



## CITTÀ METROPOLITANA DI TORINO

**Convenzione per la gestione e ripartizione dei proventi dei dispositivi per il controllo e la sanzione in remoto delle trasgressioni ai limiti di velocità imposti ai sensi dell'art. 142 del N.C.d.S. ubicati sulla SP 1 delle Valli di Lanzo fra il km 26+973 ed il km 29+308, in entrambi i sensi di marcia nel territorio del Comune di Lanzo Torinese.**

TRA

**LA CITTÀ METROPOLITANA DI TORINO** in persona del Dirigente dell Dipartimento Viabilità e Trasporti, ing. Matteo Tizzani, nato a Torino il 18/12/1972, domiciliato per la sua carica in Torino, Corso Inghilterra 7, (Codice Fiscale Città Metropolitana di Torino: 01907990012 )

E

**IL COMUNE DI LANZO TORINESE**, di seguito Comune, in persona del Sindaco Fabrizio Vottero Bernardina nato a Torino il 01/06/1974 domiciliato per la sua carica in Lanzo, via San Giovanni Bosco 33, c/o la casa comunale (Codice Fiscale Comune 83002670012) di seguito anche collettivamente "le Parti";

**Premesso che:**

- sulle strade della Città Metropolitana di Torino si continua a registrare una elevata percentuale di infortuni dovuta condotte di guida imprudenti e tra queste, in particolare, il mancato rispetto dei limiti di velocità;
- con deliberazione del Consiglio Metropolitano n. 8409, in data 02/05/2018, è stato approvato lo "Studio della Sicurezza delle Strade Extraurbane Principali e Secondarie ad elevato rischio della Città Metropolitana"; con la medesima, è stato preso atto che la Città Metropolitana può contribuire al raggiungimento di alcuni degli obiettivi esplicitati negli orientamenti europei per la sicurezza stradale sulla rete di competenza mediante un'azione diffusa e sistematica volta a contrastare i fattori di rischio, adottando una serie di linee strategiche, fra cui il Rafforzamento dell'applicazione della



normativa stradale, che si esplica in azioni di controllo costante delle infrazioni ai limiti di velocità e semaforiche.

- la deliberazione prevede la stipula di convenzioni attuative in merito all'installazione e gestione degli impianti, alla gestione integrata del procedimento sanzionatorio tramite le Polizie Locali, nonché alle modalità di ripartizione dei proventi in applicazione alle disposizioni del Codice della Strada;

Considerato che:

- il Comune intende perseguire una intensa attività di controllo delle infrazioni ai limiti di velocità di cui all'art. 142 del Codice della Strada, anche nel rispetto delle specificità e dell'autonomia organizzativa propria del Comune, con l'obiettivo di ridurre il rischio di incidenti;
- il Comune ritiene, quindi, che l'utilizzo di appositi strumenti tecnologici approvati od omologati per l'accertamento delle infrazioni derivanti dal mancato rispetto dei limiti di velocità possa contrastare il fenomeno e la connessa incidentalità;
- Il Decreto Prefettizio del 9 febbraio 2026 prot. 31875/Auto/AreaIII indica per il Comune di Lanzo sulla SP1 la possibilità di installare dispositivi di controllo in remoto dal **km 26+944 al km 29+308**;
- lo "Studio della Sicurezza" ha evidenziato, per la SP 1 delle Valli di Lanzo, fra il **km 26+600 ed il km 28+000**, la gravità del fenomeno incidentale nel tratto, individuando, fra i fattori di rischio, le condotte di guida imprudente e la mancata regolazione della velocità alle caratteristiche ed alle condizioni della strada, tali da compiere tutte le manovre necessarie in condizioni di sicurezza;
- il Decreto 20 giugno 2025 del Ministero dell'Interno "Regola tecnica di prevenzione incendi per la progettazione, la costruzione e l'esercizio delle gallerie stradali non appartenenti alla rete stradale transeuropea" pone particolare accento alla limitazione delle velocità nelle gallerie quale forma di prevenzione;
- le postazioni sulla SP 1 delle Valli di Lanzo, e precisamente:



- al km 27+710 circa per la direzione Lanzo
- al km 29+070 circa per la direzione Torino

site nel territorio del Comune, sono ricomprese nella tratta indicata dal Decreto Prefettizio del 9 febbraio 2026 prot. 31875/Auto/AreaIII ed inoltre si pongono appena prima degli ingressi della galleria "Montebasso";

rilevato che l'utilizzo dei predetti dispositivi di controllo consente, infatti, un'azione sistematica preventiva e repressiva secondo moduli operativi idonei ad ottimizzare l'impiego di uomini e mezzi per la realizzazione della predetta finalità, consentendo un più semplice ed agevole sistema di accertamento e contestazione delle relative sanzioni, anche nel rispetto delle specificità e dell'autonomia organizzativa propria del Comune, con l'obiettivo di ridurre il rischio di incidenti;

la Città Metropolitana di Torino e il Comune ritengono, quindi, che l'utilizzo di appositi strumenti tecnologici omologati per l'accertamento automatico e da remoto delle infrazioni derivanti dal mancato rispetto dei limiti di velocità possa contrastare il fenomeno e la connessa incidentalità.

Considerato infine che:

- il Codice della Strada all'art. 142 C.d.S. comma 12-bis prevede per le apparecchiature di controllo e sanzione delle trasgressioni ai limiti di velocità imposti ai sensi dell'art. 142 N.C.d.S. un regime di suddivisione degli introiti da sanzione tra ente proprietario della strada ed ente da cui dipende l'organo accertatore;
- lo stesso art. 142 N.C.d.S. c. 12 ter prevede che *“gli enti di cui al comma 12-bis destinano le somme derivanti dall'attribuzione delle quote dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al medesimo comma alla realizzazione di interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, ivi comprese la segnaletica e le barriere, e dei relativi impianti, nonché al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, ivi comprese le spese relative al personale, nel rispetto della*



*normativa vigente relativa al contenimento delle spese in materia di pubblico impiego e al patto di stabilità interno”;*

Con Decreto del Ministero Infrastrutture e Trasporti del 30 dicembre 2019, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 42 del 20/02/2020, avente ad oggetto "Disposizioni in materia di destinazione dei proventi delle sanzioni a seguito dell'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità", sono state approvate le modalità di versamento dei proventi di cui all'art. 142, c. 12-bis del D. Lgs. 285/1992;

L'art. 5 del medesimo decreto, Disposizioni Finanziarie, disciplina i termini entro i quali effettuare i versamenti agli enti proprietari della strada, sulla base di appositi atti di natura convenzionale.

- la Città Metropolitana di Torino accetta di introitare per le finalità appena indicate il 50% dei proventi al netto delle spese di gestione dell'apparecchiatura come meglio dettagliati al successivo art. 5.
- Verificato che con Deliberazione della Giunta Comunale n. .... del ..... il Comune di Lanzo Torinese ha provveduto ad approvare lo schema di Convenzione e che con D.C.R.C. n. .... del ..... la Città Metropolitana di Torino ha provveduto ad approvare lo schema di Convenzione.

Tutto ciò premesso e considerato, le Parti come in epigrafe rappresentate e domiciliate

## **CONVENGONO E STIPULANO QUANTO SEGUE**

### **Art. 1 – Premessa**

1. Le premesse formano parte integrante della presente Convenzione.

### **Art. 2 – Oggetto**

1. Le Parti convengono di procedere alla stipula della Convenzione al fine di regolare il regime di suddivisione dei proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità stabiliti dall'art. 142 del Codice della Strada (ex art. 142, c. 12-bis del D. Lgs. 285/1992). Gli accertamenti avverranno a



mezzo di appositi strumenti tecnologici omologati per l'accertamento delle infrazioni derivanti dal mancato rispetto dei limiti di velocità per la gestione degli impianti da installarsi:

- al km 27+710 circa per la direzione Lanzo
- al km 29+070 circa per la direzione Torino

nel territorio del Comune.

### **Art. 3 – Finalità**

1. Le Parti, convenendo di cooperare in maniera funzionale ed efficace allo scopo di ridurre l'incidentalità e la mortalità sulle strade, si propongono di controllare l'osservanza dei dettami normativi da parte dei conducenti dei veicoli con l'utilizzo dell'apparecchiatura di cui all'art. 2.
2. I proventi delle sanzioni effettivamente incassati dal Comune verranno suddivisi con la Città Metropolitana di Torino come disposto dall'art. 142 comma 12 bis C.d.s. e meglio specificato nella presente Convenzione.

### **Art. 4 - Obblighi del Comune**

1. Il Comune si impegna, a proprio onere, alla progettazione, noleggio (ovvero acquisizione), installazione in situ, manutenzione e gestione delle apparecchiature di controllo a distanza in sede fissa delle violazioni dei limiti di cui all'art. 142 del Codice della Strada, debitamente omologate, secondo le modalità di impiego stabilite dal medesimo e dalle disposizioni ministeriali in materia.
2. Il Comune si impegna a dare opportuna comunicazione agli utenti della presenza di controlli anche sul proprio sito istituzionale.
3. Il Comune si impegna, successivamente alla sottoscrizione della Convenzione, a presentare dettagliato progetto esecutivo, sul quale gli uffici competenti della Città Metropolitana avvieranno specifica istruttoria ai fini del rilascio del provvedimento di concessione ex art. 26 del Codice della Strada.



4. Il soggetto aggiudicatario dei lavori di installazione dell'impianto, individuato dal Comune dovrà effettuare un deposito cauzionale di EURO 2.000,00 (EURO duemila/00) a favore della Città Metropolitana di Torino, mediante stipula di polizza fideiussoria, a garanzia dell'esecuzione dei lavori alla regola dell'arte. Tale polizza, tacitamente rinnovabile salvo formale comunicazione liberatoria emessa dalla Città Metropolitana di Torino, sarà svincolata su presentazione di richiesta in carta semplice sei mesi dopo l'avvenuta ultimazione dei lavori e, previo accertamento, da parte della Città Metropolitana di Torino della ineccepibile regolarità e stabilità delle opere e previo prelevamento di tutte quelle spese che la Città Metropolitana di Torino stessa abbia eventualmente dovuto sostenere in qualsiasi momento, per interventi o riparazioni di danni ecc. Detta fideiussione potrà essere stipulata direttamente dal Comune ovvero dalla ditta appaltatrice.
5. La presenza dei dispositivi di controllo e delle modalità di effettuazione dello stesso sarà resa nota agli utenti della strada, mediante "informazione" data con collocazione, e successiva gestione, a carico del Comune, della segnaletica prevista dal vigente Codice della Strada, posta a 150 m dalle stazioni di controllo, avente dimensione 135x90 cm, ed ulteriore preavviso, posto a 1000 m dalle stazioni di controllo, avente dimensione 250x200 cm.
6. Il Comune si impegna a fornire, mensilmente, alla Città Metropolitana, Dipartimento Viabilità e Trasporti, Ufficio Servizio Monitoraggio e Sicurezza Stradale, un report relativo ai flussi veicolari registrati dai dispositivi, suddivisi per direzione di marcia, giorni e fasce orarie.

#### **Art. 5 – Accertamento e riscossione delle sanzioni**

1. Il Comune provvederà alla procedura di accertamento, irrogazione e riscossione delle sanzioni, nonché all'eventuale fase di contenzioso.



2. Introitando le sanzioni corrispondenti, il Comune si impegna a versare alla Città Metropolitana di Torino una percentuale pari al 50% delle somme effettivamente incassate e non più soggette a contenzioso.

Ai fini della determinazione di quanto dovuto alla Città Metropolitana di Torino, alla somma effettivamente riscossa dal Comune, dovranno essere detratte, purchè accuratamente rendicontate:

- Le spese di acquisizione del sistema;
- Le spese di modifica del sistema;
- Le spese di manutenzione, ordinaria e straordinaria del sistema;
- Le spese di gestione ed assicurative;
- Le spese per l'acquisto e la posa di segnaletica stradale verticale, ed eventuali barriere/guard rail richieste o necessarie;
- Le spese per i costi da sostenere per la fornitura di energia elettrica necessaria all'alimentazione di entrambi i dispositivi (materiali, lavori, contatori, ...);
- Le spese per lavori eventualmente e ulteriormente richiesti nel titolo autorizzativo che verrà rilasciato dalla Città metropolitana di Torino, a seguito della stipula della convenzione.

Da tali spese sono esplicitamente escluse le spese per il personale.

Sull'importo dei proventi, al netto delle succitate spese, sarà calcolato il 50% spettante alla Città Metropolitana di Torino.

A tal fine il Comune si impegna a rendicontare semestralmente i proventi derivanti dall'attività di sanzionamento oggetto della presente Convenzione. La rendicontazione dovrà pervenire, debitamente sottoscritta, alla Città Metropolitana rispettivamente entro il 31 gennaio ed il 31 luglio ed il versamento delle quote dei proventi alla Città Metropolitana di Torino dovrà avvenire entro il mese successivo.

3. Al fine di allineare l'accertamento sulla contabilità della Città Metropolitana di Torino con quella del Comune, quest'ultimo fornirà entro il 15 di ottobre di ciascun esercizio l'ammontare complessivo degli accertamenti e l'ammontare complessivo degli impegni di spesa assunti ex art. 142 del C.d.s. con riferimento alla data del 30 di settembre



oltreché la previsione degli stessi fino al 31 dicembre. In occasione del riaccertamento dei residui ad inizio dell'esercizio successivo a quello di riferimento, (ai sensi p. 9 – 1 Allegato 4 – 2 DLgs 118/11 e s.m.i.), sarà cura del Comune comunicare l'eventuale ulteriore quota accertata/impegnata, relativa alla esigibilità del credito fino al 31 dicembre dell'esercizio di riferimento.

#### **Art. 6 - Obblighi della Città Metropolitana di Torino**

1. La Città Metropolitana di Torino destinerà gli introiti a interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, ivi comprese la segnaletica e le barriere, e dei relativi impianti, nonché al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, nel rispetto della vigente normativa.

#### **Art. 7 - Durata ed efficacia della Convenzione**

1. La presente Convenzione avrà durata a tutto il 31/12/2029 e potrà essere rinnovata con apposito provvedimento delle parti.
2. Durante la fase di gestione dell'attività le Parti verificheranno gli effetti dell'installazione al fine di disporre di un piano d'azione per gli anni successivi.
3. Nell'ambito della presente Convenzione le Parti potranno valutare l'installazione di ulteriori dispositivi oggetto della Convenzione o la modifica di quelli esistenti, nel pieno rispetto delle rispettive competenze ed alle medesime condizioni di cui alla presente Convenzione.
4. Ogni integrazione e/o modifica della presente Convenzione che dovesse intervenire, anche a seguito dell'emanazione di specifiche norme, determina, laddove opportuno e necessario, la revisione dell'atto in questione.

#### **Art. 8 - Trattamento fiscale**

1. La presente Convenzione rientra tra gli atti per i quali non vi è obbligo di richiedere la registrazione, ai sensi dell'art. 1 della tabella allegata al D.P.R. 26/4/1986, n. 131 ed è esente da bollo ai sensi dell'art. 16 della Tabella Allegato B.



**Art. 9 - Elezione di domicilio**

1. Le Parti eleggono il proprio domicilio presso la propria sede legale.

**Art. 10 - Foro competente**

1. Le parti concordano di definire amichevolmente qualsiasi controversia che possa nascere nell'applicazione della presente Convenzione. Per ogni eventuale vertenza giudiziaria dipendente dal presente atto, il Foro competente è quello di Torino. Il presente atto, previa lettura e conferma, viene sottoscritto in unico originale dalle Parti nei modi e nelle forme di legge in segno di piena accettazione.

**Data (dell'ultima firma digitale apposta)**

**Per la Città Metropolitana di Torino**

**Ing. Tizzani Matteo**

**Per il Comune di Lanzo Torinese**

**Geom. Fabrizio Vottero Bernardina**

---



## ALLEGATO A

### **PRESCRIZIONI TECNICHE PER LA POSA DI IMPIANTI FISSI DI RILEVAMENTO AUTOMATICO DELLE TRASGRESSIONI EX ART. 142 D. LGS 285/1992**

Il Comune di Lanzo Torinese, a seguito della firma della Convenzione riguardante la posa di apparecchiature atte al rilevamento automatico della velocità, approvata con Decreto del Consigliere Delegato della Città Metropolitana di Torino n. .... del ..... al fine di procedere alla collocazione di cavi elettrici o condutture elettriche o comunque impianti per installazione di postazione fissa di rilevazione della velocità, su entrambi i lati della S.P. 1, fra il **km 26+973 ed il km 29+308**, dichiara di obbligarsi inscindibilmente all'osservanza delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione approvate con D.Lgs. n. 285 del 30/04/1992 "Nuovo Codice della Strada" e relativo Regolamento di esecuzione ex D.P.R. 495 del 16/12/1992, del Testo Unico di leggi sulle acque e sugli impianti elettrici approvato con R.D. n. 1775 del 11/12/1933, della legge 1341 del 13/12/1964, del D.P.R. n. 1062 del 21/6/1968, delle normative 11/17 della C.E.I., nonché all'osservanza delle seguenti condizioni speciali:

L'attraversamento della strada dovrà avvenire in direzione perpendicolare alla strada stessa; le caratteristiche delle spire elettromagnetiche saranno comunicate a seguito delle procedure di aggiudicazione del servizio di locazione delle apparecchiature (ovvero dei lavori di installazione). In caso di impianti particolari che devono essere collocati a profondità inferiore, dovrà essere garantita la durata della sistemazione pavimentazione.

Allo scopo di ridurre la possibilità di rottura della massicciata per la manutenzione, il cavo elettrico, del diametro di mm. 3 x (1.50), in corrispondenza dell'attraversamento, verrà collocato entro altro tubo del diametro idoneo onde facilitare le eventuali operazioni di rimozione della conduttura. Il cavo elettrico non dovrà presentare alcuna giunzione nel tratto interessante la strada.



L'attraversamento dovrà essere realizzato, adottando tutti gli accorgimenti ed eseguendo tutte le opere necessarie perché non si verifichino frane o cedimenti che potrebbero danneggiare la proprietà della Città Metropolitana di Torino sovrastante ed arrecar danno ai transitanti.

Si dovrà procedere in modo da lasciar sempre aperta al transito metà carreggiata; resta vietato eseguire l'escavazione di tale metà se prima non sia stato restituito in condizione di agevole transitabilità il piano della prima parte.

Eventuali sostegni delle apparecchiature dovranno essere collocati: su strade in rilevato al piede di questo, su strade in trincea all'estremo superiore della scarpata ascendente, sulle strade munite di fosso sul ciglio esterno del medesimo e comunque a distanza mai inferiore a m. 1 dal ciglio stradale. Si dovrà poi evitare che cadano in corrispondenza di manufatti ed allorquando circostanze speciali non permettessero la rigorosa osservanza delle norme suddette, sarà, d'accordo con il servizio scrivente, stabilita caso per caso la posizione del palo nell'interesse della strada e della viabilità. I sostegni dovranno essere robusti e di dimensioni tali da resistere con ampia sicurezza agli sforzi cui si troveranno soggetti in opera. Il cavo elettrico per alimentazione dell'eventuale impianto d'illuminazione pubblica dovrà essere collocato fuori proprietà stradale.

Il cavo longitudinale, che non possa in alcun modo essere posato fuori della proprietà stradale, dovrà collocarsi alla distanza non minore di m. 1 misurata internamente dal ciglio, con esclusione dei fossi e delle scarpate: lungo le traverse la posizione dovrà scegliersi in modo da recar minor danno, in funzione delle singole particolari situazioni. La sezione trasversale dello scavo sarà a forma di trapezio isoscele con i lati inclinati di  $45^\circ$  rispetto alla base che dovrà avere la dimensione minima indispensabile, e il taglio della pavimentazione dovrà aver luogo con fresatrice. Non potrà essere iniziato un successivo tratto di scavo se prima non sia stato provveduto



al riempimento ed alla ricostruzione del corpo e del piano stradale lungo il tratto precedente.

Anche le condutture longitudinali dovranno essere collocate a profondità non minore m. 1,00 dal livello della banchina stradale.

Tutti i lavori di posa dei cavidotti, sia trasversalmente che longitudinalmente alla strada, dovranno essere condotti così da ostacolare nel minor modo possibile il traffico e da consentire, nel tratto interessato, almeno il transito a senso unico alternato, debitamente segnalato. Dovranno inoltre essere programmati in modo che, al termine della giornata, non vi siano scavi aperti e che i ripristini siano stati eseguiti al punto da eliminare qualsiasi pericolo. Tutti i pozzetti di ispezione di norma devono essere posizionati fuori dalla sede stradale e dalla sua fascia di pertinenza; quelli per i quali non è tecnicamente possibile osservare quanto sopra disposto e gli altri pozzetti di ispezione per il funzionamento della rete di distribuzione ovvero manufatti equivalenti presenti sulla carreggiata stradale devono essere espressamente autorizzati e devono essere mantenuti a perfetto livello della superficie, ripristinandoli nel tempo anche in dipendenza di lavori manutentivi (es. bitumatura, lievi abbassamenti del piano viabile conseguenti a fresatura, ecc.) realizzati dalla Città Metropolitana di Torino, a cura e spese del Comune. Tutti i prodotti di risulta dovranno pertanto essere al più presto allontanati dalla strada, e non dovranno verificarsi depositi di attrezzi, di mezzi d'opera, di materiali ecc. ecc. che possano ingombrare il transito: così pure non dovrà ostacolarsi il libero deflusso delle acque sul piano viabile e nei fossi stradali.

Il ripristino dovrà essere eseguito con le seguenti modalità di seguito specificate:

Taglio della pavimentazione con fresa a disco rotante o clipper;

Scavo a sezione trapezoidale tale da permettere la posa della condotta o del manufatto alla profondità minima di m. 1,00 (quindi scavo profondo m 1,20) misurata dal piano viabile all'estradosso del manufatto con carico e trasporto a



rifiuto dei prodotti di risulta senza accatastamento anche temporaneo sulla sede stradale;

i cavidotti sono posizionati sopra uno strato di calcestruzzo o sabbia dello spessore non inferiore a cm. 10 e opportunamente protetti da uno strato di calcestruzzo o sabbia di pari spessore;

tutti gli scavi subito dopo la posa delle condutture devono essere riempiti con materiale anidro granulare classificabile nel gruppo A1 (con pezzatura variabile e non superiore ai cm 8 - 10) corretto con apporto di legante idraulico a lenta presa in ragione di 50 kg/mc, posto in opera a strati successivi di spessore non superiore a cm. 20, compattati con idonei mezzi meccanici - che devono risultare sempre disponibili in cantiere - ed usando tutte quelle cautele dettate dalla buona pratica e atte ad evitare, in seguito, avvallamenti e deformazioni del piano viabile e delle pertinenze stradali; gli ultimi cm 20 dovranno essere invece realizzati gettando e compattando misto cementato ed in modo da lasciare ancora lo spazio per gli strati bitumati di cui al punto seguente (cm 23 totali);

a compattamento avvenuto, prima dell'apertura al traffico veicolare, dovrà essere eseguita la stesa di uno strato di base (tout-venant) dello spessore di **cm. 15** ed eseguito il ripristino provvisorio della pavimentazione bituminosa mediante stesa di uno strato di collegamento (binder) dello spessore di **cm. 8** tempestivamente ricaricato su eventuali cedimenti, avendo cura di preparare la superficie con lo spargimento uniforme di emulsione bituminosa in ragione di 800 gr per mq tra base e binder;

dopo giorni 60 (sessanta), salvo casi particolari da autorizzare di volta in volta, deve essere realizzato il ripristino definitivo, previa fresatura da cm. 4 della pavimentazione esistente (strato di usura), avendo cura di preparare la superficie con lo spargimento uniforme di emulsione bituminosa in ragione di 500 gr per mq;



per le pose longitudinali, su sede stradale bitumata di larghezza superiore a m 6,00 la larghezza deve corrispondere a metà della larghezza della sede stradale;

nel caso lo scavo avvenga a meno di m 1,00 dalla mezzeria ovvero per carreggiate stradali inferiori ai m 6,00 per tutta la sede stradale;

nel caso in cui la percorrenza avvenga in banchina bitumata, limitato alla larghezza della banchina;

per gli stacchi e gli attraversamenti stradali per una larghezza di m 3,00 (m 5,00 per attraversamenti di strade ad alta percorrenza o ex statali ) per parte misurati dall'asse di scavo;

in corrispondenza di cigli, scarpate e banchine non bitumate che dovessero essere tagliati, la sagoma va ripristinata mediante riporto di misto cementato e con gli ultimi cm 20 in terreno vegetale perfettamente sagomato;

i ripristini definitivi dovranno essere eseguiti con l'utilizzo di macchina vibro finitrice e non sono accettate variazioni di quota o sobbalzi tra le due pavimentazioni;

Sigillatura dei giunti con bitume liquido modificato colato a caldo;

ripristino della segnaletica orizzontale;

Ripristino delle pertinenze stradali manomesse durante l'esecuzione dei lavori.

Le cassette di derivazione o altri manufatti contenenti contatori o altri dispositivi che devono essere resi accessibili per manutenzione o controllo vanno posizionati a m 3,00 dal confine proprietà debitamente protetti, oppure inseriti all'interno dei muri di contenimento, all'interno dell'area privata delimitata da recinzioni o incassati nelle recinzioni stesse o dei fabbricati senza ingombro della sede stradale, banchina o marciapiede.

Prima della stesa del manto bituminoso (tout-venant e binder), deve essere garantito un compattamento del materiale di sottofondo superiore od uguale a 80 MPa da verificarsi con prove di piastra da richiedere al Dipartimento Viabilità e Trasporti.



Le opere sopraelevate longitudinali dovranno essere di norma realizzate nelle fasce di pertinenza stradali ed i sostegni verticali dovranno essere ubicati al di fuori delle pertinenze di servizio ad una distanza dal margine della strada uguale all'altezza del sostegno misurata dal piano di campagna più un franco di sicurezza. Si può derogare tale norma qualora le situazioni locali eccezionali non consentono la realizzazione dell'occupazione sopraelevata longitudinale all'esterno delle pertinenze di servizio, purché nel rispetto delle distanze e dei franchi di sicurezza dei sostegni verticali da ubicare, in ogni caso al di fuori della piattaforma stradale.

Gli ostacoli fissi (tipo i pali di illuminazione pubblica) che possano costituire pericolo per gli utenti della strada vanno protetti con l'installazione di apposita barriera secondo quanto previsto dalla normativa vigente e in particolare dal D.M. 223/1992 e D.M. 2367/2004 oppure vanno utilizzati sostegni a sicurezza passiva;

I segnali a margine della strada dovranno essere posti ad un'altezza minima di m 2,20 e col loro bordo interno a m 0,50 dal ciglio bitumato (fino ad un minimo di m 0,30).

Eventuali dispositivi e segnali posti sopra alla carreggiata dovranno essere posti ad un'altezza minima di m 5,10 sopra di essa.

Nei casi in cui la Città Metropolitana di Torino abbia la necessità di realizzare opere ovvero lavori che interferiscano con impianti di cui sopra, alla loro modifica provvede:

direttamente il titolare del provvedimento autorizzativo a proprie spese, senza procedere ad alcun addebito nei confronti della Città Metropolitana di Torino, quando la parte dell'impianto da modificare insista su terreno, manufatto o strada che, all'atto della costruzione dell'impianto stesso, era già di proprietà Città Metropolitana di Torino. È onere della Città Metropolitana di Torino indicare se esiste o no la possibilità di ubicare l'impianto su altra parte della proprietà stradale;



la Città Metropolitana di Torino ovvero, se da questa richiesto, il titolare del provvedimento autorizzativo, con rimborso degli oneri da parte della Città Metropolitana di Torino, qualora la parte di impianto da modificare insista su strada, manufatto o terreno acquistato o espropriato successivamente alla costruzione dell'impianto stesso. Il rimborso da parte della Città Metropolitana di Torino avviene a fronte del consuntivo al quale possono essere allegate copie dei titoli di spesa.

12) I lavori dovranno essere eseguiti a regola d'arte da ditta specializzata nel settore, nel rispetto delle norme vigenti; dovranno altresì essere iniziati entro e non oltre 1 anno dalla data del presente e ultimati comunque entro 2 anni dalla data di inizio lavori.

13) Il titolare del presente provvedimento deve comunicare all'indirizzo [viabilità1@cittametropolitana.torino.it](mailto:viabilità1@cittametropolitana.torino.it) e all'indirizzo [protocollo@cert.cittametropolitana.torino.it](mailto:protocollo@cert.cittametropolitana.torino.it) l'inizio e la fine lavori, rispettivamente entro i cinque giorni antecedenti l'avvio dell'attività e successivi alla sua conclusione.

14) La validità dell'Autorizzazione è subordinata alla trasmissione della comunicazione di inizio lavori.

15) Qualora si verificano, causa l'esecuzione dei lavori, restringimenti della carreggiata tali da modificare e/o interrompere la circolazione stradale, il Comune, almeno 10 giorni prima dell'inizio dei lavori dovrà richiedere alla Direzione Viabilità 1 ([viabilità1@cittametropolitana.torino.it](mailto:viabilità1@cittametropolitana.torino.it)) specifica ordinanza volta a disciplinare la circolazione nei pressi del cantiere.

16) Durante l'esecuzione dei lavori il Comune è obbligato ad apporre, distribuendole ad opportuna distanza dagli scavi, valide barriere atte a garantire la sicurezza dei transitanti, unitamente a tutte le segnalazioni previste dal vigente Codice della Strada. Inoltre, dovrà essere fatta la segnalazione delle zone temporaneamente sottratte al transito, e quelle di pericolosità. Tale segnalazione, diurna e notturna, sarà fatta mediante appositi cartelli segnaletici, in conformità delle disposizioni contenute nel Codice della Strada. Qualora sia



ritenuto necessario, dovrà anche essere istituito un servizio di guardia diurno e notturno per garantire la continuità e l'efficienza delle anzidette segnalazioni.

17) Il Comune dovrà ottemperare a tutte le disposizioni di ordine generale o particolare, relative allo svolgimento dei lavori e alle loro modalità, che in qualsiasi tempo potessero essere impartite dalla Direzione Viabilità 1 nell'interesse della proprietà stradale e per la tutela del transito e dovrà riparare prontamente tutti i danni che in dipendenza della esecuzione, manutenzione, assistenza, uso variazione e rimozione delle opere concesse, potessero derivare sia alla strada e sue pertinenze che ai terzi, rimanendo sempre responsabile di qualsiasi danno che possa derivare dai lavori sia civilmente che penalmente. In caso di inadempienza, anche parziale, l'Amministrazione della Città Metropolitana di Torino provvederà d'ufficio ed a carico del Comune ad eseguire i lavori necessari per riparare i danni di cui sopra. La Città Metropolitana di Torino si riserva inoltre la facoltà di far verificare il grado di compattazione del materiale di riempimento e la portanza della pavimentazione ripristinata, a mezzo di personale e di mezzi del proprio laboratorio.

18) Il Comune è obbligato a provvedere a proprie cure e spese alla continua manutenzione e perfetta efficienza delle opere nel preciso stato in cui sono concesse, e all'esecuzione di tutti i lavori di riparazione, di varianti, di completamento e di perfezionamento occorrenti durante l'esercizio della presente autorizzazione. Tuttavia per tutti gli anzidetti lavori il Comune dovrà dare preventivo avviso alla Direzione Viabilità 1 e non potrà iniziare i lavori stessi se prima non avrà riportato il relativo benessere.

19) Le opere autorizzate saranno fatte, esercite e mantenute, sotto l'assoluta ed esclusiva responsabilità del Comune, il quale dovrà tener sollevato ed indenne l'Ente proprietario e quello manutentore della strada da qualsiasi domanda di risarcimento di danni da parte di terzi per inconvenienti o sinistri che possano eventualmente per derivare in dipendenza delle opere oggetto della concessione.



20) Il Comune assume l'obbligo di demolire o modificare le opere quando la loro esecuzione non risultasse conforme alle condizioni sopra specificate. Nel caso in cui non esegua tale demolizione o modificazione nel termine prefissato dal Servizio competente, il Comune riconosce all'Ente proprietario della strada la facoltà di ciò eseguire direttamente addebitando al Comune medesimo il relativo onere e ammette che in tale fattispecie non occorran formalità amministrative o giudiziarie di alcun genere.

21) Ai sensi del "Regolamento per l'applicazione de Canone Patrimoniale di Concessione Autorizzazione" approvato con Deliberazione del Consiglio Metropolitanano n. 3/2021 del 10/02/2021 e s.m.i., l'opera gode della non applicazione del canone in quanto trattasi di pubblico servizio.

22) A garanzia dell'esatto adempimento di tutte le norme prescritte col presente documento per l'esecuzione dei lavori, l'Appaltatore individuato dal Comune effettuerà un deposito cauzionale di EURO 2.000,00 (EURO duemila/00) a favore della Città Metropolitana di Torino, mediante stipulazione di polizza fideiussoria.

Tale polizza, tacitamente rinnovabile salvo formale comunicazione liberatoria emessa dalla Direzione Viabilità 1, sarà svincolata su presentazione di richiesta in carta semplice sei mesi dopo l'avvenuta ultimazione dei lavori e, previo accertamento, da parte della Città Metropolitana di Torino della ineccepibile regolarità e stabilità delle opere e previo prelevamento di tutte quelle spese che la Città Metropolitana di Torino stessa abbia eventualmente dovuto sostenere in qualsiasi momento, per interventi o riparazioni di danni ecc. comunque dipendenti dalla presente concessione. Detta fideiussione potrà essere stipulata direttamente dal Comune ovvero dalla ditta appaltatrice.

23) Copia del presente atto completa degli elaborati progettuali dovrà essere tenuta nel luogo di cantiere ed esibita ai funzionari addetti al controllo. I funzionari della Città Metropolitana di Torino potranno vigilare sul rispetto delle prescrizioni e sulla corretta esecuzione dei lavori in relazione alle disposizioni di servizio.



24) La violazione o il mancato rispetto di qualsiasi prescrizione tecnica ed amministrativa del presente documento implica l'applicazione delle sanzioni previste dal Nuovo Codice della Strada (D. Lgs. 285 del 30/04/1992) fatte salve eventuali responsabilità civili e penali.

25) Messa in esercizio dell'impianto: le operazioni di messa in esercizio dell'impianto, per le quali si renderà necessario chiudere al transito veicolare la S.P.1 nel tratto interessato dall'installazione, in considerazione delle elevate velocità di percorrenza per l'efficacia delle prove dal vero, sono a carico del Comune.

In particolare, il Comune di si assume fin da ora l'onere dell'apposizione della corretta segnaletica di preavviso, chiusura, indicazione dei percorsi alternativi, e del controllo del rispetto delle ordinanze di chiusura, mantenendo indenne la Città Metropolitana ed il suo personale da qualsiasi incombenza e responsabilità.

# SCHEMA SEGNALETICO

rilevamento a  
distanza  
della velocità



150 m



Direzione Torino 29+220 Preavviso 150 mt  
Direzione Torino 29+308

Lanzo Torinese

Direzione Lanzo 27+710 Dispositivo

Direzione Lanzo 27+560 Preavviso 150 mt

rilevamento a  
distanza  
della velocità



150 m

ATTENZIONE  
rilevamento a distanza  
della velocità



1 km

Direzione Lanzo 26+710 Preavviso 1 km

ATTENZIONE  
rilevamento a distanza  
della velocità



1 km

Germagnano

Direzione Torino 30+070 Preavviso 1 km