



Comune di Terni

- Progetto Strade Sicure -

NUOVE FORME DI GESTIONE DELLE STRADE COMUNALI E D'USO PUBBLICO



Il marchio "doc" della sicurezza stradale.

DOCUMENTO ISTRUTTORIO CURATO DALLA DIREZIONE SERVIZI DECENTRATI E SERVIZI A RETE
(SERVIZIO MANUTENZIONE DELLE STRADE, INFRASTRUTTURE A RETE E GESTIONE DEL DEMANIO STRADALE)



REGOLAMENTO COMUNALE :

**PER LA DEMANIALIZZAZIONE DELLE STRADE PRIVATE AD USO PUBBLICO POSTE
ALL'INTERNO E ALL'ESTERNO DEI CENTRI ABITATI**

Visto, si esprime parere istruttorio favorevole ai fini dell'invio della proposta
per l'approvazione del C.C.

12.4.2006

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
(Federico Nannurelli)

IL DIRIGENTE
(ing. Bruno Belinci)

ALLEGATI "A" 1 E 2 ALLA DELIBERA DI CC N. 181 DEL 14.06.2006

TITOLO I : DEFINIZIONI – NORMATIVE DI RIFERIMENTO – OBIETTIVI E FINALITA'

ART. 1 – OBIETTIVI E FINALITA'

Tra gli obiettivi primari che fanno capo alla P.A. che sono dettati dalla Carta Costituzione, rientra il dovere di garantire la libera e sicura circolazione sulle strade. Tali finalità vanno raggiunte attraverso l'esercizio di un potere di tutela, necessario affinché si realizzino quelle condizioni ottimali di fruizione del bene demaniale o comunque della strada di pubblico transito, destinata a soddisfare un pubblico interesse a favore degli utenti della strada. Tale potere di tutela, espressamente previsto dalla Legge, rientra comunque nell'attività discrezionale della pubblica amministrazione in materia di gestione e custodia delle strade pubbliche e d'uso pubblico. Come sicuramente è noto, il termine di discrezionalità comprende una potestà discrezionale, l'attività discrezionale e l'atto discrezionale. Nella potestà discrezionale rientra la potestà di apprezzamento dell'interesse pubblico ai fini di decidere la convenienza o meno dell'azione amministrativa da cui deriva proprio l'attività necessaria per l'espletamento della potestà e successivamente l'atto finale con cui si conclude l'attività amministrativa medesima.

Il procedimento amministrativo si svolge, quindi, attraverso l'espletamento dei tre elementi distinti di cui sopra, trovando l'attività amministrativa il fondamento giuridico nelle norme di legge che essa è tenuta ad osservare e ad applicare come regola, salvo i casi di forza maggiore o di stato di necessità. Ciò che contrassegna la discrezionalità della p.a. è che essa si rinnova in un ambito di libertà delimitato in modo positivo dall'esigenza della corrispondenza dei motivi dell'atto con i fini assegnati a questo.

Senza entrare troppo nel merito dell'esercizio di questo potere discrezionale e della valutazione dei limiti che l'Ente deve riscontrare nell'esercizio di tale potere, è necessario precisare che nell'ambito delle attività di gestione e custodia, nonché di tutela delle strade, si deve intervenire applicando la Legge con principi di trasparenza, correttezza, e buon andamento che sono previsti dalla nostra Carta Costituzionale, il tutto secondo il principio della imparzialità e della logicità, ovvero sotto il principio della parità di trattamento a parità di situazione. Si vuole precisare, quindi, che tutte le azioni amministrative debbono perseguire un principio di logicità e di coerenza e di non contraddizione.

Forse il problema relativo alle azioni di tutela, gestione e custodia delle strade ai fini del perseguimento di finalità pubbliche della sicurezza e della fluidità della circolazione pone di fronte ad un tema difficile e che si può ripercuotere positivamente e negativamente nei confronti di più soggetti. Proprio la complessità della tematica e delle varie problematiche che vanno affrontate e forse la mancata conoscenza da parte di molti degli aspetti correlati, pone la p.a. in posizioni spesso difficili e d'impatto. Il fatto è che la p.a. non è poi totalmente libera nella scelta dei mezzi per soddisfare una finalità pubblica e quindi di generale interesse per cui, in alcune ipotesi, l'uso di un mezzo diverso da quello indicato dal legislatore potrebbe dar luogo a vizi di legittimità dell'azione amministrativa (questa ipotesi si verifica principalmente nella sfera della discrezionalità tecnica, che costituisce una funzione preparatoria o strumentale rispetto all'esercizio dell'attività amministrativa).

Secondo questo panorama, le opere di manutenzione delle strade riguardano interessi che appartengono ai cittadini in quanto una collettività di persone e la volontà di ciascuna di esse non assurge alla dignità di diritto soggettivo.

In materia di tutela delle strade un posto particolare merita la legislazione vigente sui servizi di polizia e sui servizi comunque espletati ai fini dell'efficienza e della fluidità della circolazione stradale.

L'azione di tutela obbligatoria delle strade si esercita attraverso l'insieme ordinato e coordinato di norme aventi per oggetto proprio la tutela non già come beni appartenenti al demanio degli enti pubblici territoriali minori, bensì come beni strumentali della circolazione.

ALLEGATI "A" 1 E 2 ALLA DELIBERA DI CC N. 181 DEL 14.06.2006

Tale legislazione, infatti, non prende in considerazione le strade in quanto opere pubbliche e quindi non si interessa del diritto che può vantare l'Ente Pubblico territoriale sulla proprietà delle strade, ma ha di mira soltanto la tutela dell'uso pubblico e di assicurare tale uso a tutti indistintamente, cittadini o stranieri. Lo scopo fondamentale di una corretta e giusta azione di tutela delle strade, tra l'altro obbligatoria, è il raggiungimento della finalità pubblica della sicurezza e fluidità della circolazione con la necessità di migliorare ed adeguare le capacità di una strada di assolvere le funzioni di spostamento e penetrazione nell'ambito territoriale. Il tutto viene giustificato dalla necessità di evitare che la strada possa nascondere dei pericoli di cui il viandante, usando comune prudenza e diligenza, non può accorgersi.

Come sicuramente è noto a molti, oggi le norme di tutela delle strade sono dettate dal Codice della Strada e successive modifiche ed integrazioni. Le Norme del Codice della Strada seppur destinate ad una entità ampia di soggetti, hanno comunque bisogno di una attenta lettura ed una valutazione di tutti gli aspetti correlati per poter cogliere il principio che la p.a. non è libera nella scelta dei mezzi necessari per garantire la tutela e che tale principio va a beneficio di una collettività e a discapito dell'interesse soggettivo di numerosi soggetti privati che la norma chiama "trasgressori o inadempienti". Le specifiche norme e in specie quelle del Titolo II del CdS mirano a prevenire e a reprimere tutti quei comportamenti che possono danneggiare o mettere in pericolo la consistenza materiale delle strade di pubblico transito in genere, ovvero che possono pregiudicare la sicurezza della circolazione.

In merito alla manutenzione delle strade occorre quindi chiarire che esistono differenze sostanziali tra la c.d. *manutenzione diretta* e la *manutenzione indiretta*. La manutenzione indiretta, infatti, è quella a cui debbono provvedere i cittadini che, a causa di azioni od omissioni, abbiano modificato lo stato normale delle strade. Alla manutenzione indiretta delle strade si provvede mediante il c.d. *ordine di riduzione in pristino*.

In particolare, va precisato che le modalità di esecuzione della riduzione in pristino dei luoghi si possono eseguire due diverse procedure.

La prima, che possiamo chiamare *normale*, ha luogo previo contraddittorio tra la pubblica autorità ed il contravventore; la seconda, che possiamo definire *eccezionale* si attua senza tale contraddittorio.

In merito alla tutela delle strade, in specie per i beni demaniali e quindi le strade pubbliche o di uso pubblico, sono sottoposte, sia per quanto riguarda la loro consistenza sia per la loro condizione giuridica, alla tutela della p.a. (c.d. *autotutela*). In merito la Legge riconosce al Comune il potere di ordinanza nei casi di necessità di immediato ripristino dello stato di fatto preesistente sulla cosa pubblica in modo da reintegrare la collettività nel godimento del bene secondo la sua destinazione. Tale potere può essere esercitato soltanto nell'ipotesi di turbativa che, operando un mutamento del preesistente stato di fatto, impedisca o renda disagiata il godimento del bene qual era in precedenza. Il potere del attribuito è quindi proprio una forma di autotutela di carattere possessorio per la conservazione dello stato di fatto dei beni demaniali comunali e delle strade soggette ad uso pubblico. Per quanto riguarda le strade cd. *"vicinali*, la riparazione e la conservazione di tali strade spetta, normalmente, ai privati, limitandosi il Comune ad intervenire solo in caso di loro inazione e spettando, invece, al Comune un'ingerenza straordinaria che si concreta con poteri di polizia e di regolamentazione della circolazione, dell'ordine e della sorveglianza.

Si aggiunge che comunque a nessuno è lecito di alterare lo stato di fatto preesistente sulle cose di utilità pubblica. Ove ciò accade, il Comune è tenuto ad esercitare il potere di imperio diretto alla restituzione nel pristino stato, senza che occorra indagare sulla questione giuridica relativa alla proprietà della strada. Si tratta, in buona sostanza, della tutela possessoria *juris publici* ed è quindi non solo legittimo ma doveroso l'intervento di fronte al reclamo dei cittadini interessati. Proprio in merito al limitato utilizzo delle strade di pubblico transito nelle condizioni in cui si trovavano con possibilità di adottare le necessarie cautele sono pervenute e continuano a pervenire numerose richieste di utenti. La necessità dell'Ente è far sì che le strade mantengano le loro funzioni originali nel suo contesto e tenendo conto delle loro caratteristiche morfologiche e funzionali per consentire ad un utente medio di adottare le necessarie cautele e di non trovarsi nelle condizioni di imprevedibilità e di trabocchetto. E' necessario quindi che anche l'ente proprietario della strada provvedi nell'ambito della discrezionalità tecnica-amministrativa a tutte quelle misure idonee e ai **compiti obbligatori** dettati dall'art. 14 comma 1 – lettera a) del D.Lgs. 285/92 convertito nella L. 214/2003.

ALLEGATI "A" 1 E 2 ALLA DELIBERA DI CC N. 181 DEL 14.06.2006

Il tema di cui ci occupiamo trova spunto dai principi generali introdotti dal Codice Stradale che di seguito vengono trascritti

- *Principi generali:*

1. *La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.*

2. *La circolazione dei veicoli, dei pedoni e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia. Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione. [...].*

Traendo spunto da tali principi e dalla necessità di organizzare le reti stradali secondo i parametri della sicurezza e della razionalizzazione della gestione, il Comune di Terni ha ritenuto di dotarsi di un Regolamento che consentirà di fornirsi di un sistema viario moderno. Questo obiettivo potrà essere attuato scegliendo i criteri idonei a demanializzare le strade private ad uso pubblico e ad introdurre il concetto della gerarchizzazione delle reti stradali secondo livelli funzionali pressoché omogenei.

ART.2 - DEFINIZIONE DI STRADA AD USO PUBBLICO

Ai sensi dell'art. 2 del D.Lgs. 285/92 s.m.i. (Codice Stradale) come "strada" deve intendersi l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali.

Ai fini della corretta applicazione del presente regolamento si ritiene utile chiarire che sono da intendersi **ad uso pubblico** sia le autostrade, costruite e gestite direttamente dallo Stato o verosimilmente riscattate dai privati, che le strade siano esse di proprietà dello Stato o degli altri Enti ai quali possono appartenere beni demaniali. Anche i beni di proprietà di soggetti diversi, gravati da diritti reali quali ad esempio la servitù di pubblico passaggio, spettanti alle provincie ed ai comuni, qualora costituiti per consentire il godimento dei beni demaniali o patrimoniali indisponibili di cui all'art. 822 comma 2 e 824 comma 2 del c.c. o per il conseguimento di pubblici interessi coincidenti con quelli ai quali servono i beni di proprietà dei medesimi enti pubblici, sono da qualificarsi ad uso pubblico.

I diritti reali possono sorgere, infatti, per testamento, per contratto o convenzione, per usucapione, a seguito di "dicatio ad Patriam", a seguito di sentenza.

L'art. 22 della L. 20 marzo 1865, n. 2248, prevede che all'interno della città e dei villaggi fanno parte delle strade comunali le piazze, gli spazi ed i vicoli ad esse adiacenti ed aperti sul suolo pubblico, restando ferme però le consuetudini, le convenzioni esistenti ed i diritti acquisiti, sono soggette ad uso pubblico, dunque, le piazze gli spazi ed i vicoli adiacenti a strada pubblica o sfocianti su suolo pubblico all'interno del centro abitato, nonché le strade vicinali. La presunzione di pubblicità deriva dal carattere di pertinenza della strada stessa che è attribuibile a questi spazi ed è vincibile attraverso la prova della preesistenza della natura privata del suolo in contestazione e dall'uso da parte della collettività delle stesse. (Corte di Cass. Sez. civ. III, 1.12.194, n. 10309).

Per quanto sopra, un'area immediatamente confinante con la strada pubblica, soprattutto se posta allo stesso livello, priva di recinzione o riparo protettivo o cartello conforme deve essere considerato strada ad uso pubblico, ancorché risulti di proprietà privata o avuta in uso o concessione esclusiva.

ART. 3 - AMBITO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONE DI LEGGE. LE STRADE, IL DEMANIO STRADALE, LE STRADE URBANE, LE STRADE VICINALI, LE STRADE PUBBLICHE DI DIRITTO E DI FATTO.

ALLEGATI "A" 1 E 2 ALLA DELIBERA DI CC N. 181 DEL 14.06.2006

Con riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, l'art. 2 comma 2 del Codice della Strada ha classificato le strade in diversi tipi stabilendone le caratteristiche e fissandone la denominazione in: autostrade, strade extraurbane principali, extraurbane secondarie, urbane di scorrimento, urbane di quartiere ed infine le strade locali.

Solo per esigenze di carattere amministrativo e con riferimento all'uso e alle tipologie dei collegamenti svolti, le strade come classificate ai sensi dell'art. 2 comma 2 del D.Lgs. 285/92 si distinguono in comunali, quando congiungono il capoluogo del Comune con le sue frazioni o le frazioni fra loro, ovvero congiungono il capoluogo con la stazione ferroviaria, tranviaria o automobilistica, con un aeroporto o porto marittimo, lacuale o fluviale, con interporti o nodi di scambio intermodale o con le località che sono sede di essenziali servizi interessanti la collettività comunale. Ai fini amministrativi e con riferimento all'uso, all'applicazione e dei poteri di cui all'art. 14 del D.Lgs. 285/92 le strade vicinali sono assimilate alle comunali;

Per definizione di cui all'art. 3 comma 1 – punto 52) si definiscono strade vicinali o poderali o di bonifica, le strade private fuori dai centri abitati, d'uso pubblico, mentre ai sensi dell'art. 2 comma 7 del D.Lgs. 285/92, le strade poste all'interno dei centri abitati, tra cui le private ad uso pubblico, sono dal punto di vista amministrativo sempre comunali. Su tali strade, tuttavia, il Comune esercita solo i poteri di cui all'art. 14 del D.Lgs. 285/92 per effetto del disposto dell'art. 14 comma 4 del D.Lgs. 285/92;

Per effetto delle norme transitorie e finali il D.Lgs. 285/92 s.m.i. ha espressamente abrogato alcune norme pre-vigenti che trattavano la materia delle strade e della classificazione amministrativa delle stesse per cui oggi si può parlare di strade solo nei termini che seguono:

1. Strade pubbliche di diritto che fanno parte del demanio pubblico;
2. Strade VICINALI, ovvero strade private d'uso pubblico poste fuori dai centri abitati;
3. Strade PRIVATE D'USO PUBBLICO, ovvero strade private ricadenti all'interno dei centri abitati che sono soggette a diritto demaniale di transito dove sono ricomprese tutte le strade ex "vicinali" in termini prettamente catastali;
4. Strade PRIVATE poste all'interno e all'esterno dei centri abitati, ovvero strade di proprietà patrimoniale di enti pubblici, di persone fisiche o giuridiche purchè non soggette ad uso pubblico;

Le strade di cui ai punti 2 e 3 sono strade pubbliche solo di fatto e non di diritto poiché affinché una strada o un'area adibita a strada d'uso pubblico venga a far parte del demanio stradale e che assuma la natura di strada pubblica di diritto, non basta che vi si espliciti di fatto il transito di una collettività indiscriminata di soggetti; né la mera previsione programmatica della sua destinazione a strada pubblica; né l'intervento di atti di riconoscimento da parte dell'amministrazione medesima circa la funzione che viene assolta dalla strada, ma è necessario che la strada risulti di proprietà dell'ente pubblico territoriale.

Affinché una strada sia demaniale debbono sussistere tre requisiti: la norma di carattere generale che sancisce la demanialità per tutto il genere; l'esistenza fisica del bene, la destinazione del bene ad una funzione pubblica e la permanenza di tale destinazione;

Il carattere demaniale delle strade, dunque, non può sussistere se non sono presenti gli elementi costitutivi della demanialità, ovvero: l'appartenenza ad un Ente pubblico (c.d. elemento soggettivo); la destinazione ad una funzione pubblica (c.d. elemento finalistico);

Possono appartenere al demanio comunale i diritti che spettano ad altri soggetti (persone fisiche o giuridiche private e pubbliche) che sono necessari per il conseguimento di finalità ed interessi pubblici corrispondenti a quelli cui servono i beni demaniali (art. 825 c.c.).

Per le strade di cui al punto 2 si applica il regime giuridico delle strade VICINALI che è previsto dal D.Lgs. 285/92 e dal D.P.R. 495/92, dal vigente D.L. Lgt. 1446/18 e dall'art. 14 della L. 126/58;

ALLEGATI "A" 1 E 2 ALLA DELIBERA DI CC N. 181 DEL 14.06.2006

Per le strade di cui al punto 3 si applicano per analogia le norme del D.Lgs. 285/92 e dal D.P.R. 495/92, dal vigente D.L.Lgt. 1446/18 e dall'art. 14 della L. 126/58;

Nei casi in cui l'uso pubblico delle strade avviene da oltre 20 anni, ai fini dell'accorpamento delle strade di cui ai punti 2 e 3, è applicabile il disposto dell'art. 31 comma 21 e 22 della L. 448/98 (il testo della Legge precisa che è data facoltà agli Enti Locali, con proprio provvedimento, di disporre l'accorpamento al demanio stradale delle porzioni di terreno utilizzate ad uso pubblico, ininterrottamente da venti anni, previa acquisizione del consenso da parte degli attuali proprietari. La registrazione e la trascrizione del provvedimento di cui al comma 21 avvengono a titolo gratuito, ovviamente se possibile), salvo l'avvio di altre procedure di acquisizione di aree private che sono previste per Legge (con usucapione, con l'espropriazione, con atto di acquisto a mezzo di compravendita, cessione a titolo gratuito per donazione ovvero in ottemperanza di convenzioni urbanistiche, con atto di ultima volontà e la destinazione da parte dello stesso proprietario cosiddetto "dicatio ad patriam");

Nei casi di accorpamento al demanio delle strade di cui ai punti 2 e 3 si può procedere alla classificazione amministrativa della strada nel rispetto dell'art. 2 comma 5 e 8 del D.Lgs. 285/92 e dell'art. 2 comma 6 del D.P.R. 495/92 e con le procedure di cui alla L.R. 46 del 16.12.1997 (per classificazione amministrativa si intende la dichiarazione formale della strada al regime giuridico delle strade comunali a tutti gli effetti di Legge).

ART. 4 - QUALIFICAZIONE GIURIDICA

L'inclusione negli elenchi delle strade demaniali o vicinali non ha secondo la costante Giurisprudenza, effetto costitutivo, ma meramente dichiarativo. Costituiscono indici di demanialità e pubblicità d'uso da parte di un numero indiscriminato di persone, l'ubicazione della strada all'interno dei luoghi abitati, l'inclusione nella toponomastica del Comune, l'apposizione della numerazione civica, il comportamento della p.a. nel settore dell'edilizia e dell'urbanistica.

L'inclusione di una strada nell'elenco pone in essere una presunzione di demanialità o di uso pubblico che può essere superato con la prova contraria dell'inesistenza del diritto di godimento da parte della collettività. Al contrario una strada può essere riconosciuta come pubblica anche in difetto dell'iscrizione nell'elenco, qualora la sua natura possa essere desunta da elementi sopra indicati o dalle risultanze delle mappe del catasto.

La qualificazione della strada come di uso pubblico non dipende dal fatto che su di essa possano passare persone diverse dal proprietario o dal fatto che si collegi ad una via pubblica, ma presuppone che essa sia posta al servizio di una collettività indiscriminata di utenti *uti cives* e non *uti singoli*.

ART. 5 - OBBLIGHI, POTERI E COMPITI DEGLI ENTI PROPRIETARI DELLE STRADE

Il compito primario affidato dalla Legge ai Comuni è quello di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione stradale e per poter raggiungere tale scopo gli stessi debbono conoscere lo stato delle strade di cui sono proprietari.

L'art.14 del D.Lgs. 285/92, prevede che gli Enti proprietari di strade debbono provvedere:

- a) alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze ed arredi, nonché delle attrezzature, impianti e servizi;
- b) al controllo tecnico – funzionale;
- c) all'apposizione e manutenzione della segnaletica;
- d) al rilascio delle autorizzazioni e concessioni previste dalla Legge;
- e) alla segnalazione agli organi di polizia delle violazioni alle disposizioni del titolo II del Codice della Strada;
- f) alla realizzazione di percorsi ciclabili adiacenti alle strade sempre che vengano realizzati in conformità ai programmi pluriennali, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, salvo comprovati problemi di sicurezza;

Per le strade vicinali solo poteri dell'Ente Proprietario sono esercitati dai Comuni.

ALLEGATI "A" 1 E 2 ALLA DELIBERA DI CC N. 181 DEL 14.06.2006

ART. 6- LE STRADE VICINALI

Le strade vicinali sono classificabili in strade vicinali private e pubbliche.

Le strade vicinali private, sono vie che i proprietari dei fondi latitanti hanno aperto e mantengono per loro uso esclusivo per transitarvi secondo le esigenze di natura privatistica. Le strade vicinali di tale natura si sono spesso formate per collazione o conferimento di suolo da parte di vari proprietari che si sono succeduti che hanno dato luogo ad una speciale comunione per la quale il godimento non è *iure servitutis* bensì *iure proprietatis*, in quanto tutti gli utilizzatori contribuirono alla formazione della strada. Non è necessario che i fondi, al servizio dei quali la strada fu destinata, siano tutti fronteggianti la stessa, non è escluso che la strada stessa, in relazione alla situazione dei fondi ed alla necessità del tracciato, possa essere utilizzata da proprietari di fondi in consecuzione. La strada vicinale ad uso privata, dunque, un accessorio comune pro- indiviso per cui la stessa costituisce una proprietà indivisa appartenente a tutti i proprietari comunisti. Le porzioni di suolo che fu conferito per la formazione di tali strade non sono rimaste nelle proprietà individuali di ciascuno dei fondi conferenti, ma hanno dato luogo alla formazione di un nuovo bene, oggetto di comunione e goduto da tutti in base ad un comune diritto di proprietà. Si è determinato, dunque, un vincolo di accessorietà di natura permanente, che non può venir meno per la successione nella titolarità del diritto di proprietà di un fondo o parte di esso, di modo che ogni proprietario, anche se possessore di una sola frazione del fondo originariamente conferente, ha conservato la titolarità del diritto di transito *iure domini* sulla strada comune. Il diritto di proprietà indicato non può estinguersi per il semplice non uso da parte del titolare. Le strade di questa natura sono private e la loro manutenzione è totalmente a carico dei proprietari. In questo caso non sorge la necessità per il Comune di garantire una perfetta gestione e/o quanto meno l'accorpamento al demanio stradale comunale.

Le strade vicinali assoggettate al pubblico transito, sono equiparate alle strade pubbliche in senso stretto e sottoposte al regime giuridico di quest'ultime.

Le strade vicinali ad uso pubblico, seppur assimilate alle comunali per solo fini amministrativi, non cessano di costituire oggetto di proprietà privata, con l'importante conseguenza che la loro riparazione e manutenzione spettano normalmente ai loro proprietari. L'Ente pubblico si deve limitare ad intervenire solo in caso di inerzia degli stessi. Poiché, però, la strada viene utilizzata da una collettività indiscriminata di soggetti *uti cives*, spetta all'Ente pubblico un'ingerenza straordinaria nella sua gestione che si concretizza con poteri di polizia e di regolamentazione della circolazione, dell'ordine e della sorveglianza.

Per la gestione e manutenzione delle strade vicinali d'uso pubblico è obbligatoria la costituzione di un Consorzio ex art. 14 della L. 126/58. Il Consorzio ha natura pubblica (art. 52 della L. 2248/1865 (All.F) e le sue deliberazioni sono sottoposte a controllo con le stesse modalità di quelle comunali (art. 16 del D.L.Lgt. 1446/18). Il Comune è tenuto a concorrere alle spese sopportate dal Consorzio in misura variabile dal 20% al 50%, secondo l'importanza della strada (D.L.Lgt. 1446/18).

TITOLO II: ACCORPAMENTO AL DEMANIO STRADALE COMUNALE DELLE STRADE PRIVATE D'USO PUBBLICO POSTE ALL'INTERNO ED ALL'ESTERNO DEI CENTRI ABITATI – I CRITERI – LE SCELTE – LE PRIORITA' – I PROGRAMMI ANNUALI E PLURIENNALI – LE ESIGENZE GESTIONALI – I CASI DI URGENZA ED INDIFFERIBILITA' – I PROCESSI DI MANUTENZIONE E CONTRIBUZIONE.

ART. 7 - ACCORPAMENTO AL DEMANIO STRADALE COMUNALE DI AREE PRIVATE DESTINATE AD USO PUBBLICO DA OLTRE 20 ANNI.

Il vigente quadro normativo prevede due possibilità procedimentali, ovvero: 1) per i casi in cui è possibile ottenere l'adesione preventiva dei proprietari; 2) per i casi in cui non è possibile l'acquisizione preventiva dei proprietari.

Nel presente regolamento, verrà affrontato il procedimento di cui al punto 1) il quale costituisce uno strumento particolare capace di produrre effetti nel rispetto dei principi di efficienza, efficacia ed economicità.

ALLEGATI "A" 1 E 2 ALLA DELIBERA DI CC N. 181 DEL 14.06.2006

Il comma 21 e 22 dell'art. 31 della L. 448/98 prevede che in sede di revisione catastale, è data facoltà agli enti locali, con proprio provvedimento, di disporre l'accorpamento al demanio stradale delle porzioni di terreno utilizzate ad uso pubblico, ininterrottamente da oltre venti anni, previa acquisizione del consenso degli attuali proprietari, previa registrazione e la trascrizione del provvedimento che avviene a titolo gratuito.

Nel rispetto di tale previsione normativa il provvedimento finale di accorpamento al demanio stradale comunale di aree private ad uso pubblico è di competenza del Consiglio Comunale.

Le attività istruttorie propedeutiche e strumentali all'adozione del provvedimento finale sono di competenza della Direzione dei Servizi Decentrati e Servizi a Rete (Servizio Manutenzione delle Strade, Infrastrutture a Rete e Gestione del Demanio stradale), nel rispetto di precedenti atti d'indirizzo approvati dalla Giunta Comunale.

Il procedimento si svolge secondo le seguenti fasi:

- a) ricevimento delle istanze ed inserimento della pianificazione annuale e pluriennale;
- b) valutazione dei criteri per l'accorpamento al demanio stradale comunale:
 - Le caratteristiche geometriche del corpo stradale;
 - Gli elementi costitutivi dello spazio stradale;
 - La verifica dei requisiti minimi per l'uso pubblico che consente di esprimere il giudizio soggettivo, ovvero, il passaggio esercitato da una collettività di persone qualificate a un gruppo territoriale; il passaggio esercitato da una collettività indiscriminata di soggetti o solo per scopo privato (ad es. l'accesso ad abitazioni private); la concrete idoneità a soddisfare esigenze generali di interesse anche per il collegamento con la via pubblica (es. collegamento con viabilità demaniali, accesso a servizi di utilità pubblica come ad es. fontane pubbliche, chiese, scuole, sedi di rappresentanza territoriali, caserme, ecc. Non possono essere considerati come servizi di pubblica utilità ad es. gli esercizi commerciali, le palestre e comunque attività private di esercizio verso terzi); l'uso della strada da mezzi di pubblico trasporto). Nella verifica dei requisiti si può procedere ad una sommaria informazione in sito procedendo a formulare domande in merito all'uso sia agli utenti che ai residenti;
 - L'esistenza di un titolo idoneo a sorreggere l'affermazione del diritto d'uso pubblico;
 - Le caratteristiche fondamentali caratterizzanti la rete stradale dal punto di vista funzionale tenendo conto in particolare della funzione assolta dalla rete stradale nell'ambito globale collettivo delle reti stradali in un ambito territoriale omogeneo. Si dovrà valutare il tipo di movimento servito, l'entità degli spostamenti, le funzioni assolte nel contesto territoriale, le componenti di traffico e relative categorie;
- c) valutazione delle condizioni necessarie e dei limiti;
- d) acquisizione del consenso dei proprietari delle aree;
- e) proposta alla Giunta Comunale subordinatamente all'apposizione del visto di regolarità procedurale e tecnica del Responsabile del Procedimento e del Dirigente preposti;
- f) approvazione della proposta al Consiglio Comunale da parte della Giunta Comunale;
- g) adozione del provvedimento amministrativo finale con approvazione da parte del C.C. Il provvedimento finale deve contenere nel dispositivo i nominativi dei proprietari cedenti, il riferimento all'acquisizione del consenso preventivo, l'identificativo catastale dell'area da demanializzare (numero di particella per le aree private censite o denominazione della strada vicinale se le aree appartengono già alla partita speciale catastale delle strade pubbliche), la nuova denominazione della strada comunale che salvo diverse decisioni assumerà la denominazione catastale dell'attuale toponimo;
- h) esecuzione del provvedimento da parte dell'unica Direzione Competente che provvederà:
 - a. alla notifica del provvedimento a tutti i soggetti interessati ed eventuale pubblicazione al Bollettino Ufficiale della Regione Umbria, previa pubblicazione dell'avviso all'Albo Pretorio della Casa comunale;
 - b. alla formazione del Decreto di accorpamento al demanio stradale a mezzo di Determinazione Dirigenziale quando nel provvedimento del C.C. sono indicati riferimenti catastali provvisori, o nel caso si debba procedere all'approvazione di un successivo tipo di frazionamento in seguito alle necessarie operazioni di

ALLEGATI "A" 1 E 2 ALLA DELIBERA DI CC N. 181 DEL 14.06.2006

- rilievo che a seconda degli accordi potrà avvenire a cura e spese dei proprietari delle aree o del Comune di Terni;
- c. Registrazione del provvedimento finale;
 - d. Trascrizione del provvedimento finale alla Conservatoria dei Registri Immobiliari, solo quando il provvedimento è trascrivibile, ovvero, solo quando sia presente l'elemento identificativo della particella catastale o, comunque, quando la strada non è censita alla partita speciale delle strade pubbliche che non presenta alcun elemento identificativo se non la denominazione della strada;
 - i) Classificazione amministrativa della strada con procedure previste dal Codice Stradale e L.R. 46/97, ovvero richiedendo l'emanazione del Decreto da parte della Provincia di Terni, tramite l'Ufficio comunale competente indicato nel presente regolamento.
 - j) Iscrizione negli aggiornamenti degli elenchi delle strade comunali.

ART. 8 – GERARCHIZZAZIONI DELLE RETI STRADALI ED INDIVIDUAZIONI DELLE CLASSI OMOGENEE

In ambito locale, al fine di procedere alla scelta dei criteri e delle condizioni necessarie a procedere all'avvio del procedimento, occorre analizzare lo studio dei flussi di traffico e dei movimenti serviti dalla tratta stradale nel rispetto dell'assetto globale delle reti stradali e del contesto territoriale in cui sono inserite, ovvero nell'ambito circoscrizionale di inserimento.

In ogni ambito circoscrizionale vanno distinte le seguenti categorie di priorità:

- a) **STRADE DI 1[^] CATEGORIA:** Strade che hanno funzioni primarie rispetto ad altre reti locali secondarie, dove prevale l'interesse dell'Amministrazione alla sua acquisizione in quanto assolvono un movimento servito di penetrazione verso la rete locale e non solo di accesso, assolvono ad un'entità dello spostamento a distanza ridotta e non solo a breve distanza poiché vista in un quadro organico delle interconnessioni, la strada è parte di una rete che compongono o assi di percorrenza, dorsali, o anelli viari da cui si immettono tutte le altre reti locali secondarie che consentono l'accesso e la penetrazione nel territorio. Nelle strade di 1[^] categoria vanno inserite tutte le strade urbane in quanto assimilate alle strade comunali ex art. 2 comma 7 D.Lgs. 285/92 s.m.i., oltre le strade vicinali inglobate nella delimitazione dei centri abitati e le strade vicinali extraurbane di primario interesse per l'utenza stradale. Nel rispetto dei criteri di uniformità dell'azione amministrativa, si prende atto che attraverso l'utilizzo tali, i soggetti fruitori hanno così sopperito alle carenze infrastrutturali, contribuendo a creare un sistema viario che arricchisce il sistema globale sotto il principio dell'interesse collettivo. Per tale motivo la demanializzazione delle strade che hanno una spiccata funzionalità primaria di movimento e di trasporto da sola rappresenta l'opportunità per il Comune perché idonee da tempo consolidato a determinare, sulla base degli elementi componenti e le caratteristiche d'uso di collocazione, uno spiccato interesse per la collettività che esclude la necessità di richiedere ai proprietari l'opera di adeguamento funzionale o di manutenzione. Le motivazioni che spingono il Comune di Terni ad affrontare il procedimento di accorpamento delle strade private ad uso pubblico con funzioni primarie di interesse locale, sono essenzialmente legate alla valorizzazione delle infrastrutture esistenti dal punto di vista della funzionalità e della sicurezza, coordinata al rispetto delle risorse ambientali ed allo sviluppo socio-economico dell'area territoriale d'inserimento. E' bene focalizzare l'attenzione sul fatto che per il buon funzionamento di un sistema globale di reti stradali è necessaria una chiara attribuzione di funzioni alle singole reti ed una precisa individuazione delle funzioni principali e secondarie. Inoltre, per assicurare il funzionamento del sistema globale devono essere aggiunte le interconnessioni che, se omogenee, collegano strade della stessa rete e, se disomogenee, collegano di norma strade appartenenti a reti di livello funzionale adiacente. La soluzione pensata al problema della razionalizzazione dell'intero sistema viario esistente è dunque l'individuazione e il rispetto di un ordinamento gerarchico dei movimenti fra elementi stradali gerarchicamente prossimi. In base a tali studi è stato determinato l'indirizzo dell'Amministrazione e la scelta discrezionale delle procedure ritenute più opportune in rapporto alle funzioni, ai movimenti serviti e alle capacità di ammettere componenti di traffico di penetrazione o di accesso al territorio ed alle realtà territoriali presenti. In questi casi è preponderante la necessità di arricchire ed

ALLEGATI "A" 1 E 2 ALLA DELIBERA DI CC N. 181 DEL 14.06.2006

adeguare il sistema delle reti stradali in un'ottica globale con l'accorpamento al demanio al fine di razionalizzare la gestione in termini di efficacia, efficienza ed economicità e per meglio garantire agli utenti una libera e sicura circolazione pensata in un'ottica prospettata per lungo termine. Si aggiunge che per le strade vicinali nel caso in cui non si dovesse provvedere alla demanializzazione, il Comune di Terni è obbligato a costituire il Consorzio obbligatorio dei frontisti previsto dall'art. 14 della L. 126/58, con l'avvio di laboriose e costose procedure amministrative. Per le strade di 1^a categoria già appartenenti ad altri Enti, quali ad esempio, il Demanio dello Stato e l'A.T.E.R., ovvero strade su luoghi intensamente abitati, il Comune potrà procedere all'accorpamento al demanio comunale, previa sottoscrizione di una convenzione od un accordo con i proprietari i quali si dovranno far carico delle spese di rilievo e di frazionamento delle aree. Tale scelta è necessaria per poter definire la problematica nel più breve tempo possibile e per consentire di procedere ad attuare il piano di demanializzazione anche nelle altre Circostrizioni in cui non sono presenti tali realtà;

- b) STRADE DI 2^a CATEGORIA: tutte le strade extraurbane che non rientrano nella 1^a categoria. Per queste strade l'accorpamento al demanio stradale va condizionato all'adeguamento tecnico – funzionale delle stesse a cura dei soggetti proprietari, previo eventuale contributo dell'Ente nelle spese di manutenzione o ricostruzione che sono stabilite nella misura del 20 al 50% se sono d'uso pubblico. Sono escluse dall'accorpamento le tratte stradali non d'uso pubblico per le quali il Comune non potrà contribuire alle spese di manutenzione e ricostruzione.

ART. 9 – PIANO ANNUALE E PLURIENNALE DELLE DEMANIALIZZAZIONI

Le demanializzazioni delle strade di 1^a e 2^a categoria avviene con lo strumento della pianificazione annuale e pluriennale e dell'approvazione di progetti straordinari unitari delle demanializzazioni annuali, tenendo conto che gli adempimenti attengono alle necessità gestionali a volte anche contingenti, che razionalmente non consentono lo svolgimento di un censimento generale a cura dell'Ufficio competente.

La pianificazione avviene secondo le seguenti fasi:

- a) Raccolta delle proposte motivate delle circoscrizioni per ogni ambito territoriale, a cura dell'Assessorato competente e della Direzione dei Servizi Decentrati e Servizi a Rete;
- b) Approvazione della proposta di approvazione del piano annuale e pluriennale da parte della G.C. da trasmettere al C.C. Per esigenze di carattere gestionale che rientrano nelle competenze programmatiche demandate dalla Legge alla Giunta Comunale, questa potrà stabilire con poteri d'indirizzo straordinari progetti unitari di demanializzazione o richiedere l'inserimento di tratte stradali escluse con modifica del piano annuale medesimo;
- c) Approvazione da parte del C.C. del piano annuale e pluriennale delle demanializzazioni. La pianificazione pluriennale basata su un monitoraggio di 3 anni, costituisce uno strumento d'indirizzo politico, mentre quella annuale costituisce uno strumento di gestione. L'approvazione del piano triennale delle demanializzazioni avviene entro i primi tre mesi dell'Esercizio finanziario, unitamente all'approvazione del piano annuale, il quale per esigenze gestionali potrà essere soggetto a varianti in corso di gestione. Eventuali varianti alla pianificazione annuale verranno approvate dal C.C. su proposta della G.C.;

ART. 10 – LE PRIORITA' TERRITORIALI NELLO STRUMENTO DI PROGRAMMAZIONE ANNUALE E PLURIENNALE

Il piano annuale e pluriennale delle demanializzazioni, terrà conto:

- a) Delle capacità di raggiungere gli obiettivi da parte dell'Ufficio competente, in funzione del personale incaricato e dei carichi di lavoro da svolgere;
- b) Dalle capacità di inserire le attività di manutenzione ordinarie e straordinarie nei lavori iscritti nel P.E.G. dell'anno di riferimento e/o nel piano delle OO.PP. e l'elenco annuale

ALLEGATI "A" 1 E 2 ALLA DELIBERA DI CC N. 181 DEL 14.06.2006

dei LL.PP. L'Ufficio competente, prima di richiedere l'approvazione del provvedimento finale di demanializzazione di ogni strada, dovrà tener conto delle capacità gestionali che gli sono demandate (manutenzione ordinaria e straordinaria della strada sulla base delle disponibilità economiche assegnate);

- c) Della elencazione delle strade nell'elenco annuale e pluriennale, che tiene conto della categoria di strada e lo studio delle funzioni. Con il presente regolamento si stabilisce che l'elenco è diviso per ambiti territoriali Circostrizionali, per consentire lo svolgimento delle iniziative in tutto il territorio, in funzione delle diverse esigenze e caratteristiche dei territori medesimi. In via generale, per ogni ambito territoriale le priorità seguono il seguente ordine: 1) strade poste all'interno dei centri abitati, 2) strade primarie, 3) strade secondarie. A titolo esemplificativo, le strade poste al punto 1) dell'elenco annuale di ogni Circostrizione hanno la stessa priorità istruttoria. E' evidente che l'Ufficio nella sua attività gestionale non potrà procedere a demanializzare una strada al punto 2) dell'elenco annuale in qualunque Circostrizione, se non abbia provveduto ad avviare, almeno, il procedimento per tutte le strade contraddistinte dal nr. 1) per ogni ambito territoriale, salvo, ovviamente necessità gestionali, o il determinarsi di vincoli procedurali. Per ogni ambito territoriale, per ogni punto d'ordine dell'elenco potranno essere iscritti progetti straordinari, unitari di demanializzazione.

ART. 11 – REGIME TRANSITORIO

Sono escluse dalle procedure di pianificazione, le strade per le quali risulta avviato il procedimento amministrativo in data precedente all'approvazione del precedente Regolamento.



ALLEGATI "A" 1 E 2 ALLA DELIBERA DI CC N. 181 DEL 14.06.2006

ELENCO DELLE STRADE PER CUI E' STATO AVVIATO FORMALMENTE IL PROCEDIMENTO CHE E' IN CORSO DI DEFINIZIONE PER CUI E' APPLICABILE IL REGIME TRANSITORIO DI CUI ALL'ART. 11 DEL REGOLAMENTO

1. STR DEL VECCHIO MOLINO DI CESI; **(MAN. 50 %)**
2. VIA TRINCHI – PARTE;
3. STR COLLI DI VALENZA – 1^ PARTE;
4. STR DI TORRIONE (STRADA VICINALE DI COLLE D'ELLORO)
5. STR DI COLLESECOZZA – 2° TRATTO;
6. STR DI PORCIVALLE – TRATTO
7. STR DI SELVONI;
8. STR VICINALE DA PIE' FOSSATO ALLA ROCCHETTA; **(MAN. 50 %)**
9. VIA NARNI – STR DI ACCESSO ALLA ZONA PAIP; **(MAN. 50 %)**
10. STR VICINALE DELLE MORELLE **(MAN. 50 %)**
11. STRADE URBANE DI BORGO RIVO E CAMPITELLI;
12. STRADA VICINALE DI CECALOCCO – BATTIFERRO
13. VIA PAPA BENEDETTO III
14. STRADE ATER ZONA LE GRAZIE
15. STRADA VICINALE DI ROTALE
16. STRADA DEI BENEDETTINI

PIANO DI DEMANIALIZZAZIONE DELLE STRADE PRIVATE AD USO PUBBLICO POSTE ALL'INTERNO E ALL'ESTERNO DEI CENTRI ABITATI**ELENCO GENERALE STRADE DA DEMANIALIZZARE**

1^ CIRCOSCRIZIONE	<ul style="list-style-type: none">- Via Campania- Via Umbria (tratto)- Via Lazio (tratto)- Via Piemonte – case ferrovieri- Via Rosselli e Via E. Chiesa (viabilità interna ATER e Condomini)- Via Campofregoso in collegamento Via Gruber- Via Proietti Divi Ettore (n. 2 traverse laterali)- Via Rosselli (ingresso 1^ Circ.ne)- Via Marche (tratto)- Via Gruber (Demanio dello Stato)- Via dell'Olio (Demanio dello Stato)- Voc. Di Centrale Cervara (strade vicinale del Vecchio Mattatoio e strada vicinale della Sponga)
2^ CIRCOSCRIZIONE	<ul style="list-style-type: none">- Piazza Cuoco Vincenzo- Via Filangieri Gaetano- Via Lambruschini Raffaello- Via Gabelli Aristide- Zona Fiori (traverse zona Ass. Industriali)
3^ CIRCOSCRIZIONE	<ul style="list-style-type: none">- Via Curtatone (ex Ist. Autonomo Case Popolari)- Via Don Sturzo (parte prop. ATER)- Via Marzabotto (parte prop. ATER)- Via Milazzo (parte prop. ATER)- Via XX Settembre (parte prop. ATER)- Via Lungonera Nino Bixio- Strada vicinale della Ferriera- Via Magenta- Via Montanara collegamento Via Milazzo- Via Sabotino- Via Salvo D'Aquisto (Ist. Aut. Case Popolari)- Largo Mezzetti- Via Pastrengo (parte prop. ATER in affidamento pluricondominiale)- Via Martin Luter King (parcheggio)

4^ CIRCOSCRIZIONE

- Via Corradi Luigi
- Strada vicinale di Collerolletta (top.: Str. di Collerolletta)
- Strada vicinale delle Morelle (top.: Strada delle Morelle – Cesi)
- Strada vicinale della Cerreta (toponimi: Strada di Vagoti e Via Omega)
- Strada vicinale di Collestascio (top.: Str di Collestacio)
- Strada vicinale di S.Giacomo, Strada vic. di Condotto e strada vic. delle Case di Condotto S. Giacomo (top.: Strada di Condotto – Cesi)
- Strada vicinale delle Ficaie (Top.: Strada di Torracchione – Cesi)
- Strada vicinale del Torracchione (Top.: Strada del Piantoneto – Cesi)
- Strada vicinale del Ponticello (Top.: Strada del Ponticello – Cesi)
- Strada vic. del Ponticello di Cerreta (top.: Strada di Cerreta Cesi)
- Strada di Porete Cesi
- Strada vicinale di Colle Luna (top.: Strada di Colleluna e Strada di Lagarello)
- Via Pleiadi
- Strada vicinale Petrare (top.: Via Palmucci Gina)
- Strada vicinale Colle Livore e Str. vicinale del Bracciale (top.: Strada di Bracciale – Cesi)
- Strada vic. di Santa Caterina (top.: Voc. Montione-Cesi)
- Strada vicinale S.Maria dei Fiori (top.: Voc. S.Maria di Fuori – Cesi)
- Strada vicinale delle Cerrete (Top.: Collegamento tra la Strada di Collestacio e la Strada di Mazzamorello, Strada di Mazzamorello, Strada di Vagoti e Strada della Ferrovia Cesi)

5^ CIRCOSCRIZIONE

- Strada di San Fortunato
- Via Molise (tratto privato)
- Via Puglie (tratto privato)
- Via Trevi dal n. civico 179 al 188, dal 192 al 202 e dal n. 234 al 228
- Via Tre Venezie (traversa che accede ai n.ri 3-3A-7)
- Strada di Camminata
- Strada di Torrione (dal n. civico 2 al 12)
- Via Carnia (tratto privato)
- Via Abruzzi
- Strada vicinale del Bolzello, Strada vic. da Tieri a S.Bartolomeo, Strada vic. di Toano e Strada vic. dei Lavorati (top.: Strada di Bolzello)
- Via Cadore
- Via Calabria
- Strada della Civitella
- Strada vicinale dal Ponte Rocca S.Zenone alla Traversa di Piedimonte (top.: Strada Colli della Rocca)
- Via dei Fonditori (tratto privato)
- Via dei Forgiatori
- Villaggio Grandi Achille
- Via Liguria

5^ CIRCOSCRIZIONE	<ul style="list-style-type: none"> - Via Lucania - Via dei Meccanici - Via Monte Amiata - Via Monte Cimino - Via Monte Falterona - Via Monte Vettore - Via Monti Martani - Via delle Officine (Demanio dello Stato) - Strada vicinale Polenaco Stazione (top.: Strada del Prato - Giuncano) - Strada vicinale della Croce (top.: Strada di S.Panfano) - Via del Torrente - Strada di Tuillo - Strada vicinale di Castiglioni (top.: Strada di Valle Nocchie – Giuncano) - Strada vicinale Pracchia Stazione, Strada vicinale Giuncano Stazione (top.: Strada dei Venti - Giuncano) - Via del Verde - Strada di Prisciano (tratto nuovo tracciato)
6^ CIRCOSCRIZIONE	<ul style="list-style-type: none"> - Strada vicinale di Torre Orsina (toponimo: Vocabolo S. Maria in Valle – Collestatte)
7^ CIRCOSCRIZIONE	<ul style="list-style-type: none"> - Strada vicinale di Rivo, Strada vicinale delle Coroncelle e Strada vicinale Forca Castel del Lago (Toponimo: Vocabolo Forca – Piediluco) - Strada vicinale di Colle dei Frati (Toponimo: Vocabolo Colle dei Frati – Piediluco) – Villaggio LEM, nuova lottizzazione SI.CE - Strada vicinale di S. Martino (Toponimi: Via Albornoz E. e Via Noceta – Piediluco) - Strada vicinale di S. Niccolò, Strada vicinale di Valle Prato e Strada vicinale di Fonte Ventino (Toponimo: Vocabolo Valleprata – Piediluco) - Strada vicinale di Fonte del Prato (Toponimo: Vocabolo Mazzelvetta – Piediluco) - Strada vicinale Marina, Strada vicinale di Cirione, Strada vicinale del Ficarone Sotto, Strada vicinale di Valle Spoletina e Strada vicinale di Colle S. Angelo (Toponimi: Vocabolo Valle Spoletina – Piediluco e Vocabolo Alferini – Piediluco) - Strada vicinale dei Casali (Top.: Via della Sponga) - Strada vicinale del Rancio (Top.: Vocabolo Rancio – Marmore) - Strada vicinale del Pratoro (Top.: Vocabolo Predaro) - Strada vicinale dei Fioretti (Top.: Vocabolo Larviano)

<p>8^ CIRCOSCRIZIONE</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Via Sibilla Aleramo - Via Maddalena Patrizi - Via Irma Bandiera (tratto) - Strada vicinale di Valle Caprina e tratto della Strada vicinale della Vecchia Polveriera (Toponimo: Strada delle Querce) - Strada vicinale della Vecchia Polveriera – 2° Tratto (Toponimo: Strada di Vallecaprina – Papigno) - Via Trinchi G. (ultimo tratto) - Via Bellini Vincenzo - Via Puccini Giacomo - Strada della Forma (collegamento Via A. Murri e Via I. Bandiera) - Via Ippocrate (vari tratti) - Via Forlanini Carlo - Via Fleming A. - Strada vicinale di Campo Micciolo (Toponimo: Strada del Cervino) - Strada vicinale Perticara (Top.: Str. di Rocca Carlea) - Strada delle Viti - Via Ferrer F. - Via Morgagni Giambattista - Quartiere Metelli O. (strade interne) - Strada vicinale della Discarica di Campomicciolo (Toponimo: Via Campomicciolo – Papigno e Via Pasteur Luigi) - Strada di Vallestretta - Strada di Cesure
<p>9^ CIRCOSCRIZIONE</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Strada vicinale di Porcivalle (Toponimo: Strada di Porcivalle - Collescipoli) - Strada vicinale di Settecani (Toponimi: Strada di Porcivalle – Collescipoli e Strada di Settecani – Collescipoli) - Strada vicinale di Costanzoni (Toponimo: Strada di Porcivalle – Collescipoli) - Strada vicinale di Poscargano (Toponimo: Via del Convento – Collescipoli) - Strada vicinale di S. Angelo (Toponimo: Via del Convento – Collescipoli) - Strada vicinale di Poscargano a San Lorenzo (Toponimi: Strada di Poscargano – Collescipoli e Strada di Carone - Collescipoli) - Strada vicinale del Poggio (Toponimi: Strada di Porcivalle – Collescipoli, Strada di Castelcolle –

9^ CIRCOSCRIZIONE

- Collescipoli e Strada Madonna del Colle – Collescipoli)
- Strada vicinale da S. Andrea a Mattiello (Toponimo: Strada di Matiello – Collescipoli)
 - Strada vicinale del Selvoni (Toponimo: Strada di Castelcolle – Collescipoli)
 - Strada vicinale di Marrano (Toponimo: Strada di Selvoni – Collescipoli)
 - Strada vicinale di Colle S. Angelo (Toponimo: Strada di Colle S. Angelo – Collescipoli)
 - Strada vicinale di Colle Maggiore a Moscargano (Top.: Strada Madonna del Colle – Collescipoli)

PIANO DI DEMANIALIZZAZIONE DELLE STRADE PRIVATE AD USO PUBBLICO
POSTE ALL'INTERNO E ALL'ESTERNO DEI CENTRI ABITATI DEL COMUNE DI TERNI

PIANO TRIENNALE DELLE DEMANIALIZZAZIONI

	Anno 2006	Anno 2007	Anno 2008
1^ Circostrizione	1) Via Umbria (tratto privato) - 1^ Cat.	Via Piemonte (case ferrovieri) - 1^ Cat.	Strada vicinale del Vecchio Mattatoio e Strada vicinale della Sponga (Toponimo: Voc. Di Centrale Cervara - Papigno) - 1^ Cat.
	2) Via Lazio (tratto privato) - 1^ Cat.	Via Rosselli e Via E. Chiesa (viabilità interna ATER e Condomini) - 1^ Cat.	Via Proietti Divi (n. 2 traverse laterali) - 1^ Cat.
	3) Via Campania - 1^ Cat.	Via Marche (tratto privato) - 1^ Cat.	Via Campofregoso (collegam. Via Gruber) - 1^ Cat.
	4) Via dell'Olio (Demanio dello Stato) - 1^ Cat.	Via Gruber (Demanio dello Stato) - 1^ Cat.	Via Rosselli (ingresso 1^ Circ.ne) - 1^ Cat.
2^ Circostrizione	1) Via Gabelli Aristide - 1^ Cat.	Zona Fiori (davanti Assindustria) - 1^ Cat.	
	2) Piazza Cuoco Vincenzo - 1^ Cat.		
	3) Via Raffaello Lambruschini - 1^ Cat.		
	4) Via Filangieri Gaetano - 1^ Cat.		
3^ Circostrizione	1) Via Curtatone (ex Ist. Aut. Case Popolari) - 1^ Cat.	Via Lungonera Nino Bixio - 1^ Cat.	Via Salvo d'Acquisto - 1^ Cat.
	2) Via Marzabotto (parte prop. ATER) - 1^ Cat.	Via Magenta - 1^ Cat.	Strada vicinale della Ferriera - 1^ Cat.
	3) Via Milazzo (parte prop. ATER) - 1^ Cat.	Via Sabotino - 1^ Cat.	Via Montanara (coll. Via Milazzo) - 1^ Cat.
	4) Via XX Settembre (parte prop. ATER) - 1^ Cat.	Via Pastrengo (parte prop. ATER in affidamento pluricondominiale) - 1^ Cat.	Largo Mezzetti - 1^ Cat.
4^ Circostrizione	1) Via Corradi Luigi - 1^ Cat.	Strada vicinale delle Morelle (top.: Strada delle Morelle - Cesi) - 2^ Cat.	Strada vicinale di Colle Luna (top.: Strada di Colleluna e Strada di Lagarello) - 2^ Cat.
	2) Strada vicinale di Collierolletta (top.: Str. di Collierolletta) - 2^ Cat.	Strada vicinale delle Ficaie (Top.: Strada di Torracchione - Cesi) - 2^ Cat.	Via Pleiadi - 1^ Cat.
	3) Strada vicinale di Collestascio (top.: Str. di Collestacio) - 1^ Cat.	Strada vicinale del Torracchione (Top.: Strada del Piantoneto - Cesi) - 2^ Cat.	Strada vicinale Petrare (top.: Via Palmucci Gina) - 2^ Cat.
	4) Strada vicinale di S.Giacomo, Strada vic. di Condotto e strada vic. delle Case di Condotto S. Giacomo (top.: Strada di Condotto - Cesi) 1^ Cat.	Strada vicinale del Ponticello (Top.: Strada del Ponticello - Cesi) - 1^ Cat.	Strada vicinale Colle Livore e Str. vicinale del Bracciale (top.: Strada di Bracciale - Cesi) - 2^ Cat.
5^ Circostrizione	1) Strada della Civitella - 1^ Cat.	Strada vic. Ponticello di Cerreta (top.: Strada di Cerreta Cesi) - 1^ Cat.	Strada vic. di Santa Caterina (top.: Voc. Montione-Cesi) - 2^ Cat.
	2) Via Molise (tratto privato) - 1^ Cat.	Strada di Porete Cesi - 1^ Cat.	Strada vicinale S.Maria dei Fiori (top.: Voc. S.Maria di Fuori - Cesi) - 2^ Cat.
	3) Via Puglie (tratto privato) - 1^ Cat.	Strada vicinale della Cerreta (toponimi: Strada di Vagoti e Via Omega) - 1^ Cat.	
	4) Via delle Officine (Demanio dello Stato) - 1^ Cat.	Strada vicinale delle Cerrete (Top.: Collegamento tra la Strada di Collestacio e la Strada di Mazzamorello, Strada di Mazzamorello, Strada di Vagoti e Strada della Ferrovia Cesi) - 1^ Cat.	
		Strada di Camminata - 1^ Cat.	Via Tre Venezie (traversa che accede ai n.ri 3-3A-7) - 1^ Cat.
		Via Monti Martani - 1^ Cat.	Strada vicinale della Croce (Toponimo: Strada di San Panfano) - 2^ Cat.
		Via Monte Amiata - 1^ Cat.	Via Trevi dal n. civico 179 al 188, dal 192 al 202 e dal n. 234 al 228 - 1^ Cat.
		Via Monte Cimino - 1^ Cat.	Via del Torrente - 1^ Cat.
		Via Monte Falterona - 1^ Cat.	
		Via Monte Vettore - 1^ Cat.	
		Strada di Torrione (dal n. civico 2 al 12) - 1^ Cat.	Strada vicinale del Bolzello, Strada vic. da Tieri a S.Bartolomeo, Strada vic. di Toano e Strada vic. dei Lavorati (top.: Strada di Bolzello) - 2^ Cat.
		Strada di Tuillo - 1^ Cat.	
		Strada di San Fortunato - 1^ Cat.	
	Via del Verde - 1^ Cat.	Via Carnia (tratto privato) - 1^ Cat.	
	Via Lucania - 1^ Cat.	Strada vicinale di Castiglioni (Toponimo: Strada di Valle Nocchie - Giuncano) - 2^ Cat.	
	Via Abruzzi - 1^ Cat.	Strada vicinale Polenaco Stazione (top.: Strada del Prato - Giuncano) - 2^ Cat.	
	Via Calabria - 1^ Cat.	Strada vicinale Pracchia Stazione, Strada vicinale Giuncano Stazione (top.: Strada dei Venti - Giuncano) - 1^ Cat.	
	Via Liguria - 1^ Cat.		
6^ Circostrizione	1) Strada vicinale di Torre Orsina (toponimo: Vocabolo S. Maria in Valle - Collestatte) - 1^ Cat.		
7^ Circostrizione	1) Strada vicinale Pianciani (Toponimo: Vocabolo Rancio - Marmore) - 1^ Cat.	Strada vicinale del Pratoro (Toponimo: Vocabolo Predaro) - 2^ Cat.	Strada vicinale di Fonte del Prato (Toponimo: Vocabolo Mazzelvetta - Piediluco) - 2^ Cat.
	2) Strada vicinale di Colle dei Frati (Toponimo: Vocabolo Colle dei Frati - Piediluco) - Villaggio LEM, nuova lottizzazione SI.CE - 1^ Cat.	Strada vicinale dei Casali (Toponimo: Via della Sponga) - 1^ Cat.	Strada vicinale Marina, Strada vicinale di Cirione, Strada vicinale del Ficarone Sotto, Strada vicinale di Valle Spoletina e Strada vicinale di Colle S. Angelo (Toponimi: Vocabolo Valle Spoletina - Piediluco e Vocabolo Alferini - Piediluco) - 2^ Cat.
	3) Strada vicinale di S. Martino (Toponimi: Via Albornoz E., Via del Lago e Voc. Monte la Rocca - Piediluco) - 1^ Cat.	Strada vicinale di S. Niccolò, Strada vicinale di Valle Prato, Strada vicinale di Fonte Ventino e Strada vicinale di Valle Prata(Toponimo: Vocabolo Valleprata - Piediluco) - 2^ Cat.	Strada vicinale dei Fioretti (Toponimo: Vocabolo Larviano) - 2^ Cat.
8^ Circostrizione	1) Strada vicinale di Valle Caprina e tratto della Strada vicinale della Vecchia Polveriera (Top.: Strada delle Querce) - 1^ Cat.	Via Sibilla Aleramo - 1^ Cat.	Strada della Forma (collegamento Via A. Murri e Via I. Bandiera) - 2^ Cat.
	2) Strada vicinale della Vecchia Polveriera - 2^ Tratto (Toponimo: Strada di Vallecaprina - Papigno) - 1^ Cat.	Via Maddalena Patrizi - 1^ Cat.	Strada vicinale della Discarica di Campomicciolo (Top.: Via Campomicciolo-Papigno e Via Pasteur L.) - 1^ Cat.
	3) Via Bellini Vincenzo - 1^ Cat.	Via Ippocrate (vari tratti) - 1^ Cat.	Strada vicinale di Campo Micciolo (Toponimo: Strada del Cervino) - 2^ Cat.
	4) Via Puccini Giacomo - 1^ Cat.	Via Forlanini Carlo - 1^ Cat.	Strada vicinale Perticara Bassa (Top.: Str. di Rocca Carlea) - 2^ Cat.
	5) Via Ferrer F. - 1^ Cat.	Via Fleming A. - 1^ Cat.	Strada delle Viti - 2^ Cat.
		Strada di Cesure - 1^ Cat.	Via Morgagni Giambattista - 1^ Cat.
9^ Circostrizione	1) Strada vicinale di Porcivalle (Toponimo: Strada di Porcivalle - Collescipoli) - 1^ Cat.	Via Irma Bandiera (tratto) - 1^ Cat.	Quartiere Metelli O. (strade interne) - 1^ Cat.
	2) Strada vicinale di Settecani (Toponimi: Strada di Porcivalle - Collescipoli e Strada di Settecani - Collescipoli) - 1^ Cat.		Via Trinchi G. (ultimo tratto) - 1^ Cat.
	3) Strada vicinale di Costanzoni (Toponimo: Strada di Porcivalle - Collescipoli) - 1^ Cat.	Strada di Cesure - 1^ Cat.	
	4) Strada vicinale di Poscargano (Toponimo: Via del Convento - Collescipoli) - 1^ Cat.	Strada di Cesure - 1^ Cat.	
9^ Circostrizione	1) Strada vicinale di Porcivalle (Toponimo: Strada di Porcivalle - Collescipoli) - 1^ Cat.	Strada vicinale di Poscargano a San Lorenzo (Toponimi: Strada di Poscargano - Collescipoli e Strada di Carone - Collescipoli) 1^ Cat.	Strada vicinale del Selvoni (Toponimo: Strada di Castelcolle - Collescipoli) - 2^ Cat.
	2) Strada vicinale di Settecani (Toponimi: Strada di Porcivalle - Collescipoli e Strada di Settecani - Collescipoli) - 1^ Cat.	Strada vicinale del Poggio (Toponimi: Strada di Porcivalle - Collescipoli, Strada di Castelcolle - Collescipoli e Strada Madonna del Colle - Collescipoli) - 1^ Cat.	Strada vicinale di Colle S. Angelo (Toponimo: Strada di Colle S. Angelo - Collescipoli) - 2^ Cat.
	3) Strada vicinale di Costanzoni (Toponimo: Strada di Porcivalle - Collescipoli) - 1^ Cat.	Strada vicinale di S. Angelo (Toponimo: Via del Convento - Collescipoli) - 1^ Cat.	Strada vicinale di Marrano (Toponimo: Strada di Selvoni - Collescipoli) - 2^ Cat.
	4) Strada vicinale di Poscargano (Toponimo: Via del Convento - Collescipoli) - 1^ Cat.	Strada vicinale da S. Andrea a Mattiello (Toponimo: Strada di Matiello - Collescipoli) - 1^ Cat.	Strada vicinale di Colle Maggiore a Moscargano (Top.: Strada Madonna del Colle - Collescipoli) - 2^ Cat.