ed il confine stradale. È parte della proprietà stradale e può essere utilizzata solo per la realizzazione di altre parti della strada (art. 3, comma 1, punto 21 del C.d.S.).

Piattaforma: parte della sede stradale che comprende i seguenti elementi: una o più carreggiate complanari, le banchine in destra e in sinistra, i margini (eventuali) interno e laterale (comprensivi delle banchine), le corsie riservate, le corsie specializzate, le fasce di sosta laterale e le piazzole di sosta o di fermata dei mezzi pubblici (se esistenti).

Barriera stradale: dispositivo di ritenuta atto a contenere la fuoriuscita dei veicoli dalla piattaforma o comunque a ridurre le conseguenze dannose. È contenuto all'interno dello spartitraffico o del margine esterno alla piattaforma.

Percorrenza sotterranea: la posa dell'infrastruttura sotterranea avviene entro i confini della sede stradale e delle fasce di rispetto al di sotto del piano viabile, includendo tutti i cambi di corsia e/o deviazione di tracciato al di sotto della carreggiata.

Attraversamento sotterraneo: la posa dell'infrastruttura sotterranea interessa tutta la carreggiata (da banchina a banchina) in un'unica soluzione; restano pertanto esclusi tutti i cambi di corsia e/o deviazione del tracciato al di sotto della carreggiata.

Percorrenza aerea: la posa dell'infrastruttura segue l'asse della strada entro i confini della sede stradale e delle fasce di rispetto al di sopra del piano viabile.

Attraversamento aereo: la posa dell'infrastruttura interessa in tutto o in parte la sezione della sede stradale al di sopra del piano viabile.

Tecnologie a basso impatto ambientale: metodologie di posa che permettono di effettuare la posa, il riutilizzo, il risanamento e la sostituzione delle reti dei sottoservizi, tipicamente acqua, telecomunicazioni, energia e fognature, con un nullo o limitato ricorso a scavi a cielo aperto. Vengono sinteticamente anche indicate con il termine "No-Dig" o "Trenchless".

Perforazione orizzontale: tecnologia a basso impatto ambientale che permette la posa di tubazioni nel sottosuolo mediante perforazioni orizzontali e/o sub-orizzontali, guidabili elettronicamente e direzionabili da una postazione remota, dal punto di ingresso a quello di arrivo.

Sistemi georadar: tecnica che permette di rilevare, in maniera non invasiva, la presenza e la posizione di oggetti presenti nel sottosuolo, fino ad una profondità di 3 m, sfruttando la riflessione delle onde elettromagnetiche a frequenze comprese tra 100-600 MHz; si ritiene propedeutica alla perforazione orizzontale guidata.

Conduttori: le corde e i fili, tipicamente metallici, nudi o rivestiti, tesi fra i sostegni delle linee elettriche e destinati a trasportare o a distribuire l'energia elettrica (fra essi compreso il conduttore neutro dei sistemi trifase a quattro fili) o destinati, per le linee di classe zero, alla trasmissione di segnali e comunicazioni.

Infrastrutture digitali: infrastrutture per comunicazioni a banda larga e ultralarga, ai sensi del comma 3 dell'art. 14 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221.

Garanzia: il titolo di garanzia mediante polizza fideiussoria, fideiussione bancaria o deposito cauzionale, costituito dai richiedenti il provvedimento autorizzativo a garanzia della corretta esecuzione delle opere oggetto di autorizzazione, concessione, nulla osta.

Polizza fideiussoria: un contratto in forza del quale una compagnia assicurativa (o un istituto

bancario) si impegna a prestare garanzia per l'adempimento di una prestazione da parte di un contraente-debitore nei confronti di una controparte-beneficiaria.

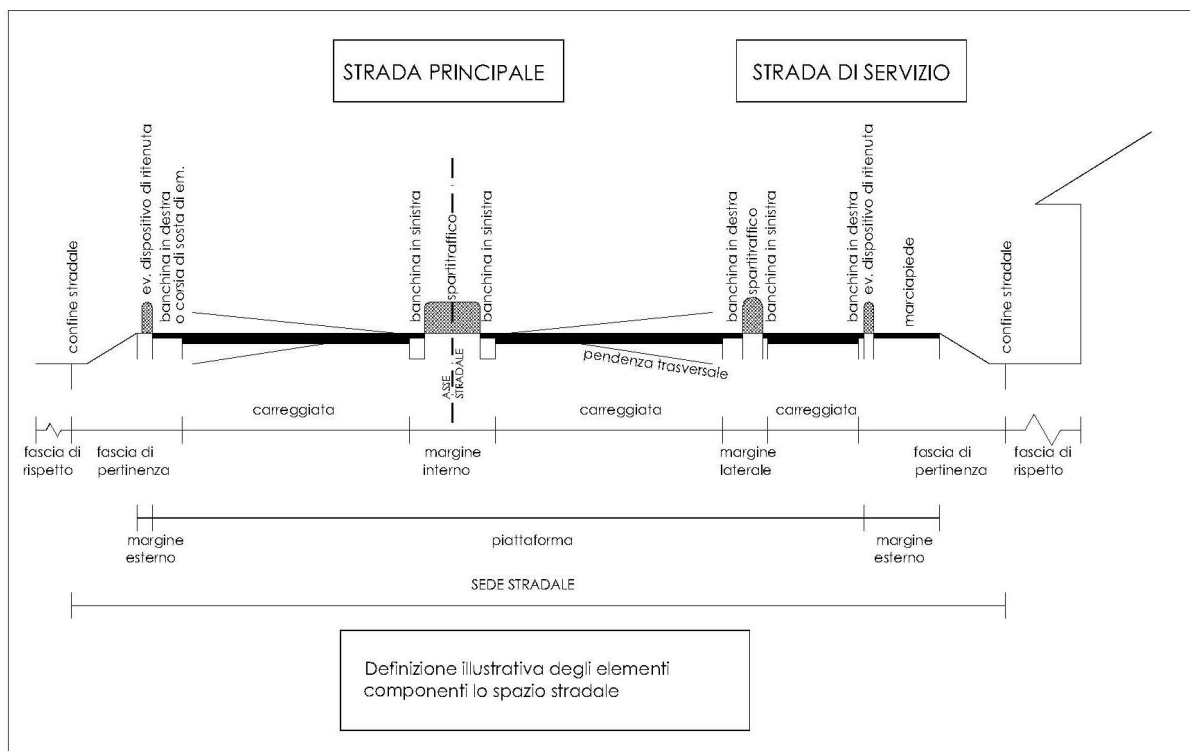


Immagine tratta da "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" - Decreto 05 novembre 2001

Art. 3 Concessione, autorizzazioni e nulla osta

1. L'esecuzione di lavorazioni o l'uso della sede stradale e relative pertinenze e fasce di rispetto sulle strade provinciali è subordinata al rilascio di concessione, autorizzazione e nulla osta da parte della Provincia, ai sensi dell'artt. dal 25 al 28 del C.d.S. e degli artt. dal 65 al 67 del regolamento di esecuzione del C.d.S.
2. Ai fini del presente documento, sulle aree appartenenti al demanio o al patrimonio indisponibile della Provincia, strade, loro pertinenze, la Provincia emette provvedimento di **concessione** per:
 - gli attraversamenti o l'uso con corsi d'acqua (compresi i canali di irrigazione), infrastrutture e impianti tecnologici, di cui all'Art. 1, comma 2;
 - le opere, i depositi e i cantieri stradali ad essi correlati.
3. La Provincia emette provvedimento di **autorizzazione** per la realizzazione di qualsiasi opera, installazione o impianto all'interno di aree appartenenti alla sede stradale oltre che alle fasce di rispetto stradali nonché sulle aree di visibilità.
4. La Provincia emette **nulla osta** in caso di opere rientranti nei tratti di strade provinciali all'interno dei centri abitati con popolazione inferiore ai 10.000 abitanti, per cui il rilascio delle concessioni e delle autorizzazioni è di competenza del Comune. Il rilascio del nulla osta non autorizza in alcun caso il soggetto richiedente a realizzare l'opera in assenza del provvedimento autorizzativo rilasciato dal Comune.
5. I canoni dovuti per l'eventuale occupazione di spazi ed aree pubbliche nei suddetti tratti stradali spettano alla Provincia e sono disciplinati dal "Regolamento per l'applicazione del canone patrimoniale di concessione, autorizzazione o esposizione pubblicitaria" della Provincia di Brescia. Sono in ogni caso dovute anche le spese d'istruttoria da versare con le modalità indicate nel suddetto regolamento.

Art. 4 Parere preventivo

1. È possibile richiedere un parere preventivo, sia che si tratti di impianti di rete di pubblico interesse, sia che si tratti di impianti di rete per infrastrutture private non di pubblico interesse.
2. Con riferimento al Codice dei Contratti pubblici, la progettazione di un'opera si articola secondo livelli successivi di approfondimento tecnico, in modo da assicurare la rispondenza alle finalità relative, la conformità alle norme ambientali e urbanistiche e il soddisfacimento dei requisiti essenziali, definiti dal quadro normativo di settore.
3. Con riferimento al livello progettuale minimo fissato dal Codice dei Contratti pubblici per ottenere il provvedimento autorizzativo di cui al precedente Art. 3, è possibile, sulla base di progetti di livello di dettaglio inferiore, ottenere un parere preventivo da parte dell'Amministrazione; esso consiste in un parere fornito preliminarmente da parte dei Tecnici Provinciali riguardante la fattibilità della realizzazione di un'opera o di un intervento, la sua conformità rispetto alla normativa di settore, alle prescrizioni del presente regolamento nonché la possibile individuazione di sedi di posa alternative, col fine di minimizzare difficoltà tecniche e/o realizzative, richieste di servitù ed eventuali interferenze.
4. L'istanza di parere preventivo deve essere presentata al Settore Strade e Trasporti via pec all'indirizzo viabilita@pec.provincia.bs.it, compilando apposito modulo e accompagnata da una relazione tecnico-illustrativa e dagli opportuni elaborati progettuali utili. La documentazione completa da allegare è specificata nel modulo di richiesta.
5. Il riscontro al parere richiesto è rilasciato entro 60 (sessanta) giorni dalla data di ricevimento dell'istanza o della eventuale documentazione integrativa richiesta. Trascorsi inutilmente 60 (sessanta) giorni dalla richiesta di integrazioni, l'istanza si intende archiviata.
6. Il parere preventivo positivo non costituisce titolo autorizzativo, di concessione o nulla osta, per ottenere il quale dovrà essere presentata specifica istanza di autorizzazione/concessione/nulla osta (di cui al Titolo II) con il livello di progettazione successivo.

Titolo II: Procedimento per l'istruttoria della pratica

Art. 5 Istanza per il di rilascio autorizzazione, concessioni e nulla osta

1. Nel procedimento per il rilascio di atti di autorizzazione, concessione e nulla osta la Provincia osserva quanto disposto dalla L. 241/90, dal D. Lgs. 82/2005 (Codice dell'amministrazione digitale) e dal D.P.R. 445/2000 in particolare essa garantisce, nell'attuazione di sistemi e procedure a ciò finalizzate, la disponibilità, la gestione, l'accesso, la trasmissione, la conservazione e la fruibilità dell'informazione in modalità digitale utilizzando le tecnologie più appropriate in tema di informazione e comunicazione.
2. Per ogni procedimento amministrativo relativo ai provvedimenti autorizzativi di cui all'Art. 3 del presente disciplinare, viene nominato idoneo Responsabile del Procedimento (RdP), secondo quanto previsto dall'Art. 3 del "Regolamento per l'applicazione del canone patrimoniale di concessione, autorizzazione o esposizione pubblicitaria" e svolge i compiti previsti dall'Art. 6 della L. 241/1990.
3. Il procedimento si attiva presentando apposita istanza secondo gli indirizzi dell'Art. 4 del "Regolamento per l'applicazione del canone patrimoniale di concessione, autorizzazione o esposizione pubblicitaria", utilizzando la modulistica di richiesta disponibile sul sito internet istituzionale della Provincia di Brescia, da compilare e firmare digitalmente, mediante invio della domanda all'indirizzo pec: viabilita@pec.provincia.bs.it, come da schemi riportati negli Allegati 2 e 3.
- 4- L'istanza dovrà essere accompagnata da specifica documentazione tecnica del progetto completo e presentata in formato digitale.
5. La documentazione tecnica del progetto dovrà comprendere almeno:
 - Corografia in scala 1:10.000 (oppure 1:5.000);
 - Estratto mappa catastale che comprenda, oltre al tratto interessato dall'intervento, la visione di almeno 50 m di tratto precedente e 50 m di tratto successivo) con perimetrata la sottrazione di suolo pubblico e l'esatta ubicazione delle opere con riferimento alla progressiva stradale con precisione metrica;
 - Estratto del PGT vigente nel Comune;
 - Planimetria generale/progetto in scala non superiore a 1:500 del tratto di strada interessata dal quale risultino indicati:
 - il corpo stradale;
 - eventuali marciapiedi;
 - scarpate, fossi, recinzioni e tutte le pertinenze della strada;
 - i fabbricati esistenti, nella loro consistenza al momento della domanda;
 - le opere che si intendono realizzare;
 - il percorso delle opere, adeguatamente quotati sia planimetricamente che altimetricamente;
 - gli eventuali allacciamenti, individuati dalla misura della distanza tra il confine con la proprietà privata e la rete principale;
 - il diametro delle condutture e la loro profondità di interrimento.
 - Sezioni trasversali in scala almeno 1:100, estese all'intero corpo stradale e sue pertinenze in entrambi i lati della strada, con indicato il confine di proprietà provinciale. Vanno evidenziate e quotate tutte le opere e i manufatti previsti dall'intervento, sia in lato strada che in carreggiata.
 - Particolari costruttivi in scala adeguata
 - Eventuale documentazione fotografica;
6. Documentazione aggiuntiva per casi particolari:
 - In caso di posa di infrastrutture digitali in carreggiata in ambito extraurbano:
 - relazione tecnica attestante:

- che la tipologia di scavo progettualmente previsto è stata scelta secondo i criteri di priorità di cui al D.M. 01/10/2013, con l'indicazione della motivazione della sua adozione;
 - quali siano i motivi legati al posizionamento dell'impianto in carreggiata;
 - che il ripristino della carreggiata è conforme a quanto disposto dal D.M. 01/10/2013;
 - nell'eventualità che venga previsto l'utilizzo della tecnica della minitrincea.
- nel caso in cui il progetto preveda l'installazione della rete in un'infrastruttura di alloggiamento dei sottoservizi già esistente, dev'essere prodotta una relazione esplicativa, in cui sono indicati gli elementi del progetto da realizzare, comprensivi di un cronoprogramma degli interventi specifici come previsto da d.lgs. 33/2016 (Art. 3).

In caso di posa di acquedotti e fognature in pressione in carreggiata in ambito extraurbano:

- relazione tecnica e relativi elaborati grafici, in cui sia certificata l'impossibilità di posa secondo percorsi alternativi o utilizzando fasce di pertinenza stradale o che la posa utilizzando fasce di pertinenza stradale o al di fuori della carreggiata comporta il superamento di particolari difficoltà tecniche;
- asseverazione firmata dal progettista e dal richiedente secondo il modello predisposto dalla Provincia di Brescia e pubblicato nel sito internet della Provincia;
- copia della carta di identità del progettista abilitato;

Per la posa di condotte forzate, ossigenodotti e altre opere di rilevante entità private di cui all'Art. 30 comma 2 del presente disciplinare:

- relazione tecnica accertante le caratteristiche tecniche e costruttive a garanzia della sicurezza in perpetuo della piattaforma stradale e degli utenti della strada firmata da professionista abilitato;
- copia della carta di identità del progettista abilitato.

Art. 6 Istruttoria

1. Le istanze di concessione, autorizzazione, nulla osta sono soggette al pagamento dei diritti di istruttoria ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 405 comma 2 e 3 del Regolamento di esecuzione del C.d.S.
2. Le spese di istruttoria e le modalità di pagamento sono indicate nel modulo di richiesta.
3. Le tempistiche e le modalità per la conclusione del procedimento, per eventuali integrazioni o chiarimenti tecnici a corredo della domanda sono indicate nel "Regolamento per l'applicazione del canone patrimoniale di concessione, autorizzazione o esposizione pubblicitaria" all'Art. 5, disponibile in Allegati.
4. Le istanze dirette al conseguimento di concessioni, autorizzazioni o nulla osta sono inoltre corredate dalla prova dell'avvenuto versamento di quanto dovuto ai sensi dell'Art. 16.
5. Le occupazioni di suolo pubblico compiute ai sensi del Codice delle comunicazioni elettroniche di cui al D. Lgs. 259/2003 e s.m.i. seguono le tempistiche e le modalità contemplate dal decreto medesimo.

Art. 7 Conferenze di servizi per infrastrutture digitali (BUL)

1. In caso di coinvolgimento di più enti, e quindi quando sia necessaria l'acquisizione di più provvedimenti autorizzativi, viene convocata da parte di Regione Lombardia una conferenza dei servizi entro 5 giorni lavorativi dal ricevimento dell'istanza, ai sensi della L. 241/1990, con il dimezzamento dei termini ivi indicati, fermo restando quanto disposto dal comma 5 del presente articolo. La determinazione positiva della conferenza sostituisce a ogni effetto tutti i provvedimenti necessari per l'installazione dell'infrastruttura e vale come dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza dei lavori. In caso contrario, viene rilasciato preavviso di diniego da parte

di uno o più enti ai sensi dell'Art. 10 bis della L. 241/119.

Art. 8 Rilascio della concessione, autorizzazione o nullaosta

1. Una volta conclusa l'istruttoria tecnico-amministrativa e riscontrata la presenza dei presupposti richiesti, viene rilasciato il provvedimento entro 60 giorni dalla presentazione della domanda o delle eventuali integrazioni secondo le modalità dell'Art. 6 del "Regolamento per l'applicazione del canone patrimoniale di concessione, autorizzazione o esposizione pubblicitaria". Per la fattispecie vale il silenzio-dinego (art. 67 comma 4 DPR 495/92).
2. Nel provvedimento sono fissate le condizioni, le norme generali, eventuali prescrizioni particolari, la durata, la somma dovuta per l'occupazione o per l'uso concesso, e il periodo di tempo accordato per l'esecuzione delle opere previste.
3. Il provvedimento dovrà essere costantemente tenuto sul luogo dei lavori, al fine di esibirlo, su richiesta, a tutti i funzionari incaricati dalla Provincia o alle altre Autorità competenti. Il provvedimento in formato digitale è stampato o reso disponibile immediatamente attraverso strumento informatico.
4. Per le occupazioni compiute ai sensi del D. Lgs. 259/2003 e s.m.i., ovvero da altre normative speciali prevalenti, si applicano i diversi termini ivi stabiliti.

Art. 9 Diniego

1. Come disposto dal "Regolamento per l'applicazione del canone patrimoniale di concessione, autorizzazione o esposizione pubblicitaria", se, a parere dell'Amministrazione, dovessero essere riscontrate condizioni ostative al rilascio del provvedimento, deve essere emesso un atto di diniego, sempre nel termine di 60 giorni dalla presentazione della domanda o delle eventuali integrazioni.
2. Nel suddetto atto è contenuto il motivo del diniego e indicato l'organo competente e i termini per l'eventuale ricorso.
3. Il rigetto della domanda non dà diritto al rimborso delle spese istruttorie, né alla restituzione di eventuali documenti presentati.

Art. 10 Durata e rinnovo

1. Le concessioni o le autorizzazioni sono permanenti o temporanee a seconda che la loro durata sia superiore o inferiore a un anno.
2. La durata delle concessioni e delle autorizzazioni permanenti, rinnovabili entro la loro scadenza su richiesta dell'interessato. In assenza di condizioni ostative, la durata massima non può eccedere i 19 anni.
3. La durata dell'occupazione del suolo pubblico per l'impianto di pubblici servizi è fissata in relazione al previsto o comunque stabilito termine per l'utilizzazione dei relativi lavori. Per la concessione relativa ad impianti di pubblici servizi, la durata è determinata in relazione alla durata dei servizi stessi, fissata dalle leggi e dagli atti di concessione che li riguardano.
4. La durata delle autorizzazioni temporanee è indicata nell'atto stesso.
5. Qualora la concessione o l'autorizzazione o nulla osta preveda termini per l'inizio o per la conclusione dei lavori, detti termini sono ritenuti essenziali ed il loro mancato rispetto comporta, in via ordinaria, la decadenza della concessione o della autorizzazione, salvo proroghe consentite dalla Provincia, a seguito di richiesta idoneamente motivata.
6. Per il rinnovo di una concessione, autorizzazione o nulla osta, le cui condizioni sono dettagliate all'Art. 10 del "Regolamento per l'applicazione del canone patrimoniale di concessione, autorizzazione o esposizione pubblicitaria", si deve presentare domanda alla Provincia almeno 6 (~~sei~~) mesi prima della data di scadenza, compilando apposita modulistica allegata - presente anche sul portale internet istituzionale della provincia, da compilare indicando gli estremi del

provvedimento originario, da e firmare digitalmente e trasmettere all'indirizzo pec: viabilita@pec.provincia.bs.it, allegando prova dell'avvenuto versamento degli oneri di cui all'Art. 6 e dall'Art. 16.

Art. 11 Proroga di inizio e fine lavori

1. Le opere oggetto del provvedimento autorizzativo dovranno essere ultimate nel termine indicato nel provvedimento stesso, a decorrere dalla data di rilascio della relativa concessione, autorizzazione, nulla osta, salvo eventuali proroghe autorizzate.
2. Se i lavori sono stati iniziati, ma non possono essere ultimati nei tempi assegnati dal provvedimento, il titolare deve presentare domanda per il rilascio della proroga del termine di ultimazione, tramite apposita modulistica allegata - presente anche sul portale internet istituzionale della provincia - da compilare indicando gli estremi del provvedimento originario, da e firmare digitalmente e trasmettere all'indirizzo pec: viabilita@pec.provincia.bs.it.
3. Se scaduti i termini previsti i lavori non sono stati iniziati, il titolare deve presentare istanza di proroga, nelle modalità di cui al comma 2 del presente articolo, previa verifica del rispetto della vigente normativa. Qualora non potesse essere rilasciata proroga, perché in contrasto con sopravvenute esigenze tecniche, il richiedente dovrà presentare nuova domanda, di cui all'Art. 5.

Art. 12 Annullamento, revoca, modifica e rinuncia

1. Qualsiasi modifica, sia in corso d'opera sia successiva, deve essere oggetto di autorizzazione della Provincia a seguito di richiesta scritta e motivata, tramite apposita modulistica - presente anche sul portale internet istituzionale della Provincia - da compilare indicando gli estremi del provvedimento originario, da firmare digitalmente e trasmettere all'indirizzo pec: viabilita@pec.provincia.bs.it, allegando la prova dell'avvenuto versamento degli oneri di cui all'Art. 6 e dall'Art. 16.
2. La revoca dei provvedimenti autorizzativi da parte della Provincia è sempre possibile per comprovati motivi di interesse pubblico, nonché per il verificarsi di ragioni ostative, quali il verificarsi di quanto riportato agli Art. 14 e Art. 15.
3. La rinuncia a eseguire le opere deve essere comunicata dal titolare della concessione o autorizzazione esclusivamente con comunicazione scritta, compilando apposita modulistica - presente anche sul portale internet istituzionale della Provincia - da compilare indicando gli estremi del provvedimento originario, da firmare digitalmente e trasmettere all'indirizzo pec: viabilita@pec.provincia.bs.it.
4. Nel caso di annullamento, revoca o di rinuncia il titolare dovrà ripristinare, a propria cura e spese, l'area e sue pertinenze, nei modi e termini previsti dalle prescrizioni particolari dettate dalla Provincia, di cui al presente documento. La restituzione di eventuali oneri versati anticipatamente è disciplinata dall'Art. 8 del "Regolamento per l'applicazione del canone patrimoniale di concessione, autorizzazione o esposizione pubblicitaria".

Art. 13 Subentro e voltura

1. In caso di trasferimento del titolo della concessione, autorizzazione o nullaosta il cedente deve, entro il termine del 31 dicembre dell'anno in cui è avvenuto il suddetto trasferimento, presentare alla Provincia di Brescia, domanda di voltura, redatta tramite apposita modulistica - presente anche sul portale internet istituzionale della Provincia - da compilare indicando gli estremi del provvedimento originario, da firmare digitalmente e trasmettere all'indirizzo pec: viabilita@pec.provincia.bs.it, dalla quale risultino tutti gli elementi atti ad individuare l'oggetto dell'occupazione e il soggetto subentrante. La sottoscrizione della dichiarazione del cedente è effettuata ai sensi dell'art. 47 del D.P.R. 28.12.2000 n. 445, sotto la propria personale responsabilità e consapevole delle sanzioni penali previste dall'art. 76 del D.P.R. 28.12.2000 n. 445 per le ipotesi di falsità in atti e dichiarazioni mendaci.

Art. 14 Divieti

1. È fatto divieto a tutti i titolari di provvedimento autorizzativo di modificare, senza la produzione di una nuova istanza rivolta alla Provincia, l'opera oggetto dei provvedimenti, fermo restando la revoca del provvedimento rilasciato ed il diritto della Provincia di applicare le sanzioni previste dalla legge e di avviare i procedimenti per la messa in pristino e la rivalsa economica ad essa eventualmente correlata.

Art. 15 Lavori abusivi

1. Sono considerate occupazioni abusive quelle descritte all'Art. 13 del "Regolamento per l'applicazione del canone patrimoniale di concessione, autorizzazione o esposizione pubblicitaria" e quelle per cui non sono stati corrisposti gli oneri di cui all'Art. 16. In tali casi il provvedimento autorizzativo viene revocato.
2. Nel caso di lavori abusivi sulla sede stradale e sue pertinenze, le violazioni rilevate saranno sanzionate così come previsto dal C.d.S. e dal suo Regolamento di esecuzione.
3. Qualora, in base alla vigente normativa, gli abusi commessi possano essere sanati, i soggetti interessati devono provvedere, nel più breve tempo possibile, ad effettuare tutti gli adempimenti previsti dall'Art. 5 e Art. 6 del presente Regolamento. L'abuso sanabile o sanato comporta, in ogni caso, il pagamento delle sanzioni pecuniarie previste dal C.d.S..
4. Per gli abusi che non possono essere sanati, è fatto obbligo ai soggetti interessati di provvedere tempestivamente, e comunque nei tempi assegnati dalla Provincia, al ripristino dei luoghi illegittimamente occupati, ovvero alla demolizione delle opere abusive, a propria cura e spese, sulla base delle prescrizioni indicate dalla Provincia. In caso di inerzia la Provincia provvederà al ripristino addebitandone i costi ai soggetti interessati.
5. I medesimi soggetti sono altresì obbligati ad interrompere immediatamente l'uso illegittimo del bene pubblico o lo svolgimento dell'attività abusiva.

Art. 16 Oneri per il rilascio

1. Il rilascio delle autorizzazioni, concessioni e nulla osta prevede il pagamento delle spese d'istruttoria di cui all' Art. 6 e dei canoni di concessione o autorizzazione secondo gli importi deliberati dalla Provincia, in vigore al momento della presentazione dell'istanza.
2. Ai fini dell'applicazione del canone, sono permanenti le occupazioni di carattere stabile, aventi durata comunque non inferiore all'anno, che comportino o meno l'esistenza di manufatti o impianti. Il canone permanente è dovuto per anni ed è dovuto, anche nel caso di rinuncia, in corso d'anno, da parte dell'occupante. La misura del canone è calcolata moltiplicando la tariffa standard annua, per il numero di metri quadrati dell'occupazione, secondo le modalità previste dal "Regolamento per l'applicazione del canone patrimoniale di concessione, autorizzazione o esposizione pubblicitaria".
3. Sono, invece, temporanee le occupazioni di durata inferiore all'anno, quali, ad esempio, quelle necessarie per l'installazione del cantiere stradale per la posa degli impianti. Il canone temporaneo è calcolato in rapporto ai giorni di effettiva occupazione, in base ad una misura giornaliera di tariffa; è ottenuto quindi moltiplicando la tariffa standard giornaliera (fissata come previsto dal regolamento provinciale per l'applicazione del canone patrimoniale) per il numero di metri quadrati e il numero di giorni di occupazione, secondo le modalità previste dal "Regolamento per l'applicazione del canone patrimoniale di concessione, autorizzazione o esposizione pubblicitaria".
4. La nota di calcolo della tariffa per l'occupazione temporanea di suolo pubblico, compresa di un caso esemplificativo, è allegata ai moduli per la presentazione dell'istanza. L'eventuale ulteriore occupazione di suolo pubblico, non conteggiata in prima istanza nella nota di calcolo, sarà saldata alla Provincia di Brescia entro il termine di 15 giorni dall'ultimazione dei lavori.
5. Per le occupazioni permanenti del territorio provinciale con cavi e condutture, da chiunque

effettuate per la fornitura di servizi di pubblica utilità, il canone è dovuto dal soggetto titolare dell'atto di concessione all'occupazione nella misura del 20 per cento dell'importo risultante dall'applicazione della misura unitaria di tariffa per il numero complessivo delle utenze presenti nei comuni compresi nel medesimo ambito territoriale. La misura unitaria di tariffa è riportata nel tariffario approvato con delibera della Provincia di Brescia, come previsto dal regolamento provinciale per l'applicazione dei canoni.

6. Per le occupazioni di suolo pubblico realizzate con innesti o allacci a impianti di erogazione di pubblici servizi, il canone annuo per l'occupazione permanente non si applica, mentre è dovuto il canone di occupazione temporanea durante la fase di realizzazione dell'allaccio.
7. Il Pagamento del canone può essere eseguito con bollettino di CCP n. 13234257 o bonifico bancario a IT 68 C 05696 11200 000013340X48 secondo quanto indicato nel modulo di richiesta.
8. Il mancato, tardivo o parziale pagamento del canone o di altri eventuali diritti dovuti comporta la decadenza del provvedimento autorizzativo.
9. Si rimanda al "Regolamento per l'applicazione del canone patrimoniale di concessione, autorizzazione o esposizione pubblicitaria" per i dettagli circa l'applicazione del canone, i soggetti coinvolti, le esenzioni e le riduzioni per la determinazione del canone, i versamenti e gli accertamenti, i rimborsi e la riscossione coattiva del canone ed eventuali indennità e sanzioni.
10. Le occupazioni di suolo pubblico con impianti di comunicazione elettronica sono soggette agli oneri previsti dal Codice delle Comunicazioni elettroniche di cui al D. Lgs. 259/2003 e s.m.i., per il quale la Provincia non può imporre per l'impianto di reti o per l'esercizio dei servizi di comunicazione elettronica oneri o canoni ulteriori rispetto a quelli stabiliti nel decreto stesso, fatta salva l'applicazione del canone per l'occupazione del suolo pubblico. Resta escluso ogni altro tipo di onere finanziario, reale o contributo, comunque denominato, di qualsiasi natura e per qualsiasi ragione o titolo richiesto, come previsto dall'art. 12 del D. Lgs. 33/2016.

Art. 17 Depositi cauzionali

1. Per lavori che comportano la manomissione del corpo stradale e sue pertinenze all'atto della domanda il richiedente deve dar prova di aver costituito deposito cauzionale, anche attraverso polizza fidejussoria o garanzia bancaria, a garanzia della regolare esecuzione dei ripristini, fatto salvo quanto previsto dal D. Lgs. 259/2003 e s.m.i. relativamente alle infrastrutture digitali.
2. Gli uffici provinciali determinano con criteri parametrici l'importo della garanzia facendo riferimento al costo stimato di ripristino della sede stradale a seguito delle opere richieste ed eventualmente prescritte nell'ambito della concessione o del nulla osta. I prezzi adottati sono desunti dal Prezziario Regione Lombardia vigente per l'anno in corso per le tipologie di opere del caso, secondo gli schemi annualmente approvati dal dirigente del Settore, che comprendono:
 - uscita della squadra e mezzi d'opera;
 - installazione del cantiere;
 - fresatura;
 - scavo;
 - ripristino massicciata;
 - ripristino strati bituminosi;
 - posa della segnaletica orizzontale;
 - ecc.
3. La garanzia di cui ai commi precedenti ha validità di 12 mesi, automaticamente e tacitamente rinnovabili fino allo svincolo da parte della Provincia e comunque non oltre 8 anni, oltre i quali la polizza può considerarsi automaticamente svincolata. Essa dovrà contenere la clausola per la quale la Provincia, su semplice richiesta del funzionario responsabile dell'istruttoria della pratica, in caso di mancata osservanza degli obblighi contenuti nel provvedimento, potrà incamerare parzialmente o totalmente quanto depositato. Si rimanda al modello fac-simile di garanzia fidejussoria pubblicato sul sito internet della Provincia di Brescia. Tale fidejussione dovrà essere

esclusivamente in formato digitale da inviare all'indirizzo pec viabilita@pec.provincia.bs.it senza necessità di consegna della copia cartacea.

4. Lo svincolo di detta cauzione avverrà, su richiesta dell'interessato, una volta verificata, da parte della Provincia, la regolare esecuzione dei ripristini, secondo le modalità di cui all'Art. 34.
5. Detto deposito cauzionale andrà comunque decurtato delle spese che la Provincia dovesse sopportare per rimettere l'area e le sue pertinenze nelle primitive condizioni, qualora non vi abbia provveduto, benché diffidato, o vi abbia provveduto in modo imperfetto, il titolare dell'autorizzazione o concessione.
6. Su richiesta degli interessati, nel caso di occupazioni permanenti ricorrenti nel corso dell'anno, verificata la sussistenza delle condizioni, può essere autorizzata la costituzione di deposito cauzionale annuale o pluriennale forfettario, il cui importo sarà stabilito in funzione del numero stimato di interventi annuali, attraverso stipula di una convenzione, come da Art. 18.

Art. 18 Convenzioni generali

1. La Provincia si riserva la facoltà di stipulare con Enti, Aziende e Società, di cui all'Art. 28 del C.d.S., convenzioni generali, in conformità con le norme contenute nel presente documento, disciplinanti le concessioni per la posa di tubazioni o impianti di qualsiasi genere.
2. Le caratteristiche delle convenzioni sono contenute all'Art. 67 del Regolamento di esecuzione del C.d.S. e deve contenere:
 - le modalità di esecuzione delle opere e le norme tecniche da osservarsi;
 - i controlli, le ispezioni ed il collaudo riservato al concedente;
 - la durata della concessione;
 - il deposito cauzionale per fronteggiare eventuali inadempienze del concessionario sia nei confronti della Provincia che dei danni di terzi danneggiati;
 - i criteri per il calcolo della somma dovuta per l'uso o l'occupazione delle sedi stradali, come prevista dall'Art. 27 del C.d.S..

Si rimanda al fac-simile di convenzione, dal quale ci si può discostare per gli aspetti non sostanziali, pubblicato sul sito internet della Provincia di Brescia.

3. Per Enti, Aziende e Società, di cui all'Art. 28 del C.d.S., che presentano annualmente un numero consistente di istanze di concessione/autorizzazione/nulla osta (a titolo indicativo, 10 all'anno) è previsto l'obbligo di stipula di convenzione generale con la Provincia, per rendere più rapida l'emissione dei provvedimenti.

Art. 19 Obblighi e responsabilità dei titolari di concessioni, autorizzazioni e nulla osta

1. Tutti i provvedimenti s'intendono rilasciati senza pregiudizio dei diritti dei terzi, con facoltà della Provincia di revocarli o modificarli per motivi di pubblico interesse, per gravi violazioni di legge e delle prescrizioni contenute nel procedimento verso i quali è responsabile unicamente il titolare del provvedimento autorizzativo, nonché per motivi ostativi motivati dalla Provincia.
2. Il titolare del provvedimento di concessione, di autorizzazione o nulla osta è l'unico responsabile, a qualsiasi effetto, dei danni provocati a persone o a cose in conseguenza dell'esecuzione, manutenzione, uso ed eventuale rimozione delle opere consentite, restando completamente esonerata la Provincia di Brescia da ogni responsabilità; è inoltre tenuto ad osservare scrupolosamente le prescrizioni della normativa vigente e in particolare il C.d.S. e il relativo Regolamento di esecuzione ed attuazione, adottando tutte quelle segnalazioni e previdenze atte ad impedire che si verifichino incidenti in conseguenza dei lavori.
3. L'esecuzione delle opere dovrà avvenire nel pieno rispetto delle prescrizioni impartite nel provvedimento di concessione, autorizzazione, nulla osta e comunque in modo da non intralciare la circolazione stradale.

4. Il Concessionario è responsabile di quanto disposto all'Art. 22, ai punti b e c del presente disciplinare.
5. La manutenzione delle opere eseguite è sempre a carico del titolare del provvedimento per l'intera durata dello stesso.
6. È fatto inoltre obbligo al titolare del provvedimento di:
 - custodire l'atto di concessione/autorizzazione/nulla osta ed esibirlo a richiesta del personale addetto. In caso di smarrimento, il rilascio del duplicato da parte degli uffici preposti sarà a spese dell'interessato;
 - assicurare il buono stato di conservazione delle opere eseguite ed effettuare tutti gli interventi necessari al loro buon mantenimento;
 - apportare, su richiesta dalla Provincia, tutte le modifiche che si rendessero necessarie alle sue opere a seguito di varianti stradali o lavori eseguiti nel pubblico interesse a propria cura e spese;
 - adempiere nei tempi richiesti a tutte le prescrizioni impartite dalla Provincia al momento del rilascio del provvedimento od anche successivamente per intervenute e motivate esigenze;
 - procedere alla rimozione e ripristino dei luoghi nel caso di decadenza o revoca della concessione/autorizzazione/nulla osta o di comprovate esigenze della viabilità (Rif. art. 69 del Regolamento di esecuzione ed attuazione del C.d.S.) In mancanza può provvedere la Provincia con addebito delle spese sostenute;
 - comunicare tempestivamente ogni variazione di residenza o domicilio;
 - conservare le ricevute di pagamento del canone per un periodo non inferiore a cinque anni;
 - mantenere in condizioni di sicurezza, ordine e pulizia il suolo che occupa e restituirlo integro e pulito alla scadenza della concessione;
7. Qualora, per comprovate esigenze della viabilità, si renda necessario modificare o spostare, su apposite sedi messe a disposizione dall'ente proprietario della strada, le opere e gli impianti oggetto di concessione, autorizzazione o nulla osta, l'onere relativo allo spostamento dell'impianto è a carico del gestore del pubblico servizio; i termini e le modalità per l'esecuzione dei lavori sono previamente concordati tra le parti, nel rispetto delle prerogative e delle esigenze di ciascuno. In caso di ritardo ingiustificato, il gestore del pubblico servizio è tenuto a risarcire i danni e a corrispondere le eventuali penali fissate nelle specifiche convenzioni (Rif. art. 28 del C.d.S.).
8. Il Concessionario, nel caso in cui il tratto stradale sia interessato dalla presenza di opere di scolo o altro genere di manufatti interrati, ha l'obbligo di adottare ogni accorgimento atto a salvaguardare l'integrità delle opere preesistenti mantenendole libere da interferenze.
9. Il Concessionario è inoltre responsabile dell'esatta ubicazione delle tubazioni, in conformità alle indicazioni contenute nella domanda e nei disegni ad essa allegati; eventuali danni che avessero a derivare, per qualsiasi causa, a tubazioni posate in sede stradale in difformità alle indicazioni suddette (o per imprecise ed insufficienti indicazioni dei disegni allegati alla domanda), non verranno in alcun modo riconosciuti.
10. Nel caso di mancata ottemperanza alle suddette prescrizioni, fermo restando l'intera responsabilità del Concessionario per ogni e qualsiasi danno che avesse a derivarne, la Provincia si riserva il diritto di attuare essa stessa gli interventi del caso, a tutte spese del Concessionario. La Provincia, previa idonea comunicazione scritta, informerà l'operatore dei lavori eseguibili d'ufficio e, al termine degli stessi, comunicherà, con la stessa modalità, le spese sostenute e gli eventuali ulteriori oneri conseguenti alla tardiva esecuzione delle opere.
11. L'inadempienza di tali prescrizioni e norme rende il titolare della concessione, autorizzazione, nulla osta passibile di sanzione ai sensi di legge e può comportare la revoca dell'atto, salvo il risarcimento degli eventuali danni causati alla proprietà stradale e l'esperimento delle procedure previste dalla vigente normativa in materia.

Art. 20 Sanzioni

1. Le contravvenzioni alle disposizioni del presente Regolamento sono punite con le ammende ed

eventuali sanzioni accessorie previste dal Codice della Strada (Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni) e relativo Regolamento (Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 e successive modificazioni).

Art. 21 Interventi urgenti

1. Rientrano nelle occupazioni di emergenza tutte quelle attività necessarie per la salvaguardia dell'utenza, l'eliminazione del pericolo ed il ripristino dell'erogazione dei servizi pubblici, come stabilito dall'Art. 4 del "Regolamento per l'applicazione del canone patrimoniale di concessione, autorizzazione o esposizione pubblicitaria".
2. Le riparazioni di impianti in esercizio, che rivestano carattere d'urgenza e che comportino la manomissione del corpo stradale, potranno essere prontamente attuate dai Concessionari, previo avviso al personale addetto alla sorveglianza e contemporanea comunicazione alla Provincia a mezzo pec (viabilita@pec.provincia.bs.it), usando l'apposita modulistica, disponibile anche sul sito istituzionale della Provincia. Dovranno essere indicati il nome della Società o Ente Concessionario, i dati relativi dell'impresa che esegue direttamente l'intervento, la localizzazione dell'intervento (nome della strada provinciale e relativa progressiva). Resta fermo sempre e in ogni caso l'obbligo per il Concessionario di predisporre la regolamentare segnaletica ed i ripari necessari per assicurare la pubblica incolumità.
3. In mancanza dell'opportuna comunicazione dell'intervento urgente all'addetto alla sorveglianza e alla Provincia, l'avvenuta occupazione si considera abusiva. L'ufficio competente provvederà ad accertare la sussistenza delle condizioni di urgenza e quindi a rilasciare il provvedimento in via di sanatoria; in difetto, l'occupazione si considera abusiva, quindi si applicano le disposizioni di cui all'Art. 15 e le sanzioni di cui all'Art. 21 del C.d.S..
4. Per le riparazioni urgenti di impianti in genere, che non richiedano la manomissione del corpo stradale o l'occupazione del suolo provinciale, sarà consentito il pronto intervento, previo avviso al personale stradale di sorveglianza, fermo restando sempre ed in ogni caso l'obbligo per il Concessionario di predisporre la regolamentare segnaletica ed i ripari necessari per assicurare la pubblica incolumità.
5. Tutti i lavori, gli scavi e i ripristini dovranno comunque essere eseguiti nelle forme e con le modalità indicate dal Titolo III del presente documento.
6. Si precisa che le precedenti prescrizioni riguardano unicamente gli interventi che rivestono carattere di assoluta ed inderogabile urgenza, tali da dover essere realizzati nell'arco di 48 h come previsto dall'articolo 30, comma 7, del Regolamento del C.d.S., solamente ed esclusivamente su impianti e derivazioni esistenti, restando quindi escluse le realizzazioni di nuove opere (nuovi allacciamenti), derivazioni, nonché sostituzione o potenziamento degli impianti esistenti (ricerche di guasti, ecc.) la cui esecuzione è subordinata all'invio della relativa richiesta secondo le normali procedure di cui all'Art. 5 e Art. 6 e all'ottenimento del provvedimento autorizzativo.
7. Nel caso di mancata ottemperanza alle suddette prescrizioni, fermo restando l'intera responsabilità del Concessionario per ogni e qualsiasi danno che avesse a derivarne, la Provincia si riserva il diritto di attuare essa stessa gli interventi del caso, a tutte spese del Concessionario.

Titolo III: Aspetti Tecnici

Art. 22 Disposizioni generali valide per tutte le tipologie d'intervento

1. L'infrastruttura oggetto di concessione, autorizzazione o nulla osta dovrà essere progettata e realizzata osservando le norme prescritte dal C.d.S., dal suo Regolamento di esecuzione ed attuazione e dalle altre normative tecniche di riferimento e dovrà rispondere alle prescrizioni impartite al provvedimento rilasciato. In particolare, il Concessionario dovrà rispettare le norme di cui all'art. 21 del C.d.S e gli artt. dal n. 30 al n. 43 del relativo Regolamento di Esecuzione ed Attuazione.
2. Tutti gli scavi dovranno essere effettuati limitando al minimo la manomissione della strada e delle sue pertinenze.
3. Le opere da eseguirsi non devono recare danno permanente al piano viabile e sue pertinenze, né aggravio al demanio stradale.
4. Le operazioni di scavo non dovranno occupare o manomettere la sezione libera di ponti, ponticelli, tombini e altre opere di regimazione delle acque meteoriche. In caso ciò si verificasse, il Concessionario dovrà provvedere al ripristino nella forma e nella funzione originale per assicurare il deflusso e lo smaltimento delle acque e garantire la sicurezza della circolazione stradale e l'incolumità degli utenti della strada.
5. Non sono ammesse zancature e staffature agli impalcati dei ponti ed alla struttura in genere (tombotti inclusi) per la posa di servizi, fatte salve opportune valutazioni per casi specifici e particolari a firma di ingegneri abilitati alla professione e con curriculum atto a dimostrare esperienza nel calcolo delle strutture.

a. Prima dell'inizio dei lavori

6. Una volta ottenuto il provvedimento di concessione, autorizzazione, nulla osta ai lavori ed almeno 30 giorni prima dell'inizio dei lavori, il Concessionario è tenuto a inoltrare domanda di ordinanza per la disciplina della circolazione agli uffici competenti della Provincia o, nel caso in cui l'opera da eseguirsi sia ubicata all'interno di un centro abitato, agli uffici competenti comunali e agli uffici competenti provinciali per l'emissione del nulla osta. Nel sito internet della Provincia è disponibile la modulistica da impiegare per l'inoltro della domanda in Provincia.
7. Prima di eseguire i lavori, con un preavviso di almeno 3 giorni, il Concessionario, anche per il tramite della ditta o di chi ha la responsabilità dell'esecuzione dei lavori provvede alla trasmissione della comunicazione di inizio lavori a mezzo PEC (viabilita@pec.provincia.bs.it) alla Provincia, insieme al nominativo del responsabile del cantiere reperibile 24/24h, alla data di inizio/fine lavori e al relativo cronoprogramma (per lavori di durata prevista superiore a 7 giorni).
8. Nel caso di lavori che comportino la modifica della circolazione di durata superiore ai 7 giorni naturali e consecutivi, almeno 48 (quarantotto) ore prima dell'inizio dei lavori, il concessionario/la ditta esecutrice deve provvedere alla collocazione in prossimità del cantiere di un cartello di cantiere come preavviso della circolazione modificata, con la relativa durata, oltre gli estremi del provvedimento dell'eventuale ordinanza emessa, il nome dell'impresa esecutrice, la data di inizio e fine lavori e il recapito del responsabile di cantiere reperibile 24/24h, come previsto dalla figura II.382 art. 30 del Regolamento di esecuzione ed attuazione del C.d.S.
9. Il traffico non dovrà essere interrotto, ma solamente deviato, mediante la posa in opera di regolamentare segnaletica stradale di cantiere e convenientemente allontanato dal ciglio dello scavo, a cura, spese e responsabilità del Concessionario.
10. Se è ritenuta necessaria una forma di limitazione del traffico o diversa regolamentazione della circolazione, nessuna lavorazione potrà essere svolta in assenza di idoneo provvedimento.
11. Ulteriori disposizioni relative alla segnaletica da approntare potranno essere impartite, per particolari esigenze, nelle specifiche prescrizioni degli atti di concessione, autorizzazione, nulla osta.

12. È indispensabile, prima dell'inizio dei lavori, effettuare le indagini del sottosuolo, in modo da verificare preventivamente la presenza di reti di sottoservizi, manufatti edilizi e spazi liberi per la posa e adottare gli opportuni accorgimenti preventivi. La raccolta dei dati, le successive fasi di elaborazione e interpretazione, consentono di ricostruire la struttura e composizione del sottosuolo e di formulare ipotesi sulla natura e la geometria degli eventuali oggetti sepolti. La scelta del tipo di metodologia geofisica da adottare è fortemente condizionata dalla profondità di indagine e dalla litologia e dallo stato del terreno. Il Concessionario può anche condurre l'indagine preventiva mediante apparecchi di ricerca cavi, sistemi geo-radar, nonché scavi di assaggio per il tracciamento sul posto dell'interferenza con l'assistenza degli Enti gestori dei sottoservizi e quant'altro necessario a valutare i sottoservizi esistenti.

b. Condizioni di esecuzione dei lavori

13. Durante l'esecuzione dei lavori, è vietato:

- interrompere e comunque ostacolare o mettere in condizioni di rischio, la circolazione pedonale lungo la strada provinciale;
- modificare la regolamentazione del traffico veicolare lungo la strada provinciale in difformità alla segnaletica di tipo permanente installata o all'ordinanza temporanea all'uopo emessa dalla Provincia;
- lasciare sul piano viabile, depositi di materiali, di attrezzi, mezzi d'opera, ecc.;
- ostacolare il libero deflusso delle acque sul piano viabile e nei fossi di scolo;
- ostruire gli accessi carrai e pedonali che devono rimanere agibili nel rispetto delle norme di sicurezza. Il Concessionario dovrà comunicare ai relativi proprietari, prima dell'inizio dei lavori, l'eventuale ostruzione di accessi carrai e pedonali.

14. Il materiale di scavo dovrà essere TOTALMENTE ED IMMEDIATAMENTE allontanato dal cantiere poiché non sarà ammesso il suo riutilizzo.

15. Fino al ripristino del manto bituminoso, è fatto carico ed obbligo al concessionario di mantenere perfettamente livellato il tratto di suolo manomesso, onde evitare pericolo al transito, sollevando da qualsiasi eventuale responsabilità la Provincia. Durante l'intera durata dei lavori, qualora essi non possano essere eseguiti di sabato, domenica e durante i giorni festivi, il Concessionario dovrà provvedere ai ripari e alle segnalazioni luminose in caso di insufficiente visibilità, atte a garantire la pubblica incolumità in approccio e in corrispondenza del cantiere.

16. La chiusura dello scavo dovrà essere sempre effettuata al termine dell'orario lavorativo e della pausa pranzo. Lo scavo non potrà restare aperto nelle ore notturne e nei giorni festivi.

17. I ripristini dello scavo dovranno essere effettuati come descritto negli articoli successivi del presente Disciplinare, comunque come descritto nel provvedimento autorizzativo, e a regola dell'arte, eliminando tutti i materiali di risulta lungo la strada e sue pertinenze, riparando qualsiasi danno arrecato alla strada e sue pertinenze, ricostruendo tutte le parti del piano viario, le cunette, i muretti, i marciapiedi, le scarpate, i fossati, gli elementi di arredi e restituendo la strada nelle condizioni pre-lavori.

18. Nel caso di interventi di urgenza, oppure dopo la fresatura della pavimentazione stradale, che andrà eseguita nel periodo più idoneo, il ripristino con binder o con il manto di usura dovrà avvenire entro e non oltre 48 ore dal termine dei lavori.

19. Qualora i lavori venissero realizzati in prossimità o in corrispondenza della segnaletica orizzontale, la medesima dovrà essere ripristinata con analoga vernice rifrangente bianca. Prima di procedere al rifacimento della segnaletica orizzontale definitiva (bianca) manomessa, il concessionario dovrà provvedere alla rimozione dell'eventuale segnaletica provvisoria di cantiere (gialla), mediante leggera fresatura. Dovrà poi essere ripristinata immediatamente la segnaletica stradale orizzontale con le stesse caratteristiche di quella esistente e dovrà essere installata la segnaletica verticale e/o complementare eventualmente rimossa o danneggiata durante i lavori.

20. Il titolare del provvedimento dovrà riparare prontamente tutti i danni che, in dipendenza dell'esecuzione, manutenzione, sussistenza, uso, variazione e rimozione delle opere autorizzate, potessero derivare sia alle strade o alle sue pertinenze che a terzi.

c. Alla fine dei lavori

21. Entro 10 giorni dall'ultimazione dell'intervento (escluso il ripristino definitivo dello strato di usura, se previsto), il titolare del provvedimento autorizzativo, anche per il tramite della ditta o di chi ha la responsabilità dell'esecuzione dei lavori, deve trasmettere alla Provincia, via PEC (viabilita@pec.provincia.bs.it) nota informativa relativa alla fine lavori. Si sottolinea che i lavori verranno considerati conclusi solo al ricevimento da parte della Provincia della comunicazione di fine lavori, in assenza della quale il cantiere si considera ancora in corso, con tutte gli oneri e le responsabilità in carico al titolare del provvedimento.
22. Entro 10 giorni dall'ultimazione del ripristino definitivo dello strato di usura, se previsto, il Concessionario, anche per il tramite della ditta o di chi ha la responsabilità dell'esecuzione dei lavori, deve trasmettere alla Provincia a mezzo PEC (viabilita@pec.provincia.bs.it), comunicazione di fine ripristino. Entro i successivi 20 giorni lo stesso deve inoltre inviare una dichiarazione con la quale il Direttore dei lavori attesta la conformità alle prescrizioni impartite nel provvedimento autorizzativo.

Art. 23 Metodologia di scavo a cielo aperto e modalità di ripristino

1. Il presente articolo si riferisce agli scavi realizzati con scavo tradizionale a cielo aperto da utilizzare, salvo diverse prescrizioni, per la sola posa di impianti in percorrenza alla strada, ovvero scavi longitudinali; per gli scavi in direzione trasversale rispetto all'asse longitudinale della strada si rimanda all'Art. 24 del presente disciplinare. Il campo di applicazione di questo articolo infine non comprende gli scavi destinati alla posa di infrastrutture digitali, per i quali si rimanda agli articoli da Art. 25 a Art. 28 del presente disciplinare.

a. Scavo e alloggiamento del sottoservizio

2. Il Concessionario, prima di procedere allo scavo, dovrà provvedere al taglio continuo dell'intera sovrastruttura stradale lungo entrambi i bordi dello stesso mediante lama, in alternativa alla fresatura a freddo.
3. Le pavimentazioni in conglomerato bituminoso devono venire asportate mediante apposita macchina fresatrice per una larghezza incrementata di 50 cm per lato rispetto all'effettiva sezione di scavo. In ogni caso è vietato l'utilizzo di martelli pneumatici o simili.
4. In caso di interventi su sedi stradali con pavimentazioni non bituminose (quali cubetti, lastre, cordoli, ecc) o storiche, queste dovranno essere rimosse limitando i danneggiamenti, raccolte e stoccate a cura del Concessionario e riutilizzate nella fase successiva di ripristino. Nel caso di rottura o danneggiamento dei materiali, gli stessi dovranno essere sostituiti con altri di identiche caratteristiche, salvo diverse prescrizioni impartite dai Tecnici della Provincia.
5. Gli scavi saranno eseguiti nelle forme e con le modalità atte ad assicurare la stabilità delle pareti, anche tenuto conto della presenza del traffico. Ove la consistenza del terreno sia particolarmente scarsa o ove le condizioni di scavo non permettano lo svolgimento delle lavorazioni in sicurezza, devono essere previsti gli opportuni metodi di sostegno (armature, blindaggi, centinature, palancole, ecc).
6. La profondità minima a cui debbono essere collocate le tubazioni ed i cavi non potrà in nessun caso essere inferiore a 1,00 m sotto il piano stradale e a 1,5 m sotto la banchina (misurata dall'estradosso del sottoservizio), salvo prescrizioni più restrittive che la Provincia si riserva di stabilire di volta in volta.
7. La profondità non potrà essere inferiore a 1,50 m nel caso di infrastrutture posate lungo la banchina all'interno della verticale delle barriere stradali (esistenti o ancora da posare), per non interferire con la posa e/o la sostituzione delle stesse.

8. Lo scavo verrà eseguito per tratti di lunghezza non superiore a 50 m e dovrà comunque essere interrato in giornata, il tutto al fine di consentire l'esecuzione dell'intervento in piena sicurezza e con il minor disagio possibile per il traffico stradale. In ogni caso potrà essere stabilita una diversa lunghezza della tratta di scavo dal personale tecnico della Provincia, in ragione della natura del terreno, delle esigenze del pubblico transito, delle necessità organizzative del cantiere; prima di iniziare lo scavo della tratta successiva, la precedente dovrà essere interamente interrata.
9. Nel caso in cui le infrastrutture siano poste sotto la banchina stradale e la distanza dello scavo dal limite esterno del piano viabile sia tale da non permettere un'inclinazione della scarpa inferiore a 45° tra il fondo dello scavo ed il limite del piano viabile, lo scavo dovrà essere armato e sarà eseguito a tratte di lunghezza adeguata, di volta in volta autorizzate dai Tecnici della Provincia. Qualora ciò non risultasse possibile il Concessionario provvederà a collocare e mantenere le necessarie segnalazioni, a norma della disciplina vigente.

b. Riempimento e ripristino

10. Il rinterro e il ripristino devono ricostruire tutti gli strati componenti la sovrastruttura stradale, con materiali aventi le medesime caratteristiche fisiche e meccaniche degli strati originari.
11. È fatto obbligo stendere sopra gli impianti sotterranei, in fase d'interramento, un nastro segnalatore plastificato di colore adeguato (nel rispetto delle convenzioni internazionali) in asse agli impianti stessi, a metà tra l'estradosso del condotto ed il piano viabile, allo scopo di segnalare la presenza delle tubazioni. Detto nastro dovrà essere di materiale plastico pigmentato, resistente alle operazioni d'interramento, alle deformazioni da assestamento e compattazione del terreno, agli agenti chimici, pertanto non degradabile nel tempo.
12. In corrispondenza della banchina non pavimentata, dopo l'alloggiamento delle infrastrutture con adeguato letto di posa e rinfianco con materiale idoneo, il riempimento dello scavo, salvo diversa specifica, dovrà essere eseguito da parte del Concessionario mediante:
 - a. l'interramento, eseguito a strati ben battuti e costipati, con materiale idoneo privo di argilla e non recuperato dagli scavi, fino a non meno 20 cm di profondità rispetto al piano campagna;
 - b. uno strato di finitura dello spessore non inferiore a 20 cm realizzato con tout-venant di cava stabilizzato.

Il riempimento dello scavo dovrà comunque essere effettuato come descritto nelle prescrizioni tecniche del provvedimento rilasciato e secondo quanto stabilito dai tecnici della Provincia.

13. In corrispondenza di carreggiata o banchina bitumata, dopo l'alloggiamento delle infrastrutture con adeguato letto di posa e rinfianco con materiale idoneo, il riempimento dello scavo stradale, salvo diversa specifica, dovrà essere eseguito da parte del Concessionario mediante:
 - a. l'interramento, eseguito a strati ben battuti e costipati, con materiale idoneo, privo di argilla e non recuperato dagli scavi;
 - b. la ricostituzione della sovrastruttura stradale mediante:
 - massicciata in tout-venant di cava selezionato (stabilizzato) dello spessore non inferiore a cm 25, misurato dopo il costipamento;
 - massicciata in misto cementato dello spessore non inferiore a 30 cm (% minima di cemento: 50 kg/m³);
 - strato di base in tout-venant bitumato dello spessore non inferiore a cm 6+4, misurato dopo il costipamento;
 - strato di collegamento (binder 0/22 - 4,5% bitume hard 45/80) dello spessore non inferiore a cm 5+3 in centro abitato e 5+4 fuori dal centro abitato.

Per il riempimento dello scavo può essere previsto, previa autorizzazione della Provincia, l'impiego di miscela di cemento ed inerte (con dosaggio di 40 kg di cemento per metro cubo di inerte), compattato fino all'estradosso di base.

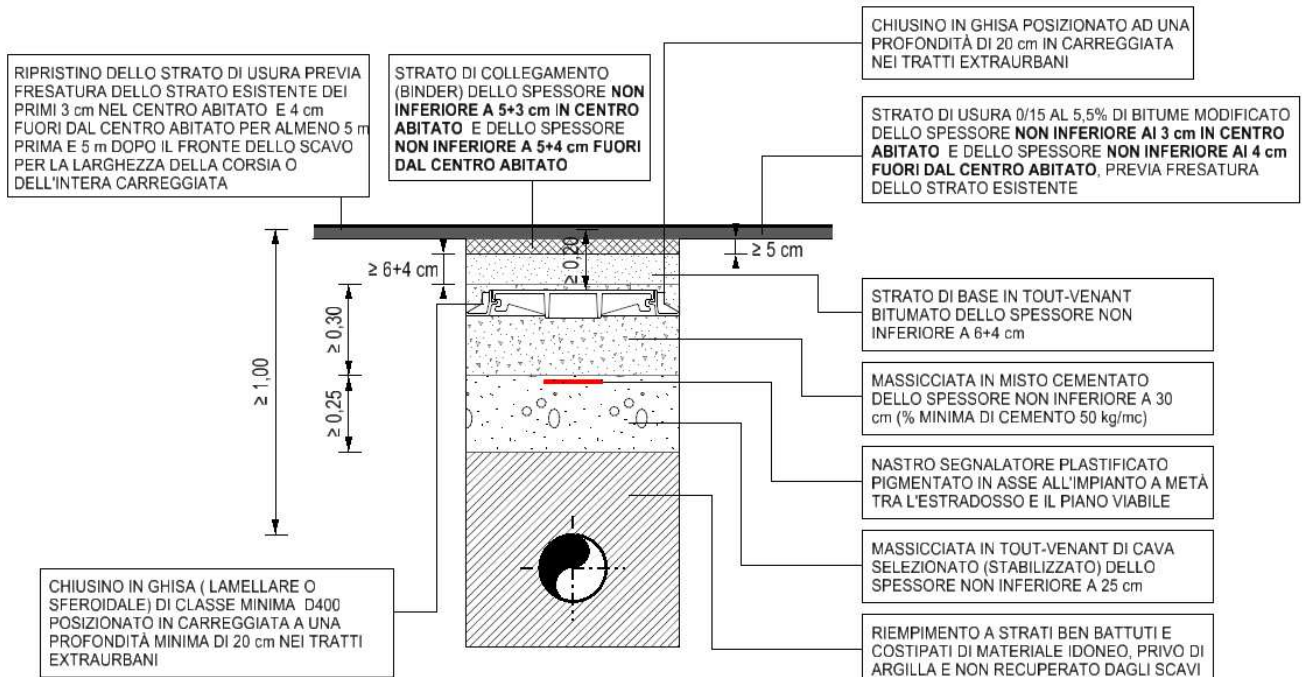
Il riempimento dello scavo dovrà comunque essere effettuato come descritto nelle prescrizioni tecniche del provvedimento rilasciato e secondo quanto stabilito dai tecnici della Provincia.

14. In corrispondenza di carreggiata o banchina bitumata, dopo l'assestamento e costipamento delle opere di ripristino messe in opera come indicato al comma precedente, il Concessionario dovrà procedere alla fresatura a freddo della pavimentazione stradale per uno spessore di 3 cm in centro abitato e per uno spessore di 4 cm lungo le strade provinciali extraurbane, salvo diversa prescrizione, per la stesura definitiva del nuovo strato d'usura. La fresatura della pavimentazione stradale, che andrà effettuata nel periodo più idoneo, dovrà inoltre essere eseguita per almeno 5 m prima e per 5 m dopo il fronte dello scavo, salvo valutazioni specifiche da parte dei tecnici provinciali. Se lo scavo riguarda una larghezza superiore ad una corsia, tale fresatura dovrà essere estesa a tutta la carreggiata stradale (insieme delle corsie) ed eventualmente alle banchine se pavimentate. Se invece lo scavo ha una larghezza minore della corsia, la fresatura dovrà essere eseguita sull'intera larghezza della corsia stessa, salvo diverse prescrizioni che verranno impartite dai tecnici provinciali. Se durante i lavori di scavo e rinterro le macchine operatrici o i depositi hanno causato danni, cedimenti o fessurazioni nella banchina pavimentata, la fresatura dovrà essere estesa anche a tutta la banchina pavimentata.
15. In corrispondenza di carreggiata o banchina bitumata in seguito alla fresatura di cui al comma precedente, dovrà essere steso uno strato di usura realizzato:
 - a) nei centri abitati con strato d' usura 0/14 al 5,5% di bitume modificato dello spessore non inferiore a 3 cm,
 - b) fuori dai centri abitati con strato d' usura 0/14 al 5,5% di bitume modificato dello spessore non inferiore a 4 cm

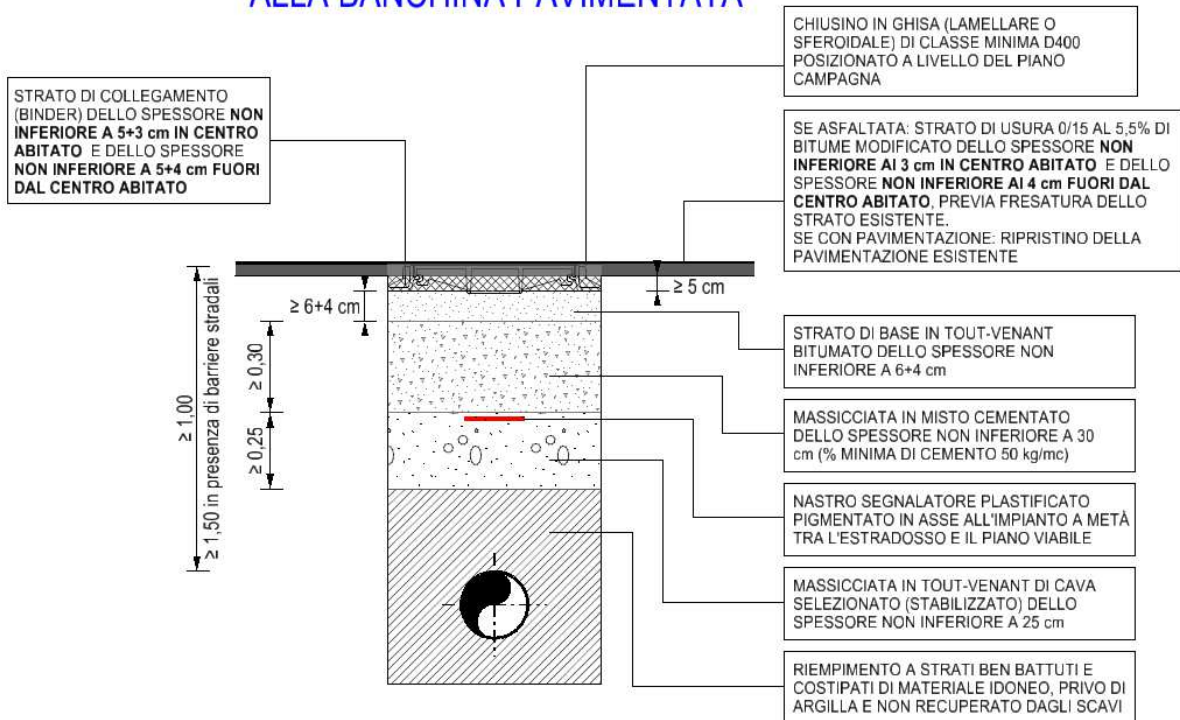
previa spruzzatura di emulsione bituminosa sull'intera superficie fresata, in modo che, ad opera ultimata, risulti un nastro continuo, regolare e perfettamente in quota con l'esistente pavimentazione stradale.

16. Eventuali banchine stradali, scarpate e cunette manomesse dovranno essere ripristinate nel più breve tempo possibile, nella forma e sagoma precedente alla manomissione.
17. Ove i lavori abbiano ad interessare un'area di intersezione con circolazione rotatoria, la carreggiata dovrà essere fresata per tutta la sua larghezza (da cordolo a cordolo, compresa la banchina e la parte zebrata) e bitumata con impiego di conglomerati ad alta resistenza (ad esempio bitumi modificati), ripristinando contestualmente la pavimentazione dell'eventuale corona sormontabile e delle isole di traffico.
18. Nel caso i lavori interessino un percorso pedonale/ciclabile, lo stesso dovrà essere ripristinato per l'intera larghezza come da situazione precedente.

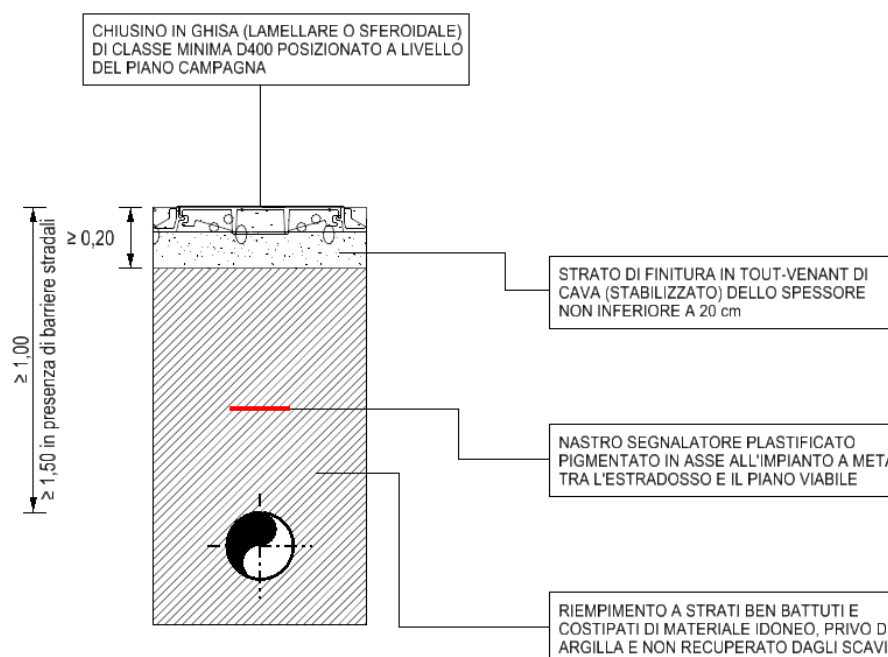
SEZIONE DI SCAVO A CIELO APERTO IN PERCORRENZA



SEZIONE DI SCAVO A CIELO APERTO IN PERCORRENZA ALLA BANCHINA PAVIMENTATA



SEZIONE DI SCAVO A CIELO APERTO IN PERCORRENZA ALLA BANCHINA STERRATA

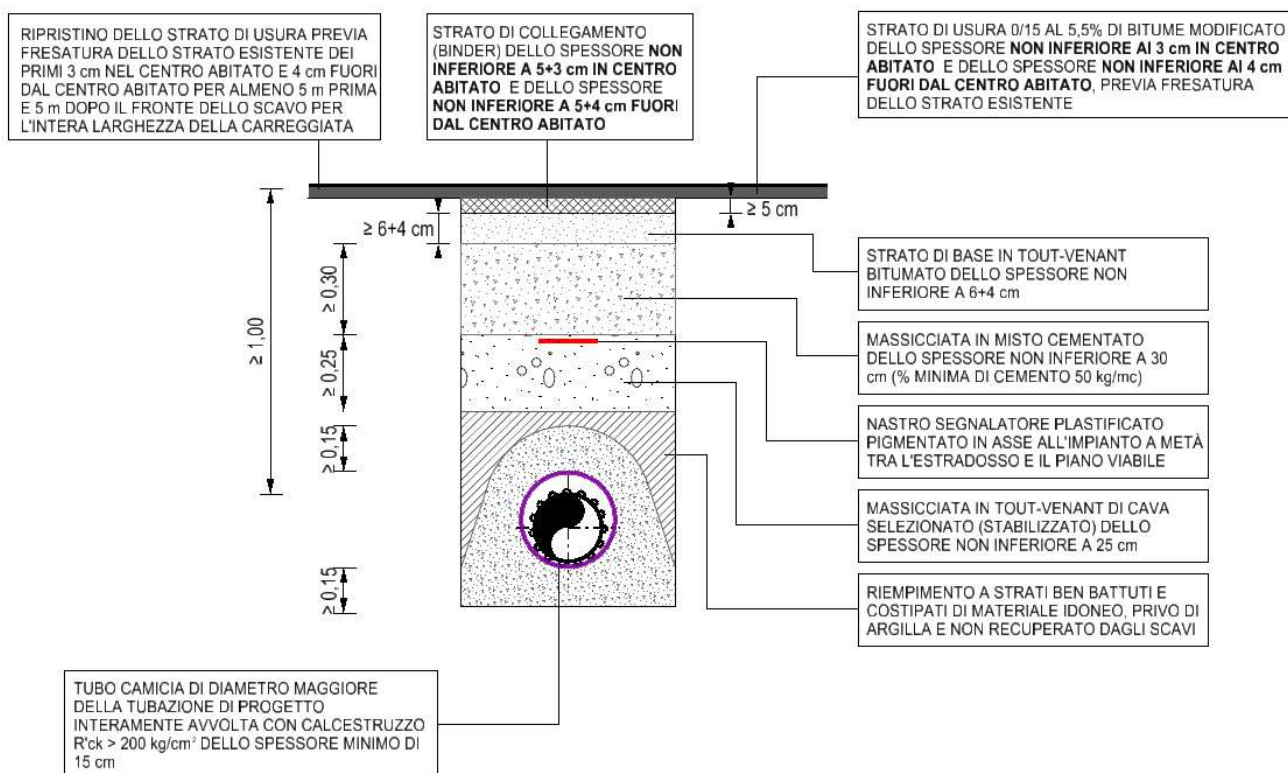


Art. 24 Metodologia di perforazione orizzontale e modalità di ripristino

1. Il presente articolo si riferisce alla posa di impianti in attraversamento alla sede stradale, definiti come all'Art. 2, da realizzarsi, salvo eccezioni, con la metodologia di perforazione orizzontale. Il campo di applicazione di questo articolo non comprende la posa di infrastrutture digitali, per i quali si rimanda agli articoli da Art. 25 ad Art. 28 del presente disciplinare.
2. La posa di un impianto in attraversamento alla sede stradale e in corrispondenza di intersezioni a circolazione rotatoria dovrà essere realizzata mediante trivellazione orizzontale con apposita macchina spingi tubo in modo da non alterare il piano viabile.
3. Per facilitare le opere di trivellazione si potrà acconsentire ad eseguire, sulla banchina, sulla scarpata e pertinenze, scavi limitati all'operazione stessa; detti scavi dovranno essere eseguiti in modo che l'unghia dello scavo stesso risulti ad una distanza dal limite della carreggiata pari a $0,60\text{ m} + \frac{2}{3}\text{ di H}$ (dove H è la profondità dello scavo).
4. La posizione delle buche di spinta e le buche di ricezione devono essere concordate con i tecnici della Provincia.
5. L'attraversamento dovrà risultare di norma ortogonale all'asse stradale, salvo specifica e motivata deroga.
6. Sono vietate le giunzioni dei tubi in corrispondenza della piattaforma stradale.
7. In corrispondenza dell'attraversamento stradale, il condotto dovrà essere collocato entro l'apposita tubazione (camicia metallica) di diametro tale, che l'intercapedine risultante tra il tubo esterno e l'impianto interno ne permetta l'agevole sfilamento. Il tubo-camicia dovrà essere posto ad una profondità minima di 1,00 m misurata dalla generatrice superiore del tubo stesso ed il piano viabile.

8. Dopo la sistemazione entro la guaina dell'impianto, il Concessionario procederà al riempimento e ripristino delle buche di spinta e di arrivo, del corpo stradale e della segnaletica, come indicato Art. 22 e all'Art. 23 del presente disciplinare.
9. Solamente in caso di fondata e documentata impossibilità all'uso dell'attrezzatura spingi tubo, la Provincia autorizzerà di volta in volta, l'esecuzione dello scavo a cielo aperto. Lo scavo a cielo aperto sarà realizzato su metà larghezza stradale per volta e con regolamentazioni del transito a senso unico alternato, previa richiesta della specifica ordinanza ai sensi degli articoli 5, 6 e 7 del C.d.S. In corrispondenza dell'attraversamento stradale l'impianto dovrà essere collocato entro apposita tubazione di protezione di diametro maggiore, interamente avvolta con calcestruzzo R'ck > 200 kg/cm² dello spessore minimo di cm 15. Le modalità di scavo, riempimento e ripristino dovranno rispettare quanto disposto per gli scavi a cielo aperto all'Art. 23 del presente disciplinare.
10. Solamente in caso di comprovata e fondata impossibilità all'uso dell'attrezzatura spingitubo in attraversamento in corrispondenza di intersezione con circolazione rotatoria, la Provincia potrà autorizzare, di volta in volta, l'esecuzione dello scavo a cielo aperto. Lo scavo a cielo aperto sarà realizzato su metà corona giratoria per volta e con regolamentazioni del transito sul restante semianello, previa richiesta della specifica ordinanza ai sensi degli artt. 5, 6 e 7 del C.d.S. Le modalità di scavo, riempimento e ripristino dovranno rispettare quanto disposto per gli scavi a cielo aperto in corrispondenza di rotatoria all'Art. 23 del presente disciplinare.

SEZIONE DI SCAVO A CIELO APERTO IN ATTRAVERSAMENTO



Art. 25 Disposizioni generali per la posa di infrastrutture digitali

1. La posa delle infrastrutture digitali deve avvenire secondo quanto disciplinato dal D.M. 01/10/2013 "Specifiche tecniche delle operazioni di scavo e ripristino per la posa di infrastrutture digitali nelle

infrastrutture stradali" e dal successivo D. Lgs. 33/2016 "Attuazione della Direttiva 2014/61/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 maggio 2014, recante misure volte a ridurre i costi dell'installazione di reti di comunicazione elettronica ad alta velocità", improntati al principio di contemperare l'interesse nazionale allo sviluppo delle infrastrutture digitali con quello di preservare la regolarità e la sicurezza della circolazione stradale e la tutela dell'infrastruttura stradale, nel rispetto di tutte le norme che disciplinano la sicurezza dei lavoratori nei cantieri stradali, nonché del D. Lgs. 259/2003 "Codice delle comunicazioni elettroniche".

2. Le infrastrutture digitali sono da installare prioritariamente negli alloggiamenti già disponibili o comunque nei manufatti quali cunicoli, pozzetti, cavidotti e intercapedini già utilizzati per il passaggio di altri sottoservizi, nel rispetto delle specifiche norme di settore. In assenza di alloggiamenti disponibili, la posa delle infrastrutture digitali deve prevedere un'ideale struttura di contenimento per un agevole inserimento e/o sfilamento di cavi in caso di manutenzioni o guasti.
3. In assenza di alloggiamenti esistenti, in ambito urbano la posa con tecnologie di scavo a limitato impatto ambientale deve essere preferita allo scavo tradizionale, a meno di prescrizioni del caso dovute alla presenza di pavimentazioni particolari e devono essere installate prioritariamente nelle strade di servizio e in subordine nelle aree di sosta, se presenti.
4. Le infrastrutture digitali devono essere localizzate prioritariamente nella fascia di pertinenza, e preferibilmente all'esterno della banchina o marciapiede e in subordine sotto il marciapiede. Solo in caso di provata impossibilità al posizionamento lungo la fascia di pertinenza, saranno installate all'interno della piattaforma e prioritariamente nella banchina.
5. In ambito urbano le infrastrutture digitali devono essere installate con tecnologie a limitato impatto ambientale all'esterno della carreggiata stradale, nella parte più esterna della banchina; in caso di impossibilità all'uso della banchina o del marciapiede, saranno installate tramite minitrincea in carreggiata il più vicino possibile al margine (coincidente se possibile con la striscia di margine); le modalità di realizzazione della minitrincea e della minitrincea ridotta sono illustrate all'Art. 28 del presente disciplinare.
6. Se la posa di infrastrutture digitali interessa pavimentazioni pregiate, queste dovranno essere installate mediante tecnologia a perforazione orizzontale, per cui si rimanda all'Art. 27 del presente disciplinare.
7. In ambito extraurbano, è da preferire la posa mediante perforazione orizzontale, disciplinata all'Art. 27 del presente disciplinare.
8. In caso di posizionamento longitudinale in punti singolari, quali ponti, viadotti o gallerie, le infrastrutture digitali devono essere collocate negli eventuali alloggiamenti esistenti disponibili. In alternativa, devono essere concordate le modalità di fissaggio e posizionamento con i tecnici della Provincia, nel rispetto delle specifiche normative vigenti.
9. La profondità ottimale degli scavi per posizionare le infrastrutture digitali è individuata nella misura di 1 m in carreggiata e 1,50 m in banchina, fatta salva la possibilità per il concessionario di optare per lo scavo nella misura minima prevista dal DM 01/10/2013 (illustrata negli Articoli successivi), assumendo in tal caso a suo carico, all'atto dell'istanza di concessione, l'onere dello spostamento dell'infrastruttura in caso di necessità dell'ente proprietario della strada successivamente emersa, ai sensi dell'art. 28 del C.d.S.
10. In caso di interventi su strade con pavimentazioni in pietra naturale o con materiali artificiali diversi dal conglomerato bituminoso, il ripristino è effettuato con gli stessi materiali o sostituiti con materiali simili. Tali elementi, se di valore storico, dovranno essere rimossi evitandone il danneggiamento, raccolti e stoccati a cura del Concessionario e riutilizzati nella fase successiva di ripristino. Nel caso di rottura o danneggiamento dei materiali, gli stessi dovranno essere sostituiti con altri di identiche caratteristiche, salvo diverse prescrizioni impartite dai tecnici della Provincia.
11. In caso di posa su marciapiede di larghezza inferiore a 1,50 m, il ripristino deve essere esteso all'intera larghezza dello stesso.

12. Diversamente da quanto previsto sopra, in caso di progetti finanziati (anche se non ancora approvati) riguardanti opere delle Provincia (ad esempio, posa di barriere di sicurezza) interferenti con l'infrastruttura digitale oggetto di istanza, il progetto di posa dell'infrastruttura dovrà adeguarsi alle specifiche prescrizioni date per il caso concreto, anche in difformità ai valori minimi o massimi di scavo ripristino indicati nel D.M. 01/10/2013.

Art. 26 Metodologia di scavo a cielo aperto per infrastrutture digitali e modalità di ripristino

1. Il presente articolo si riferisce agli scavi realizzati con scavo tradizionale a cielo aperto e si applica, salvo diverse prescrizioni, esclusivamente alla posa di infrastrutture digitali sia in percorrenza che in attraversamento alla strada. Per i lavori da realizzare con scavi a cielo aperto relativi a tutti gli altri sottoservizi si rimanda all'Art. 23 del presente disciplinare.

a. Scavo e alloggiamento del sottoservizio

2. Il Concessionario, prima di procedere allo scavo, dovrà provvedere al taglio continuo dell'intera sovrastruttura stradale lungo entrambi i bordi dello stesso, mediante lama, in alternativa alla fresatura a freddo.
3. Le pavimentazioni in conglomerato bituminoso devono essere asportate mediante apposita macchina fresatrice per una larghezza incrementata di almeno 50 cm per lato rispetto all'effettiva sezione di scavo. In ogni caso è vietato l'utilizzo di martelli pneumatici o simili.
4. In caso di interventi su strade con pavimentazioni in pietra naturale o con materiali artificiali diversi dal conglomerato bituminoso, il ripristino è effettuato con gli stessi materiali o sostituiti con materiali simili. Tali elementi, se di valore storico, dovranno essere rimossi evitandone il danneggiamento, raccolti e stoccati a cura del Concessionario e riutilizzati nella fase successiva di ripristino. Nel caso di rottura o danneggiamento dei materiali, gli stessi dovranno essere sostituiti con altri di identiche caratteristiche, salvo diverse prescrizioni impartite dai tecnici della Provincia..
5. Gli scavi saranno eseguiti nelle forme e con le modalità atte ad assicurare la stabilità delle pareti, tenuto conto della presenza del traffico. Ove la consistenza del terreno sia particolarmente scarsa o ove le condizioni di scavo non permettano lo svolgimento delle lavorazioni in sicurezza, devono essere previsti le opportune opere di sostegno (armature, blindaggi, centinature, palancole, ecc).
6. Nel caso di posizionamento delle infrastrutture digitali sotto la carreggiata stradale deve essere garantito un ricoprimento minimo di 1 m dall'estradosso del tubo di contenimento dell'infrastruttura digitale.
7. Fatto salvo quanto previsto al comma 12 dell'art. 25, in caso di posa delle infrastrutture digitale al di sotto della banchina pavimentata, deve essere garantito un ricoprimento di 40 cm dall'estradosso del tubo di contenimento e l'infrastruttura deve essere posta ad una distanza di 25 cm dal limite esterno del piano viabile pavimentato.
8. In ambito extraurbano, in caso di posizionamento trasversale delle infrastrutture digitali, lo scavo deve essere eseguito preferibilmente in posizione ortogonale all'asse della infrastruttura stradale e la larghezza alla base dello scavo non deve risultare inferiore a 2 m, al fine di consentire idoneo rullaggio e costipamento del materiale di riempimento.
9. Nel caso in cui le infrastrutture siano poste sotto la banchina stradale e la distanza dello scavo dal limite esterno del piano viabile sia tale da non permettere un'inclinazione della scarpa inferiore a 45° tra il fondo dello scavo ed il limite del piano viabile, lo scavo dovrà essere armato e sarà eseguito a tratte di lunghezza adeguata, di volta in volta autorizzate dai Tecnici della Provincia. Qualora ciò non risultasse possibile il Concessionario provvederà a collocare e mantenere le necessarie segnalazioni, a norma della disciplina vigente.

b. Riempimento e ripristino

10. Il rinterro e il ripristino devono ricostruire tutti gli strati componenti la sovrastruttura stradale, con

materiali aventi caratteristiche fisiche e meccaniche analoghi a quelle degli strati originari.

11. È fatto obbligo stendere sopra gli impianti sotterranei, a una profondità di 30 cm dal piano viabile, in fase d'interramento, un nastro segnalatore plastificato di colore adeguato (nel rispetto delle convenzioni internazionali) in asse agli impianti stessi, a metà tra l'estradosso del condotto ed il piano viabile, allo scopo di segnalare la presenza delle tubazioni. Detto nastro dovrà essere di materiale plastico pigmentato, resistente alle operazioni d'interramento, alle deformazioni da assestamento e compattazione del terreno, agli agenti chimici, pertanto non degradabile nel tempo.
12. In corrispondenza della banchina non pavimentata, dopo l'alloggiamento delle infrastrutture con adeguato letto di posa e rinfiacco con materiale idoneo, il riempimento dello scavo, salvo diversa specifica, dovrà essere eseguito da parte del Concessionario mediante:
 - a. l'interramento con materiale idoneo privo di argilla e non recuperato dagli scavi, eseguito a strati ben battuti e costipati, fino a non meno 20 cm di profondità rispetto al piano campagna;
 - b. strato di finitura dello spessore non inferiore a 20 cm realizzato con tout-venant di cava stabilizzato.

Il riempimento dello scavo dovrà comunque essere effettuato come descritto nelle prescrizioni tecniche del provvedimento rilasciato e secondo quanto stabilito dai tecnici della Provincia.

13. In corrispondenza di carreggiata o banchina bitumata, dopo l'alloggiamento delle infrastrutture con adeguato letto di posa e rinfiacco con materiale idoneo, il riempimento dello scavo stradale, salvo diversa specifica, dovrà essere eseguito da parte del Concessionario mediante:
 - a. l'interramento, eseguito a strati ben battuti e costipati, con materiale idoneo, privo di argilla e non recuperato dagli scavi;
 - b. la ricostituzione della sovrastruttura stradale mediante:
 - massiciata in tout-venant di cava selezionato (stabilizzato) dello spessore non inferiore a cm 25, misurato dopo il costipamento;
 - massiciata in misto cementato dello spessore non inferiore a 30 cm (% minima di cemento: 50 kg/m³);
 - strato di base in tout-venant bitumato dello spessore non inferiore a cm 6+4, misurato dopo il costipamento;
 - strato di collegamento (binder 0/22 - 4,5% bitume hard 45/80) dello spessore non inferiore a cm 5+3 cm in centro abitato e 5+4 cm fuori dal centro abitato.

Per il riempimento dello scavo può essere previsto, previa autorizzazione della Provincia, l'impiego di miscela di cemento ed inerte (con dosaggio di 40 kg di cemento per metro cubo di inerte), compattato fino all'estradosso di base.

Il riempimento dello scavo dovrà comunque essere effettuato come descritto nelle prescrizioni tecniche del provvedimento rilasciato e secondo quanto stabilito dai tecnici della Provincia.

14. In corrispondenza di carreggiata o banchina bitumata dopo l'assestamento e costipamento delle opere di ripristino messe in opera come indicato al comma precedente, il Concessionario dovrà procedere alla fresatura a freddo della pavimentazione stradale per uno spessore di 3 cm in centro abitato e per uno spessore di 4 cm lungo le strade provinciali extraurbane, salvo diversa prescrizione, per la stesura definitiva del nuovo strato d'usura. La fresatura della pavimentazione stradale, che andrà effettuata nel periodo più idoneo, dovrà inoltre essere eseguita per almeno 5 m prima e per 5 m dopo il fronte dello scavo, salvo valutazioni specifiche da parte dei tecnici provinciali. Se lo scavo riguarda una larghezza superiore ad una corsia, tale fresatura dovrà essere estesa a tutta la carreggiata stradale (insieme delle corsie) ed eventualmente alle banchine se pavimentate. Se invece lo scavo ha una larghezza minore della corsia, la fresatura dovrà essere eseguita sull'intera larghezza della corsia stessa, salvo diverse prescrizioni che verranno impartite dai tecnici provinciali. Se durante i lavori di scavo e rinterro le macchine operatrici o i depositi hanno

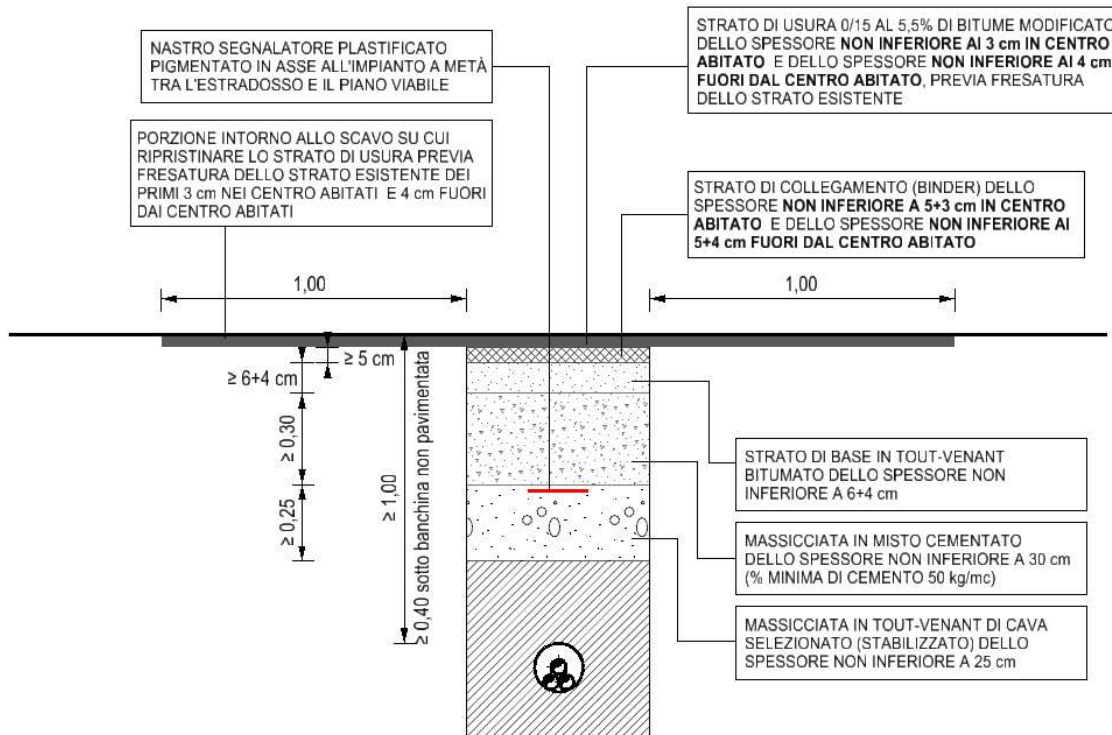
causato danni, cedimenti o fessurazioni nella banchina pavimentata, la fresatura dovrà essere estesa anche a tutta la banchina pavimentata.

15. Se la presentazione dell'istanza della posa dell'infrastruttura digitale avviene nei 12 (dodici) mesi successivi al rifacimento dello strato di usura, la fresatura, e quindi il ripristino della sovrastruttura stradale, dovrà essere esteso all'intera corsia. Su richiesta della ditta, la Provincia dovrà integrare il provvedimento autorizzativo rilasciato con apposita certificazione attestante la conclusione dei lavori o fornendo gli estremi della stessa.
16. In corrispondenza di carreggiata o banchina bitumata in seguito della fresatura di cui al comma 14, dovrà essere steso uno strato di usura realizzato:
 - a. nei centri abitati con strato d' usura 0/14 al 5,5% di bitume modificato dello spessore non inferiore a 3 cm,
 - b. fuori dai centri abitati con strato d' usura 0/14 al 5,5% di bitume modificato dello spessore non inferiore a 4 cm

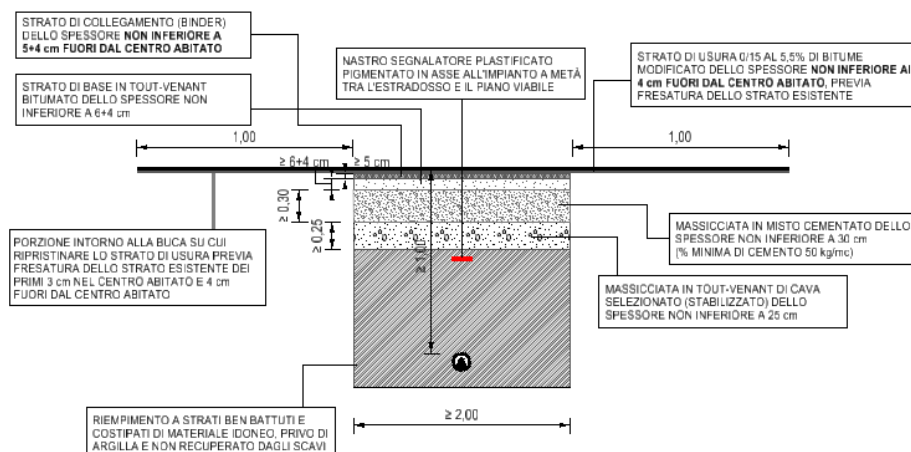
previa spruzzatura di emulsione bituminosa sull'intera superficie fresata, in modo che, ad opera ultimata, risulti un nastro continuo, regolare e perfettamente in quota con l'esistente pavimentazione stradale.

17. Eventuali banchine stradali, scarpate e cunette manomesse dovranno essere ripristinate nel più breve tempo possibile, nella forma e sagoma precedente alla manomissione.
18. Ove i lavori interessino un'area di intersezione con circolazione a rotatoria, la carreggiata dovrà essere fresata per tutta la sua larghezza (da cordolo a cordolo, compresa la banchina e la parte zebrata) e bitumata con impiego di conglomerati ad alta resistenza (ad esempio bitumi modificati), ripristinando contestualmente la pavimentazione dell'eventuale corona sormontabile e delle isole di traffico.

SEZIONE DI SCAVO A CIELO APERTO PER INFRASTRUTTURE DIGITALI



SEZIONE DI SCAVO A CIELO APERTO PER INFRASTRUTTURE DIGITALI IN ATTRAVERSAMENTO SU STRADE EXTRA URBANE



Art. 27 Metodologia di perforazione orizzontale per infrastrutture digitali e modalità di ripristino

4. Il presente articolo riguarda la posa di infrastrutture digitali-mediante metodologia di perforazione orizzontale. Si rimanda all'Art. 24 per i lavori relativi a tutti gli altri sottoservizi da realizzare con perforazione orizzontale.

a. Scavo e alloggiamento del sottoservizio

2. Le infrastrutture digitali sono posate attraverso una perforazione sub-orizzontale eseguita ad una profondità variabile, in modo da garantire, al di sotto della carreggiata, un estradosso minimo di 1 m di profondità, misurato dalla generatrice superiore della struttura di contenimento stesso ed il piano viabile.
3. Le buche di ingresso e di arrivo sono localizzate in posizione da concordare con la Provincia; nei tratti urbani e nelle strade extraurbane secondarie e locali, devono essere ubicate esternamente alla piattaforma stradale, nella fascia di pertinenza, preferibilmente in corrispondenza del marciapiede, in subordine nella banchina e infine nella carreggiata; lungo strade extraurbane principali, devono essere ubicate nella parte più esterna della banchina, di norma nella porzione non pavimentata. In caso non sia tecnicamente possibile realizzarle in tale posizione, è possibile prevederle nella parte pavimentata della banchina.
4. Gli scavi dovranno essere eseguiti in modo che l'unghia dello scavo stesso risulti ad una distanza dal limite della carreggiata pari a $m\ 0,60 + \frac{2}{3} \text{ di } H$, dove H è la profondità dello scavo.
5. La posizione delle buche di spinta e le buche di ricezione devono essere concordate con i Tecnici della Provincia.
6. L'attraversamento dovrà risultare di norma ortogonale all'asse stradale, salvo specifica e motivata deroga.
7. Sono vietate le giunzioni dei tubi in corrispondenza della carreggiata stradale.

b. Riempimento e ripristino delle buche di ingresso e arrivo

8. Il rinterro e il ripristino delle buche di ingresso e di arrivo devono ricostruire tutti gli strati componenti la sovrastruttura stradale o del terreno naturale preesistenti, con materiali aventi caratteristiche fisiche e meccaniche analoghe a quelle degli strati originari.
9. In corrispondenza della banchina non pavimentata, dopo l'alloggiamento delle infrastrutture con adeguato letto di posa e rinfianco con materiale idoneo, il riempimento dello scavo, salvo diversa specifica, dovrà essere eseguito da parte del Concessionario mediante:
 - a. l'interramento, eseguito a strati ben battuti e costipati, con materiale idoneo privo di argilla e non recuperato dagli scavi fino a non meno 20 cm di profondità rispetto al piano campagna;
 - b. strato di finitura dello spessore non inferiore a 20 cm realizzato con tout-venant di cava stabilizzato.

Il riempimento dello scavo dovrà comunque essere effettuato come descritto nelle prescrizioni tecniche del provvedimento rilasciato e secondo quanto stabilito dai tecnici della Provincia.

10. In corrispondenza di carreggiata o banchina bitumata, dopo l'alloggiamento delle infrastrutture con adeguato letto di posa e rinfianco con materiale idoneo, il riempimento dello scavo stradale, salvo diversa specifica, dovrà essere eseguito da parte del Concessionario mediante:
 - a. l'interramento, eseguito a strati ben battuti e costipati, con materiale idoneo, privo di argilla e non recuperato dagli scavi;
 - b. la ricostituzione della sovrastruttura stradale mediante:
 - massiciata in tout-venant di cava selezionato (stabilizzato) dello spessore non inferiore a cm 25, misurato dopo il costipamento;

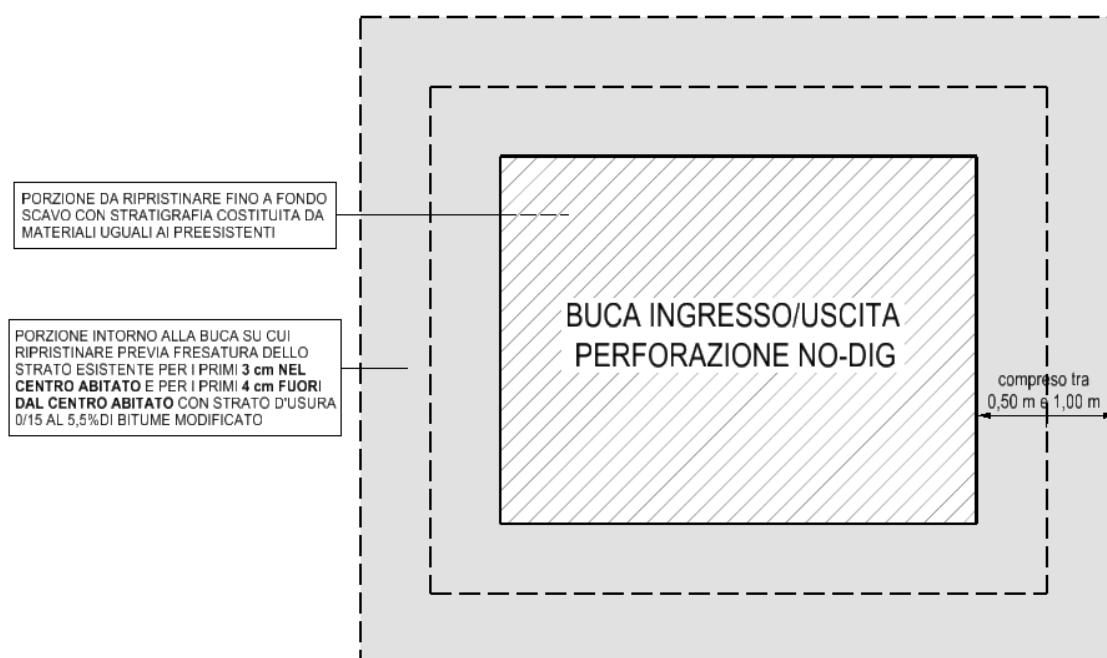
- massicciata in misto cementato dello spessore non inferiore a 30 cm (% minima di cemento: 50 kg/m³);
- strato di base in tout-venant bitumato dello spessore non inferiore a cm 6+4, misurato dopo il costipamento;
- strato di collegamento (binder 0/22 - 4,5% bitume hard 45/80) dello spessore non inferiore a cm 5+3 in centro abitato e 5+4 fuori dal centro abitato.

Per il riempimento dello scavo può essere previsto, previa autorizzazione della Provincia, l'impiego di miscela di cemento ed inerte (con dosaggio di 40 kg di cemento per metro cubo di inerte), compattato fino all'estradosso di base. Il riempimento dello scavo dovrà comunque essere effettuato come descritto nelle prescrizioni tecniche del provvedimento rilasciato e secondo quanto stabilito dai tecnici della Provincia.

11. In corrispondenza di carreggiata o banchina bitumata dopo l'assestamento e costipamento delle opere di ripristino messe in opera come indicato al comma precedente, il Concessionario dovrà procedere alla fresatura a freddo della pavimentazione stradale per uno spessore di 3 cm in centro abitato e per uno spessore di 4 cm lungo le strade provinciali extraurbane, salvo diversa prescrizione, per la stesura definitiva del nuovo strato d'usura. La fresatura della pavimentazione stradale, che andrà effettuata nel periodo più idoneo, dovrà inoltre essere eseguita a cavallo del vano di scavo delle buche per una superficie incrementata di 50 cm, eventualmente estendibile fino a un massimo di 1 m. Se durante i lavori di scavo e rinterro le macchine operatrici o i depositi hanno causato danni, cedimenti o fessurazioni nella banchina pavimentata, la fresatura dovrà essere estesa anche a tutta la banchina pavimentata.
12. Se la presentazione dell'istanza della posa dell'infrastruttura digitale avviene nei 12 (dodici) mesi successivi al rifacimento dello strato di usura, la fresatura, e quindi il ripristino della sovrastruttura stradale, dovrà essere esteso all'intera corsia. Su richiesta della ditta, la Provincia dovrà integrare il provvedimento autorizzativo rilasciato con apposita certificazione attestante la conclusione dei lavori o fornendo gli estremi della stessa.
13. In corrispondenza di carreggiata o banchina bitumata in seguito della fresatura di cui al precedente comma 11, dovrà essere steso uno strato di usura realizzato:
 - a. nei centri abitati con strato d' usura 0/14 al 5,5% di bitume modificato dello spessore non inferiore a 3 cm,
 - b. fuori dai centri abitati con strato d' usura 0/14 al 5,5% di bitume modificato dello spessore non inferiore a 4 cm.

previa spruzzatura di emulsione bituminosa sull'intera superficie fresata, in modo che, ad opera ultimata, risulti un nastro continuo, regolare e perfettamente in quota con l'esistente pavimentazione stradale.

PIANTA BUCA INGRESSO/USCITA PERFORAZIONE NO-DIG



Art. 28 Metodologia di scavo con minitrincea e microtrincea per infrastrutture digitali e modalità di ripristino

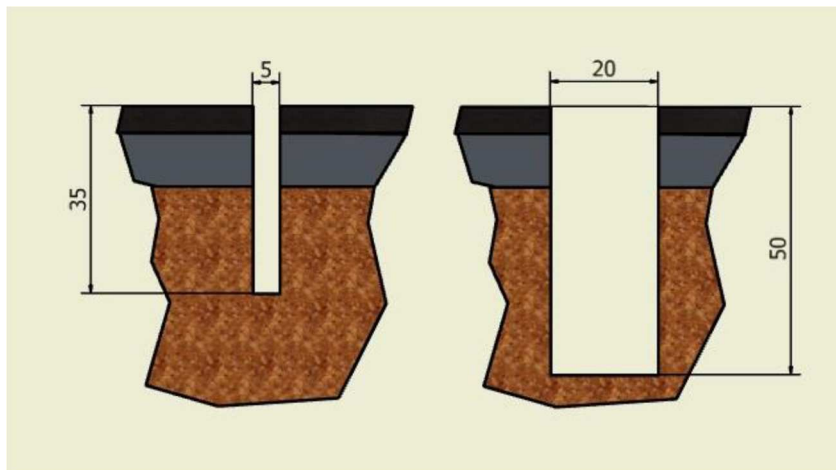
1. Il presente articolo si riferisce agli scavi da realizzare utilizzando tecnologie a basso impatto ambientale per la sola posa di infrastrutture digitali sia in percorrenza alla strada che in attraversamento alla sede stradale.
2. Le tecnologie a basso impatto ambientale (dette anche "no dig" o "trenchless") permettono di effettuare la posa, il riutilizzo, il risanamento e la sostituzione delle reti dei sottoservizi, tipicamente acqua, telecomunicazioni, energia e fognature, con nullo o limitato ricorso agli scavi a cielo aperto.
3. Attraverso il D.P.R. 207/2010 e i diversi decreti volti a incentivare lo sviluppo e la crescita del Paese, si promuove l'impiego delle tecnologie trenchless e in particolare, della minitrincea, denominandole tecnologie di miniscavo a basso impatto ambientale per evidenziarne i vantaggi sulla collettività.
4. La minitrincea appartiene alla famiglia delle "tecnologie associative" e viene utilizzata principalmente per realizzare reti di telecomunicazione, reti idriche ed elettriche, quali la pubblica illuminazione e i sistemi semaforici. Come tutte le tecnologie trenchless (o no-dig), la minitrincea rispetto allo scavo tradizionale, ha la caratteristica di ridurre drasticamente gli impatti socio-ambientali, il consumo energetico e di migliorare i livelli di sicurezza del personale presente in cantiere e di quanti si trovino a transitare nelle sue immediate vicinanze.
5. L'opportunità di realizzare scavi con la tecnica della minitrincea sarà valutata dalla Provincia, tenute in considerazione le peculiarità del singolo caso e delle caratteristiche fisiche e geometriche della

strada oggetto di intervento.

6. La minitrincea permette la posa delle reti dei servizi attraverso l'esecuzione contemporanea o meno di fresatura di dimensioni ridotte del manto stradale, sistemazione dell'infrastruttura e/o cavi e riempimento con malta cementizia. A seconda delle dimensioni dell'infrastruttura da posare e del luogo dell'intervento, le tecniche di posa mediante minitrincea sono distinte in due macro-categorie: minitrincea e minitrincea ridotta (microtrincea).
7. Il mezzo fresa che viene utilizzato per la microtrincea e la minitrincea ridotta non permette di ravvedersi in tempo se la zona di scavo è attraversata da sottoservizi: è quindi opportuno svolgere un'indagine preventiva del sottosuolo, come già indicato all'Art. 22
8. L'utilizzo della tecnica della minitrincea e della minitrincea ridotta è indicata su superfici asfaltate o sterrate con una base di materiale compatto. È limitato quando il sottosuolo ha un'elevata presenza di materiale ghiaioso, acciottolati o su strade con pavimentazione di pregio (porfido, materiali lapidei, autobloccanti) e in questi casi il suo impiego dovrà essere opportunamente valutata di volta in volta con i tecnici della Provincia.
9. I sistemi di minitrincea (e di minitrincea ridotta, se in ambito urbano) possono essere utilizzati sia per la posa in percorrenza, sia in attraversamento della sede stradale, fatto salvo l'attraversamento in strade extraurbane principali, che deve avvenire con la metodologia della perforazione orizzontale di cui all'Art. 24.
10. In caso di attraversamento della sede stradale, esso dovrà risultare ortogonale all'asse stradale ed essere eseguito in un'unica tratta.
11. In caso di banchina non pavimentata, lo scavo con minitrincea deve avvenire ad una distanza di almeno 25 cm dal limite della zona bitumata. In ambito extraurbano, in caso di impossibilità tecnica di posizionare il sottoservizio in corrispondenza della banchina, la posa con minitrincea è consentita in carreggiata solo qualora quest'ultima soluzione sia valutata dalla Provincia come soluzione di minore impatto rispetto allo scavo tradizionale.

a. Scavo con minitrincea e alloggiamento del sottoservizio

12. La minitrincea deve essere realizzata effettuando uno scavo di larghezza nominale maggiore di 5 cm e minore uguale di 20 cm e profondità nominale di 35 cm fino a un massimo di 50 cm.



Dimensioni minime e massime in cm della minitrincea (immagine da Norma UNI/PdR 7:2014)

13. La minitrincea deve essere eseguita utilizzando idonee frese a disco montate su macchina operatrice, che effettua contemporaneamente il disfacimento della pavimentazione e uno scavo avente una sezione adeguata al sottoservizio che deve contenere.
14. Il percorso della minitrincea deve avere un andamento planimetrico perfettamente regolare e privo di sbavature, con sezione regolare, esente da bruschi cambiamenti di direzione, e tale da rispettare i raggi minimi di curvatura specificati per l'infrastruttura e/o il sottoservizio da posizionare alla base

dello scavo. Dovranno essere rispettate le modalità indicate nella UNI/PdR 7:2014.

15. L'infrastruttura digitale deve essere posata, al di sotto della banchina non pavimentata o nel marciapiede, con profondità non inferiore a 25 cm dall'estradosso superiore e nel caso di piattaforma pavimentata con profondità superiore alla sovrastruttura stradale e comunque non inferiore a 40 cm dall'estradosso superiore. All'interno dei centri abitati, il ricoprimento minimo sotto piattaforma pavimentata può essere ridotto a 35 cm.
16. Lo scavo realizzato come sopra sarà idoneo a contenere monotubi, singolarmente od affiancati, di diametro compreso tra 40 e 50 mm. All'interno dello scavo potranno essere collocati fino a 3 monotubi diametro aventi diametro massimo di 50 mm, all'interno dei quali saranno inseriti i cavi per le telecomunicazioni, anche in tempi successivi.
17. L'infrastruttura o i sottoservizi possono essere installati durante lo scavo oppure nella fase successiva allo scavo.

b. Riempimento e ripristino della minitrincea

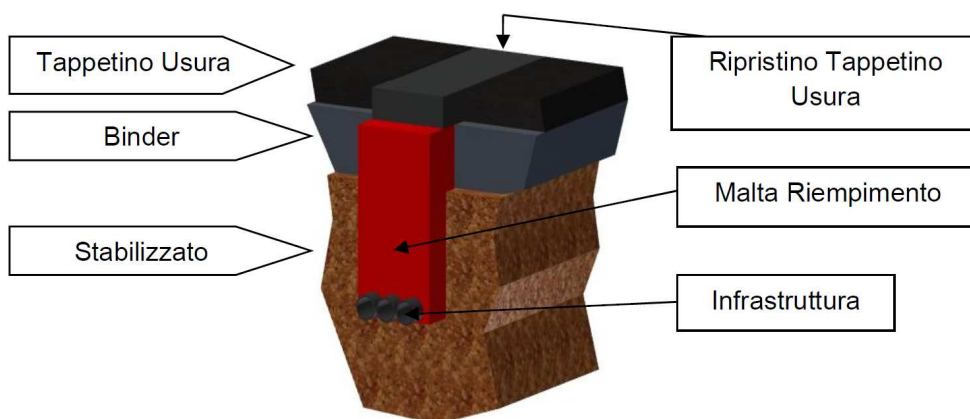
18. Terminata la posa dell'infrastruttura e/o sottoservizi, si deve procedere al riempimento della sezione di scavo con conglomerato cementizio opportunamente additivato con prodotti ad azione schiumogena e aeranti, descritto dalla UNI/PdR 7:2014.
19. L'altezza di riempimento deve essere conseguita in funzione della profondità di scavo della sede di posa e del tipo e spessore di pavimentazione, come da modalità da tabella al 6.3.4 della Uni/PdR 7:2014 sotto riportata.

Sede di posa e tipo pavimentazione	Altezza del riempimento [cm]		
	Profondità di scavo 35 cm	Profondità di scavo 40 cm	Profondità di scavo 50 cm
Carreggiata in conglomerato bituminoso	29	34	44
Carreggiata in conglomerato cementizio	25	30	40
Marciapiede in conglomerato bituminoso	33	38	48
Marciapiede in conglomerato cementizio	29	34	44
Sterrato	25	30	40

20. Al fine di evidenziare la presenza dell'infrastruttura, si può optare per la colorazione del conglomerato cementizio di riempimento con additivi (ossidi), la posa di nastro di segnalazione plastificato (a 30 cm dal piano viabile) o idonee segnalazioni esterne visibili quali tabelle, cartelli adesive, ecc.
21. Trascorse 24 ore dal riempimento, si può procedere al ripristino definitivo della pavimentazione stradale. L'altezza di ripristino deve essere eseguita in funzione della sede di posa e del tipo di pavimentazione, secondo le modalità indicate da tabella al 6.3.6 della UNI/PdR 7:2014 sotto riportata.

Sede di posa e tipo di pavimentazione	Altezza di ripristino [cm]
Carreggiata in conglomerato bituminoso	6
Carreggiata in conglomerato cementizio	10
Marciapiede in conglomerato bituminoso	2
Marciapiede in conglomerato cementizio	6

22. Se la presentazione dell'istanza di posa dell'infrastruttura digitale avviene nei 12 mesi successivi al rifacimento dello strato di usura, la fresatura, e quindi il ripristino della sovrastruttura stradale, dovrà essere esteso all'intera corsia. La Provincia dovrà integrare il provvedimento autorizzativo rilasciato con apposita certificazione attestante la conclusione dei lavori o fornendo gli estremi della stessa.



Sezione tipo di riempimento minitrincea (immagine da Norma UNI/PdR 7:2014)

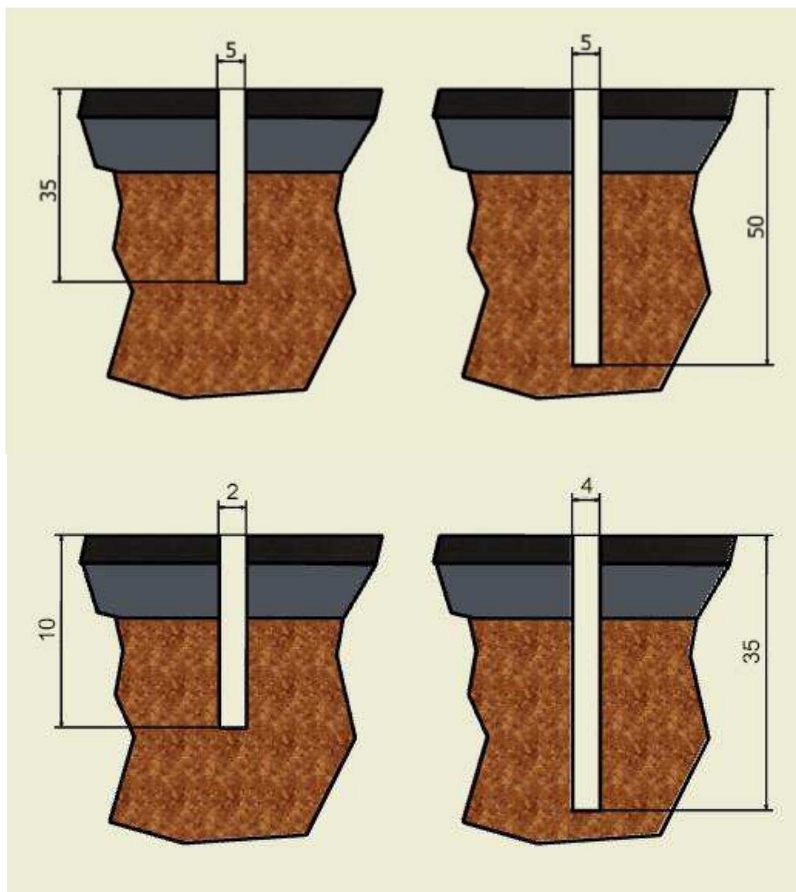


Esempio riempimento con conglomerato cementizio e sua colorazione (immagini da Norma UNI/PdR 7:2014)

c. Scavo con minitrincea ridotta e alloggiamento del sottoservizio

23. Si segnala che le strade provinciali sono state sempre più frequentemente interessate da interventi di risanamento che comportano la fresatura di spessori ben maggiori di 4 cm, con profondità che in alcuni casi hanno riguardato l'intero strato bituminoso, dovendo intervenire su sovrastrutture stradali ormai giunte a rottura (fessurate in profondità) e pertanto i progettisti sono invitati a ridurre l'impiego della micro-trincea in ambito extraurbano ed evitare l'attraversamento trasversale della carreggiata in micro-trincea, anche quando, ad esempio, la dorsale principale della fibra non è realizzata sul lato dell'allaccio.
24. La minitrincea ridotta deve essere realizzata effettuando uno scavo avente larghezza minore/uguale a 5 cm e profondità nominale da 35 cm fino ad un massimo di 50 cm. L'Art. 40 della L. 108/2021 prevede per la posa di infrastrutture a banda ultra larga la realizzazione di microtrincea di dimensioni ulteriormente ridotte di larghezza da 2 cm a 4 cm con profondità variabile da 10 fino a massimo 35 cm, anche in prossimità del bordo stradale o sul marciapiede.
25. Il taglio effettuato con la fresa a disco deve risultare netto in superficie, evitando di danneggiare la pavimentazione stradale nei pressi della sezione di scavo.

26. Tutte le fasi della microtrincea devono essere, possibilmente, realizzate contemporaneamente, mediante l'utilizzo delle macchine operatrici, disposte in sequenza o integrate in una o più macchine, migliorando così i vantaggi della tecnologia in termini di velocità e minor impatto sul traffico.
27. L'impianto da posare è fornito generalmente su bobina da dislocare sulla macchina che segue la fresa e l'aspiratore (per la pulizia dello scavo) così che i tubi siano svolti e incanalati nello scavo man mano che la macchina procede.
28. Il percorso della minitrincea ridotta deve essere il più possibile lineare e di sezione regolare, esente da bruschi cambiamenti di direzione, e tale da rispettare i raggi minimi di curvatura specificati per l'infrastruttura e/o il sottoservizio da posizionare alla base dello scavo. Dovranno essere rispettate le modalità indicate nella UNI/PdR 7:2014.
29. In caso di attraversamento della sede stradale, esso dovrà risultare ortogonale all'asse stradale ed essere eseguito in un'unica tratta.



Dimensioni massime e minime in cm della minitrincea ridotta come da UNI/PdR 7:2014 (sopra) e dimensioni massime e minime in cm della minitrincea ridotta da Art 40 L. 108/2021

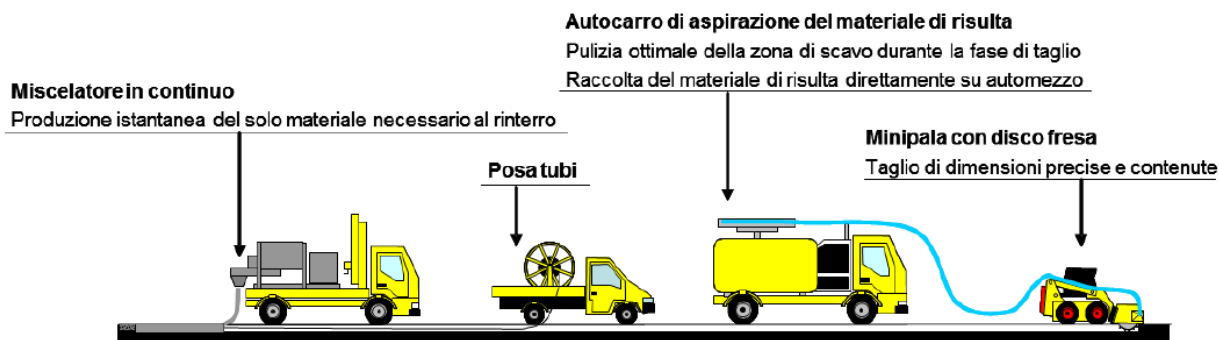
d. Riempimento e ripristino della minitrincea ridotta

30. Il riempimento della microtrincea ridotta deve essere effettuato, mediante colatura entro la sede di malta cementizia di consistenza fluida, a base di cementi ad alta resistenza, aggregati selezionati e speciali additivi. Il materiale deve presentare caratteristiche di presa tali da permettere il rilascio di una sede stradale carrabile idonea all'utilizzo in tempi brevissimi (2-4 ore dalla posa), garantendo una protezione meccanica dell'impianto. La malta a rapido indurimento dovrà avere le caratteristiche di cui alla UNI/PdR 7:2014, a cui attenersi anche per le modalità di scavo, pulizia e

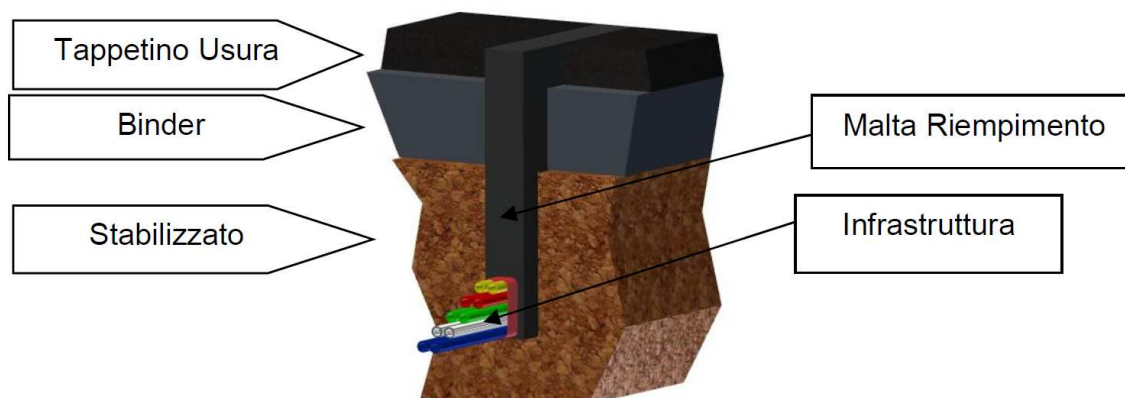
riempimento. È vietato il rinterro del materiale di risulta degli scavi.

31. La microtrincea non richiede un ulteriore ripristino della pavimentazione superficiale su cui viene realizzata la posa. La tecnica permette infatti un ripristino automatico della superficie, sia su strada sia su marciapiede, mediante l'utilizzo di idoneo materiale di riempimento che assume nel tempo la colorazione simile a quella della pavimentazione esistente. Al termine delle attività di posa e

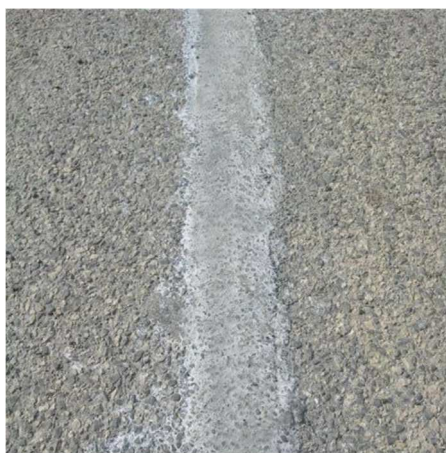
RIEMPIMENTO POSA TUBO ASPIRAZIONE FRESATURA



riempimento, non devono essere visibili crepe, gradini, bordi o sbavature.



Sezione tipo di riempimento minitrincea ridotta (immagine da Norma UNI/PdR 7:2014)



Esempio di minitrincea ridotta finita (immagine da Norma UNI/PdR 7:2014)

Art. 29 Percorrenze e attraversamenti aerei

1. Gli attraversamenti aerei con strutture sopraelevate devono essere realizzati mediante sostegni situati fuori dalla 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 campagna. Per gli attraversamenti con impianti inerenti i servizi di cui all'art. 28 del C.d.S., detta distanza può essere ridotta ove lo stato dei luoghi o particolari circostanze lo consiglino, fatte comunque salve le eventuali diverse prescrizioni delle norme tecniche vigenti per ciascun tipo di impianto. In tale situazione i sostegni verticali sono ubicati, ove possibile, nel rispetto delle distanze e degli eventuali franchi di sicurezza e, in ogni caso, al di fuori della piattaforma stradale ed a condizione che risultino protetti, in ambito extraurbano, da barriere di sicurezza progettate in conformità alle norme, fatto salvo l'impiego di strutture certificate come cedevoli. L'accesso al manufatto di attraversamento deve essere previsto al di fuori della carreggiata.
2. Negli attraversamenti aerei con strutture sopraelevate il franco sul piano viabile nel punto più depresso deve essere maggiore o uguale al franco prescritto dalla normativa per ponti stradali compreso il maggior franco di sicurezza, fatte comunque salve le eventuali diverse prescrizioni delle norme tecniche vigenti per ciascun tipo di impianto e le altezze minime indicate al successivo comma 5.
3. Le percorrenze aeree possono essere realizzate nelle fasce di rispetto o di pertinenza stradale ed i sostegni verticali sono ubicati, fatte salve le diverse prescrizioni delle norme tecniche vigenti per ciascun tipo di impianto, ad una distanza dal margine della strada sempre maggiore dell'altezza del sostegno, misurata dal piano di campagna, più un franco di sicurezza. Si può derogare da tale norma quando le situazioni locali non consentono la realizzazione della percorrenza aerea all'esterno delle pertinenze di servizio. In tale situazione i sostegni verticali sono ubicati, ove possibile, nel rispetto delle distanze e degli eventuali franchi di sicurezza e, in ogni caso, al di fuori della piattaforma stradale ed a condizione che risultino protetti, in ambito extraurbano, da barriere di sicurezza progettate in conformità alle norme, fatto salvo l'impiego di strutture di sostegno certificate come cedevoli.
4. Le linee elettriche aeree dovranno essere realizzate nel rispetto del Decreto Ministeriale 21/03/1988 "Approvazione delle norme tecniche per la progettazione, l'esecuzione e l'esercizio delle linee elettriche aeree esterne" e dai successivi aggiornamenti: il Decreto Ministeriale 16/01/1991 "Aggiornamento delle norme tecniche per la disciplina della costruzione e dell'esercizio di linee elettriche aeree esterne", il Decreto Ministeriale 05/08/1998 "Aggiornamento delle norme tecniche per la progettazione, esecuzione ed esercizio delle linee elettriche aeree esterne" e del D.P.C.M "Fissazione dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50 Hz) generati dagli elettrodotti".
5. In particolare si precisa che:
 - a. i sostegni delle linee aeree dovranno essere posati in opera ad una distanza non inferiore a 7,00 m dal confine stradale nei tratti esterni ai centri abitati; tale distanza potrà essere ridotta fino a 2/5 dell'altezza fuori terra del sostegno per le linee di classe 0, I e II, solo in caso di comprovati motivi tecnici od ove particolari circostanze lo consiglino, in ogni caso a condizione che risultino protetti, in ambito extraurbano, da barriere di sicurezza progettate in conformità alla normativa oppure realizzati con strutture certificate come cedevoli, a sicurezza passiva. Nei centri abitati potranno essere adottate eventualmente distanze minori, da valutarsi secondo la situazione, che verranno di volta in volta stabilite dalla Provincia ai fini della sicurezza stradale;
 - b. i conduttori delle linee aeree dovranno avere in ogni punto, in qualsiasi stagione o condizione meteorologica, una distanza dal piano viabile (altezza):
 - non inferiore a 6,00 m per le linee di classe 0 e I;
 - non inferiore a 7,00 m + 0,015 m per ogni KV, per le linee di classe II e III.

Art. 30 Tubazioni in pressione

1. È ammessa la posa di tubazioni per l'acquedotto (o fognatura in pressione) in carreggiata, in ambito extraurbano, in caso sia certificata attraverso relazione tecnica, corredata da elaborati grafici, debitamente sottoscritta da ingegnere abilitato, l'impossibilità di posa secondo percorsi alternativi o utilizzando le fasce di pertinenza stradale al di fuori della carreggiata o che sia certificato, sempre attraverso relazione tecnica, che la posa utilizzando le fasce di pertinenza stradale o al di fuori della carreggiata comporta il superamento di particolari difficoltà tecniche (intendendo con difficoltà tecniche la presenza di vincoli non altrimenti superabili, l'interferenza con altri sottoservizi).
2. Solo in caso di assoluta necessità ai sensi dell'Art. 25 comma 2 del C.d.S., in relazione alla particolare orografia del terreno appurata dalla Provincia, può essere ammessa la posa in sede stradale di condotte forzate atte a mettere in comunicazione un bacino idroelettrico con le turbine. L'istanza di posa di condotte forzate in carreggiata deve essere corredata da relazione tecnica, completa di elaborati grafici, debitamente sottoscritta da ingegnere abilitato, che certifichi l'impossibilità di posa secondo percorsi alternativi o utilizzando le fasce di pertinenza stradale al di fuori della carreggiata. La particolarità di una condotta forzata sta nell'elevata pressione di esercizio, che è di norma pari all'altezza geodetica del bacino rispetto alla bocca di alimentazione della turbina, occasionalmente soggetta a picchi di pressione ovvero ai colpi d'ariete dovuti a variazioni di portata. Da parte del richiedente la Concessione vanno pertanto certificate, le caratteristiche tecniche e costruttive della condotta a garanzia della sicurezza in perpetuo della piattaforma stradale e degli utenti della strada, sollevando la Provincia di Brescia da qualsivoglia responsabilità civile e penale per danni riconducibili all'opera oggetto di concessione.
3. Gli attraversamenti di tubazioni in pressione sono ammessi solo attraverso tubo camicia.
4. Negli acquedotti e fognature in pressione non è ammessa la realizzazione in corrispondenza della carreggiata di blocchi di ancoraggio, di stacchi per allacciare utenze né la posa di apparecchiature quali valvole, sfiati, scarichi e dei relativi di manufatti di alloggiamento, che dovranno essere realizzati esternamente alla piattaforma stradale o in banchina.
5. Da parte del richiedente la concessione dovranno essere certificate, sempre attraverso relazione sottoscritta da professionista abilitato, le caratteristiche tecniche e costruttive delle tubazioni, che dovranno rappresentare lo "stato dell'arte" per la tipologia di servizio in termini di garanzia di tenuta idraulica.
6. Il richiedente la concessione provvederà a formalizzare ed attuare un piano di monitoraggio della tubazione a garanzia della sicurezza in perpetuo della piattaforma stradale e degli utenti della strada, sollevando la Provincia di Brescia da qualsivoglia responsabilità civile e penale per danni riconducibili all'opera oggetto di concessione.
7. Le tubazioni dovranno essere assoggettate a collaudo, per tronchi successivi, secondo le prescrizioni fissate dal richiedente nello specifico capitolato speciale d'appalto e comunque, con pressione minima di collaudo durata della prova e modalità non inferiori alle previsioni di cui all'art. 3.10 del Decreto Ministero Lavori Pubblici del 12/12/1985.
8. Il verbale delle operazioni di collaudo ed i grafici del manometro registratore sottoscritti dal richiedente la concessione, dal direttore dei lavori, dall'appaltatore e dal collaudatore saranno trasmessi alla Provincia di Brescia dal richiedente insieme al certificato di collaudo al termine dei lavori.
9. Per le opere di cui al comma 1 e comma 2, da parte del richiedente andranno certificate le caratteristiche tecniche e costruttive della condotta, tramite opportuna relazione tecnica firmata da professionista abilitato, a garanzia della sicurezza in perpetuo della piattaforma stradale e degli utenti della strada, sollevando la Provincia di Brescia da qualsivoglia responsabilità civile e penale per danni riconducibili all'opera oggetto di concessione.
10. Le prescrizioni tecniche puntuali sull'opera da realizzare e sui ripristini della sede stradale saranno contenute nel singolo provvedimento di concessione. In termini generali le modalità di ripristino per

le opere di cui al comma 1 e comma 2 dovranno comprendere il completo rifacimento della sovrastruttura stradale mediante riprogettazione e completo rifacimento del pacchetto sull'intera sezione stradale, oltre alla messa in sicurezza complessiva della tratta interessata dalle opere secondo le vigenti norme.

Art. 31 Pozzetti, chiusini e griglie

1. Ove lungo le condutture siano da installarsi camerette, pozzetti di ispezione o di manovra, la loro muratura non dovrà in alcun modo alterare la sagoma della strada e delle sue pertinenze. Il profilo stradale, in corrispondenza del sigillo posto a copertura, dovrà risultare, ad opera finita, perfettamente piano nel rispetto delle preesistenti pendenze trasversali e longitudinali.
2. I pozzetti di ispezione o di manovra e le camerette devono essere per quanto possibile collocati fuori dalla sede stradale o in banchina e, salvo casi di obiettiva impossibilità, a mezzo di manufatti che non insistono sulla carreggiata in modo da consentire la possibilità di effettuare interventi di manutenzione senza che ciò comporti manomissione del corpo stradale o intralcio alla circolazione.
3. Nei tratti extraurbani, solamente in caso di comprovata e fondata impossibilità al posizionamento fuori dalla sede stradale o in banchina, i chiusini in ghisa, dovranno essere posizionati in carreggiata ad una profondità di almeno 20 cm, al di sotto degli strati d'usura, di collegamento e di base, all'altezza dello strato in misto cementato, previa autorizzazione scritta della Provincia. L'abbassamento dei chiusini sarà comunque valutato di caso in caso dalla Provincia, che potrà imporre diverse prescrizioni in base ai carichi di traffico della strada oggetto di intervento.
4. Solo in caso di comprovate necessità tecniche, quali pozzetti di ispezione e/o di salto di reti fognarie che per motivi di manutenzione devono risultare facilmente accessibili, è consentita la posa di chiusini in quota a livello del piano campagna anche in ambito extraurbano, previa autorizzazione scritta della Provincia che si riserva la facoltà di imporre prescrizioni più restrittive sulle specifiche minime dei chiusini, quali classi con carico di rottura maggiore e chiusini con coperchio autobloccante, compatibilmente con i carichi stradali di traffico presenti sulla strada oggetto di intervento.
5. Tutti i chiusini dovranno essere realizzati in ghisa (lamellare o sferoidale) di classe minima D400 (carico di rottura KN 400) e nel caso di griglie classe minima C250 (carico di rottura KN 250), secondo la normativa europea UNI-EN-124 e riportare una marcatura leggibile e durevole indicante:
 - a. UNI-EN-124;
 - b. la classe D400 o C250 o superiori;
 - c. preferibilmente il nome e/o la sigla dell'Ente Gestore;
 - d. sigla dell'impianto (Telefono, Energia elettrica, Gas, Acqua, Fognatura, ecc.).
6. Lungo i ponti non possono essere realizzati pozzetti di ispezione o altri manufatti che possano pregiudicare la stabilità statica dei ponti stessi o intaccarne la struttura.
7. Le griglie, mantenute a cura e spese del Concessionario, dovranno essere a perfetta quota della superficie stradale (e sue pertinenze) anche in conseguenza di modifiche della livelletta stradale che la Provincia dovesse in qualsiasi momento effettuare. Il Concessionario provvederà a sua cura e spese, entro 15 giorni dal preavviso dato dagli Uffici Provinciali tramite posta elettronica certificata, al loro riposizionamento (sopralzo od abbassamento) nel rispetto delle nuove quote stradali e della sagoma trasversale della carreggiata.
8. I chiusini, camerette o pozzetti relativi a infrastrutture digitali devono essere ubicati esternamente alla piattaforma stradale. In ambito urbano devono essere installati preferibilmente sul marciapiede, in subordine in banchina e infine in carreggiata. In ambito extraurbano il loro posizionamento lungo la banchina pavimentata è consentito, solo in caso di impossibilità tecnica sotto la banchina non pavimentata. È consentita la posa di tali opere, lungo strade extraurbane secondarie e locali

all'interno della piattaforma stradale prioritariamente in banchina, qualora non vi sia spazio esternamente a essa. I pozzetti a progetto potranno essere utilizzati anche in fasi successive alla loro realizzazione.

Art. 32 Limitazione della circolazione stradale derivante da cantieri

1. Il titolare della concessione/autorizzazione deve attenersi scrupolosamente all'osservanza della normativa in vigore ed in particolare delle norme contenute negli articoli 15 (Atti vietati), 20 (Occupazione della sede stradale), 21 (Opere, depositi e cantieri stradali) del C.d.S e negli articoli dal 30 al 43 del Regolamento di esecuzione e di attuazione. In particolare, si richiama l'attenzione ai comma 6 dell'art. 30 (pannello fig. Il 382) e all'art. 35 (segnaletica orizzontale di cantiere) ed al "Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo" (Decreto Ministeriale 10 luglio 2002). I segnali stradali dovranno essere realizzati preferibilmente in pellicola di classe II.
2. In caso si rendano necessarie particolari limitazioni alla circolazione stradale, viene emessa specifica ordinanza dell'ente proprietario della strada ai sensi dell'Art. 5, 6 e 7 del C.d.S. per la deviazione e regolamentazione del traffico.
3. Per far fronte a situazioni di emergenza o quando si tratti di esecuzione di lavori di particolare urgenza, fatti salvi i disposti dell'art. 30 comma 7 del Regolamento di esecuzione del C.d.S., è posto l'obbligo di apporre la segnaletica di cantiere e comunicare l'esecuzione di tali interventi alla Provincia, indicando le limitazioni alla circolazione stradale attuate. Qualora i lavori di particolare urgenza si protraggano oltre i termini stabiliti dal citato art. 30 comma 7, l'adozione delle misure per la disciplina della circolazione è soggetta a ratifica con formale provvedimento della Provincia.
4. Ulteriori disposizioni relative alla segnaletica da approntare potranno essere impartite, per particolari esigenze, nelle specifiche prescrizioni degli atti di concessione/autorizzazione/nullaosta.

Art. 33 Vigilanza

1. È diritto della Provincia, attraverso propri tecnici provinciali, procedere a sopralluoghi d'ufficio ed eventuali controlli durante l'esecuzione dei lavori, sulla corretta realizzazione e sull'esatto posizionamento delle opere oggetto di concessione/autorizzazione/nulla osta, rispetto a quanto autorizzato, nonché della buona manutenzione delle opere realizzate e dei termini di scadenza dei provvedimenti concessi.
2. Qualunque inadempienza venga rilevata da parte del personale incaricato alla vigilanza, sarà contestata a norma del C.d.S. e del suo Regolamento di esecuzione ed attuazione. Il Concessionario dovrà provvedere immediatamente all'eliminazione di potenziali pericoli per la sicurezza pubblica e della circolazione ed all'eliminazione delle difformità rispetto quanto autorizzato.

Art. 34 Accertamento della regolare esecuzione dei lavori e svincolo della cauzione

1. Il Concessionario è tenuto a comunicare, con le modalità di cui all'Art. 22, l'ultimazione dei lavori ed a presentare, entro 30 giorni da tale data, oltre al certificato di regolare esecuzione degli stessi lavori redatto dal direttore lavori, gli elaborati grafici modificati ed aggiornati, indicanti le eventuali varianti avvenute in corso d'opera.
2. A lavori ultimati, entro 30 giorni dalla data di fine lavori, un dipendente provinciale, sorvegliante della strada, verifica la corrispondenza tra le prescrizioni indicate nel provvedimento di concessione, autorizzazione o nulla osta e la realizzazione effettiva delle opere.
3. Se da tale verifica risultassero delle difformità o inosservanze alle prescrizioni, l'agente accerta le violazioni e redige apposito verbale ai fini della contestazione dell'illecito amministrativo e l'applicazione delle sanzioni previste dal C.d.S.. Le spese che la Provincia dovesse sostenere per rimettere l'area e le sue pertinenze nelle primitive condizioni, qualora non vi abbia provveduto il

Concessionario, benché diffidato, o vi abbia provveduto non a regola d'arte saranno decurtate dal deposito cauzionale.

4. Il collaudo definitivo dell'opera dovrà essere eseguito da parte della Provincia non prima di due anni dalla fine dei lavori. Fino ad allora, il Concessionario rimane unico responsabile per i rischi di rovina totale o parziale dell'opera, ovvero dei rischi derivanti da difetti costruttivi e garantirà con la polizza fidejussoria l'esecuzione dell'opera a perfetta regola d'arte.
5. Lo svincolo della cauzione prestata a garanzia della perfetta esecuzione dell'intervento verrà effettuato non prima di 5 anni dal completamento delle opere, previo opportuno accertamento da parte dei tecnici della Provincia. In tale periodo il Concessionario dovrà garantire la regolare esecuzione dei lavori e l'assenza di avvallamenti, deformazioni o cedimenti superiori ai 5 mm, impegnandosi in tal casi, alle continue riprese del piano viabile sino al completo assestamento, nonché alla regolarizzazione della superficie stradale mediante fresatura e successiva stesura dello strato di usura in modo da uniformarsi alla livelletta esistente della parte della sede stradale. Per tutta la durata dell'occupazione il Concessionario rimane comunque responsabile dei cedimenti e delle anomalie delle pavimentazioni o delle pertinenze stradali che siano direttamente riconducibili ai lavori effettuati.
6. Eventuali interventi di ripristino eseguiti dalla Provincia a causa di inottemperanza del Concessionario, verranno economicamente quantificati e trattenuti dalla cauzione prestata a garanzia.