

-ORIGINALE-

COMUNE DI REMANZACCO
30 GIU. 2021
7407 Prot. 6/1 Class.

COMUNE DI REMANZACCO

ATTO DI OPPOSIZIONE ALLA DELIBERA CONSILIARE N. 16 DEL

30.4.2021

Per: **IACOBUCCI SABRINA,**

con proc. e dom. l'avv. Silvia Bianchi (C.F.

con

Studio in Udine, Piazzetta del Pozzo n. 18 come da mandato a margine del presente atto.

PREMESSO:

- 1) Che in data 5 marzo 2021 il Comune di Remanzacco inviava alla sig.ra Sabrina Iacobucci comunicazione di avvio del procedimento finalizzato all'adozione di una variante al Piano Regolatore Generale Comunale e all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ex art 11 comma 1 D.P.R. 327/10 su una parte pari a 447 m² dell'area di sua proprietà distinta in Catasto Terreni del Comune di Remanzacco Foglio 23, Mappale 702 oltre ad un'occupazione temporanea di 205 m² (all. n. 1);
- 2) che in data 29.3.2021 la sig.ra Iacobucci formulava dettagliate osservazioni esplicitando i rilevati danni che la realizzazione della rotatoria avrebbe causato alla sua proprietà e chiedendo un confronto con l'Amministrazione (all. n. 2);
- 3) che a tali osservazioni il Comune di Remanzacco non ha mai dato riscontro;
- 4) che in data 30 aprile 2021 il Consiglio Comunale di Remanzacco approvava il progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo ai lavori, disponeva il vincolo preordinato all'esproprio sui terreni interessati dalla variante e adottava l'elaborato di variante n. 41 al Piano Regolatore Generale Comunale predisposto dall'arch. Marcello Rollo,

<

tutto quanto ciò premesso con il presente atto la sig.ra Sabrina Iacobucci, nella sua qualità di proprietaria dell'immobile distinto in Catasto Terreni del Comune di Remanzacco Foglio 23, Mappale 702 svolge formale

OPPOSIZIONE

alla delibera consiliare n. 16 del 30.4.2021 con cui il Comune di Remanzacco ha approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo ai lavori, disposto il vincolo preordinato all'esproprio sui terreni interessati dalla variante e adottato l'elaborato di variante n. 41 al Piano Regolatore Generale Comunale predisposto dall'arch. Marcello Rollo per i seguenti

MOTIVI:

1) L'intersezione di cui trattasi ricade nell'ambito della frazione di Cerneglons in Comune di Remanzacco e interessa la ex SP 96 (strada principale) e le laterali via di Mezzo a ovest e via Casali della Roggia a est, ed è costituita da quattro rami con corsie di accumulo per le svolte a sinistra in ingresso e in uscita rispetto ai quattro rami, ben evidenziate tramite isole spartitraffico inerbite.

L'elaborato di variante n. 41 al vigente Piano Regolatore Generale Comunale prevede la realizzazione in loco di una rotatoria di **diametro esterno di circa 52 metri**, che viene giustificata nel progetto di fattibilità per il traffico sostenuto dell'arteria regionale e per la mancanza di una corsia di accumulo centrale, fattispecie queste che determinerebbero delle criticità specie nelle ore di punta che solo una soluzione a rotatoria potrebbe risolvere.

Traffico sostenuto e incidentalità rappresentano dunque il motivo necessitante la rotatoria.

Ebbene, esaminando la relazione tecnico – illustrativa di progetto, al punto 2.1.2 si trova scritto: **“non sono disponibili in bibliografia dati e informazioni recenti e specifici studi del traffico lungo l'asta oggetto di intervento... si è fatto riferimento**

al Piano Regionale della Sicurezza Stradale – Settembre 2006 – tav. 2.1 – “Traffico giornaliero medio invernale dei veicoli leggeri anno 2005”.

La qualificazione di “criticità” dell’intersezione in esame è stata dunque compiuta senza il supporto di idonei dati a sostegno, non potendosi sicuramente ritenere tali quelli di 16 anni prima.

Il progetto di cui trattasi, motivato dall’esistenza di un traffico sostenuto, è stato quindi redatto e approvato dal Comune di Remanzacco in base all’assoluta mancanza di analisi aggiornate sui flussi di traffico della S.R. n. 96 e delle vie che la intersecano.

Ciò rende evidente la palese irragionevolezza, il travisamento dei presupposti fattuali dell’opera pubblica, l’evidente illegittimità e l’erroneità della previsione progettuale e della delibera che l’ha approvata. Se infatti fosse stata compiuta la valutazione dei flussi di traffico transitanti sulla base delle due fonti, cioè il traffico giornaliero medio (TGM) rilevato dall’Ente gestore e i rilievi effettuati sul posto, sarebbero emersi dati tali da manifestare fin da subito la palese sovrabbondanza della prevista rotatoria.

La misurazione effettuata in data martedì 18 maggio 2021 nelle fasce orarie di punta, ossia tra le 7.30 e le 8.30 e fra le 17.30 e le 18.30 dimostra infatti che il TGM risulta dell’ordine di 400 veicoli/ora. Poiché generalmente il traffico ascrivibile all’ora di punta oscilla tra l’8% e il 10% del traffico giornaliero medio, i dati rilevati in loco risultano dell’ordine di 200 veicoli/ora.

La rotatoria ipotizzata da FVG Strade è in grado di sopportare flussi di almeno 2.500 veicoli/ora, quindi più di 10 volte tanto!

La sovrabbondanza previsionale è palese e SAREBBE STATA EVIDENTE anche per l’Amministrazione se solo si fosse effettuata un’analisi ASSOLUTAMENTE ESSENZIALE e INVECE INCREDIBILEMENTE OMESSA.

I dati raccolti dimostrano infatti che gli ipotizzati problemi in termini di fluidità dei flussi veicolari non esistono in quanto il traffico in loco è notevolmente inferiore rispetto alla eccessiva capacità di smaltimento dell'ipotizzata rotatoria che quindi non ha motivo alcuno di esistere nelle dimensioni previste.

2) In merito poi all'incidentalità, altro fattore da cui deriverebbe la criticità dello status quo, nel progetto si fa riferimento ai dati ISTAT – ACI riferiti al 2019 per la Regione Friuli Venezia Giulia dai quali emerge che “per quanto riguarda la strada SP96 **NON SONO STATI REGISTRATI INCIDENTI** (cfr pag. 16 relazione tecnico illustrativa)”.

Ciò nonostante “l'intervento propostoprevede comunque una riduzione del rischio legato all'incidentalità (cfr. pag. 16 relazione tecnico illustrativa del progetto)” .

Ma come può ridursi il rischio legato all'incidentalità se ...non esistono incidenti?

E' evidente che non si può ridurre quello che è già a zero!

L'opera pubblica, la cui esistenza è stata giustificata dalla “criticità” dell'incrocio e dalla “pericolosità” del medesimo si basa in realtà sulla totale mancanza dei presupposti fattuali, che ne certificano anzi l'inutilità: “...per quanto riguarda la strada SP96 **NON SONO STATI REGISTRATI INCIDENTI**”.

E ciò senza dimenticare che la strada regionale UD96 è una delle tre strade in uscita dalla frazione di **Cerneglons, cioè da un paese che conta 647 abitanti**, per cui è palese l'inutilità di costruzione di una rotatoria con diametro esterno di circa 52 metri idonea a un flusso di almeno 2.500 veicoli/ora, perché tale evenienza non si verificherà MAI !

Da quanto esposto risulta evidente che la costruzione della rotatoria delle dimensioni ipotizzate all'incrocio tra la S.R. UD 96, Via di Mezzo e Via Casali della Roggia è spesa superflua, priva di giustificazione e tale viceversa da determinare un enorme sacrificio per i proprietari delle aree oggetto di esproprio oltre che un dispendio evitabile di denaro pubblico.

Circostanze entrambe di cui invece non si è tenuto in alcun conto.

3) L'esame del progetto evidenzia l'assoluta mancanza di raffronto con altre situazioni viarie del Comune nonché della valutazione delle priorità del territorio, compresi percorsi ciclabili a favore delle quali utilizzare le risorse finanziarie disponibili o quanto necessario per superare la sempre più insostenibile carenza del servizio internet veloce.

Questa mancanza di attenzione allo stato di fatto fa sì che non sia stato in alcun modo considerato ad esempio che nel prosieguo della S.R. UD 96, nel tratto che collega Cerneglons a Pradamano è già stata realizzata una rotonda con dimensioni più contenute e parametrata al traffico effettivo, che non ha mai dato problemi in termini di insufficienza di dimensionamento.

Nessuna spiegazione esiste viceversa a supporto della necessità del dimensionamento della rotonda così come prevista nella Variante n. 41: non il traffico, non gli incidenti, nulla di nulla.

Nello stesso tempo alcuna ipotesi alternativa è stata mai ipotizzata dall'Amministrazione neppure dopo le pertinenti, concrete, fondate osservazioni della proprietà che ha ben evidenziato l'enorme danno che le deriverebbe dall'opera pubblica così come ipotizzata.

Nessun tavolo di confronto, nessuna risposta è pervenuta dal Comune che non si è minimamente preoccupato di studiare una diversa soluzione che oltre a poter essere sicuramente confacente alle esigenze (minime) del territorio, porterebbe anche al vantaggio della minor spesa per la costruzione dell'opera nonché per gli indennizzi per gli espropri, pur restando ugualmente idonea allo scopo.

Il silenzio dell'Autorità emanante concretizza violazione dell'art. 11 comma 2 del DPR 327/2001, per non aver valutato in alcun modo le osservazioni della proprietà ai fini delle definitive determinazioni.

4) La Variante n. 41 al Piano Regolatore Generale Comunale oltre ad essere totalmente carente in merito alla valutazione dell'interesse pubblico in assoluto, è altrettanto manchevole in merito alla comparazione di tale interesse con il sacrificio imposto al privato.

In particolare, come detto, la variante prevede l'espropriazione di un'area di circa 447 m² oltre all'occupazione temporanea di altri 205 m² della proprietà dell'istante.

Tale dato dimensionale è già di per sé sufficiente per mettere in discussione il progetto della rotonda nella frazione di Cerneglons in forza del principio di ragionevolezza e proporzionalità, principio quest'ultimo che costituisce il limite alla discrezionalità amministrativa e impone alla Pubblica Amministrazione un bilanciamento tra gli interessi privati e pubblici.

Di un tanto invece non si fa neppure cenno nella previsione di progetto e nella delibera n. 16 del Comune di Remanzacco.

Altrettanto non trattato è quanto ben evidenziato dall'istante nelle sue osservazioni del 20.03.2021: come ovviamente verificabile in loco, sull'area di proprietà che verrebbe espropriata insistono decine e decine di alberi ventennali che oltre a possedere un rilevante valore economico e ornamentale, fungono altresì da barriera acustica, visiva e di sicurezza alla sua casa di abitazione, caratterizzata architettonicamente dalla presenza di grandi vetrate lungo tutto il perimetro.

Di un tanto il progetto non ha tenuto in alcun conto, arrivando anzi – ci si permetta di dire, quasi spudoratamente– ad affermare "... che il progetto per la sistemazione a rotatoria dell'incrocio esistente non interferisce in maniera significativa con la componente vegetazionale né con quella faunistica..." Addirittura a pag. 17 della relazione illustrativa di progetto si legge: "dall'analisi del sistema biotico e abiotico che caratterizzano il contesto di riferimento ambientale in cui ricade l'intervento si osserva che NON SI RILEVANO EVENTUALI POTENZIALI IMPATTI NEGATIVI".

Ora, ci si chiede come una simile affermazione possa essere stata espressa: solo un'analisi superficiale o – peggio – una mancata analisi del territorio può aver portato a tanto.

In realtà l'opera pubblica determinerà a un danno inestimabile sia al fattore abiotico che al fattore biotico giacchè l'istante si troverà esposta alla possibilità che chiunque entri indisturbato nel suo giardino (ci sono voluti quasi 20 anni perché la siepe raggiungesse l'attuale livello di impenetrabilità), che chiunque dalla strada osservi indisturbato lo svolgersi delle sue occupazioni, che il rumore del traffico la raggiunga in casa senza alcuna barriera protettiva.

Gli alberi esistenti, in numero considerevole e di diverse tipologie, che migliorano la qualità di vita della sig.ra Iacobucci e della sua famiglia in maniera naturale e ecosostenibile e che sono stati piantati negli anni e curati con attenzione estrema, verranno brutalmente e senza alcuna reale necessità sradicati.

Idem per la siepe quasi ventennale che andrebbe anch'essa estirpata e con essa la barriera di sicurezza e protezione all'abitazione privata.

Idem per l'impianto di irrigazione automatizzato che si aggiunge al sistema previsto per il resto del giardino.

L'inestimabile valore ambientale esistente è assolutamente non considerato, alcuna comparazione è effettuata tra l'interesse pubblico perseguito e il sacrificio rilevantissimo imposto alla proprietaria.

Non esiste riferimento alcuno a tale patrimonio ambientale nemmeno nella Verifica di Assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica.

In realtà, per dare la misura dell'ingente danno che l'opera verrebbe a causare all'opponente, si allega (all n. 3) la stima delle piante presenti nell'area soggetta ad esproprio.

Come si vede, verrebbero sradicati: n. 2 Ficus carica (Fichi) a forma di ceppo del valore di €. 900,00.=, n. 2 Diospyros Kaki (Cachi) a forma di albero del valore di €.

700,00.=, n. 7 Prunus Avium (Ciliegio) del valore di €. 12.600,00.=, n. 3 Fraxinus (Frassino) del valore di €. 6.000,00.=

Per un TOTALE di €. 20.200,00.=.

Oltre a ciò al confine della proprietà sono state piantate 300 siepi. Di queste ne verrebbero estirpate circa 200, da cui un valore di: $200 \times \text{€. } 180,00. = \text{€. } 36.000,00.=$.

IL VALORE TOTALE DELLA PIANTE CHE VERREBBERO ESTIRPATE è QUINDI DI €. 56.200,00.= (€. 20.200,00.= + €. 36.000,00.=).

Tutto ciò ci si permetta di ribadire, **INUTILMENTE.**

I radicali mutamenti subiti dal diritto pubblico negli ultimi decenni, che l'ha reso orientato alla tutela del cittadino rispetto all'esercizio del potere autoritativo dello Stato, dunque, sono assolutamente non considerati con la variante de quo.

Nessuna applicazione è fatta dei principi di ragionevolezza e proporzionalità dell'azione amministrativa perché se ciò fosse avvenuto, sarebbe stata ipotizzata una rotonda di dimensioni più ridotte per evitare uno scempio dal quale non si potrà più tornare indietro.

Si insiste quindi per l'accoglimento delle presenti opposizioni e per un riequilibrio della previsione progettuale.

5) Negli elaborati di progetto non è neppure indicato il cancello elettrico d'ingresso la cui costruzione è stata autorizzata dal Comune di Remanzacco e che costituisce accesso indispensabile all'abitazione dell'istante.

Nel grafico di variante 41 e nel grafico del progetto lo spazio rimanente tra l'inizio dell'allargamento stradale e il confine della particella catastale a est è di circa 3,5 mt.

Il passo carrabile esistente è invece largo 5 metri.

Quindi il passo carrabile verrà ristretto e il cancello esistente rimosso.

Il restringimento del passo carrabile renderà di fatto impossibile l'entrata e l'uscita dalla via di Mezzo e ciò in netto contrasto con l'articolo 46 comma 4 del DPR

495/1992 che impone che sia favorita l'immissione rapida dei veicoli nella proprietà laterale.

Inoltre più di metà di quello che resta dal passo carrabile sarà occupata durante i lavori (si veda nel progetto: Area interessata da occupazione temporanea), con ciò impedendo l'accesso e il regresso per tale via alla proprietaria e ai suoi familiari.

Ancora una volta dunque anziché pensare che il cancello potrebbe essere oggetto di un futuro ampliamento e/o miglioramento, nella variante lo stesso viene inopinatamente soppresso e della sua esistenza non si tiene addirittura conto nel soppesare il sacrificio imposto al privato in termini sia pratici che economici.

Non è cosa da poco eliminare la via di accesso alla propria abitazione ...(!)

Con la variante al Piano Regolatore, dunque, tutto l'esistente e l'intero sistema di sicurezza, benessere, ecosostenibilità pazientemente creato nel tempo viene reso inutilizzabile o rimosso e dovrà pertanto necessariamente essere riprogettato in quanto indispensabile.

Nel frattempo la proprietà resterà gravemente esposta al rischio di efrazione e altrettanto gravemente danneggiata dall'enorme pregiudizio in termini economici, di privacy e sicurezza: l'assenza della protezione della siepe e degli alberi esporrà la sig.ra Iacobucci e la sua famiglia al "mondo": non solo chiunque potrà entrare indisturbato nel fondo stante la mancanza della siepe e di recinzione, ma pesante sarà anche il sacrificio imposto in termini di inquinamento acustico, mancando ogni barriera.

Oltre a ciò, anche il filo volto al funzionamento dei robot tagliaerba che corre lungo l'intero perimetro della proprietà verrà rimosso così come la fossa per il verde, l'orto, il campo da green volley, i pali della porta da rugby, parte dell'impianto di illuminazione, nonché alcune aiuole ornamentali.

Tutte queste rimozioni, di cui non si fa cenno nel progetto, determinano un danno ingente e relevantissimo per la proprietà, di cui non si è tenuto in alcun conto in sede di comparazione con l'interesse pubblico sotteso all'intervento.

In una logica di salvaguardia del bene pubblico, inoltre, non si può non sottolineare l'inutile "consumo di suolo" che si viene a determinare sovradimensionando la rotonda di cui all'oggetto e ciò ricordando che sia le direttive regionali che quelle nazionali attribuiscono grande importanza al tema della trasformazione da terreno libero in terreno edificato deprecando lo spreco di tale risorsa.

Si evidenzia in proposito che in Friuli Venezia Giulia tutto il nuovo consumo di suolo deriva dalla realizzazione di opere relative alle infrastrutture.

6) Da ultimo si sottolinea che la variante n. 41 al Piano Regolatore Generale Comunale è difforme sia dal Piano struttura, che diversamente da altri punti del tracciato non prevede a Cerneglons una rotatoria, sia dal Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica, che indica a Cerneglons un tracciato diverso rispetto alla Strada regionale UD 96.

Le stesse strategie (testo) poi prevedono nodi funzionali sui nuovi tracciati (non sui tracciati esistenti) (lettera c di Strategie al punto 4 della Relazione di Struttura Variante generale n° 28).

In ogni caso, essendo l'intervento su viabilità definita dalla variante 41 di 1° livello, mancano lo studio e il parere regionale richiesti dal comma 1 dell'art. 166 della L.R. 26/2012, che questa prevede intervengano prima dell'adozione.

Alla luce di tutto quanto sopra esposto e con riserva di ulteriormente argomentare, formulata fin d'ora riserva di impugnazione giurisdizionale, la sig.ra Iacobucci come in epigrafe rappresentata e difesa, considerati i flussi di traffico effettivamente misurati e verificata la manovrabilità dei mezzi ingombranti,

PROPONE ALL'AMMINISTRAZIONE L'ALTERNATIVA

di realizzare una rotatoria, con diametro dell'ordine di 44 metri al massimo di circonferenza esterna, già del tutto sufficiente ed ulteriormente riducibile, nella misura tale da non investire né la siepe né il cancello esistenti.

La proposta deriva dalle considerazioni sopra esposte e così riassumibili:

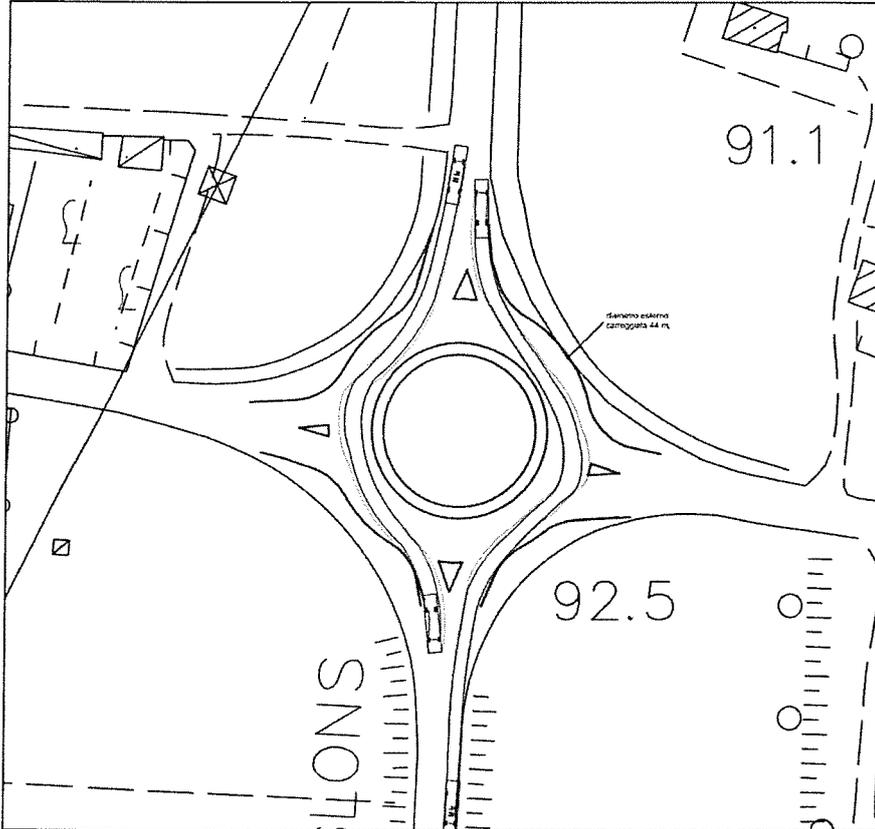
- 1) i flussi transitanti e i dati di incidentalità non giustificano il dimensionamento previsto dal progetto, mentre rendono praticabile il ridimensionamento del diametro della rotatoria;
- 2) il dimensionamento attuale comporterebbe degli espropri, con conseguenti costi aggiuntivi rispetto alla realizzazione del manufatto e penalizzazione da parte dei proprietari che verrebbero espropriati.

E' quindi assolutamente opportuno che la prevista rotatoria subisca un ridimensionamento, in quanto da un lato ciò non andrebbe ad incidere minimamente sulla funzionalità della rotatoria stessa come dimostrato dalle analisi di cui sopra e dai dati acquisiti in termini di traffico e incidentalità, dall'altro impedirebbe il verificarsi di un danno enorme in capo all'istante.

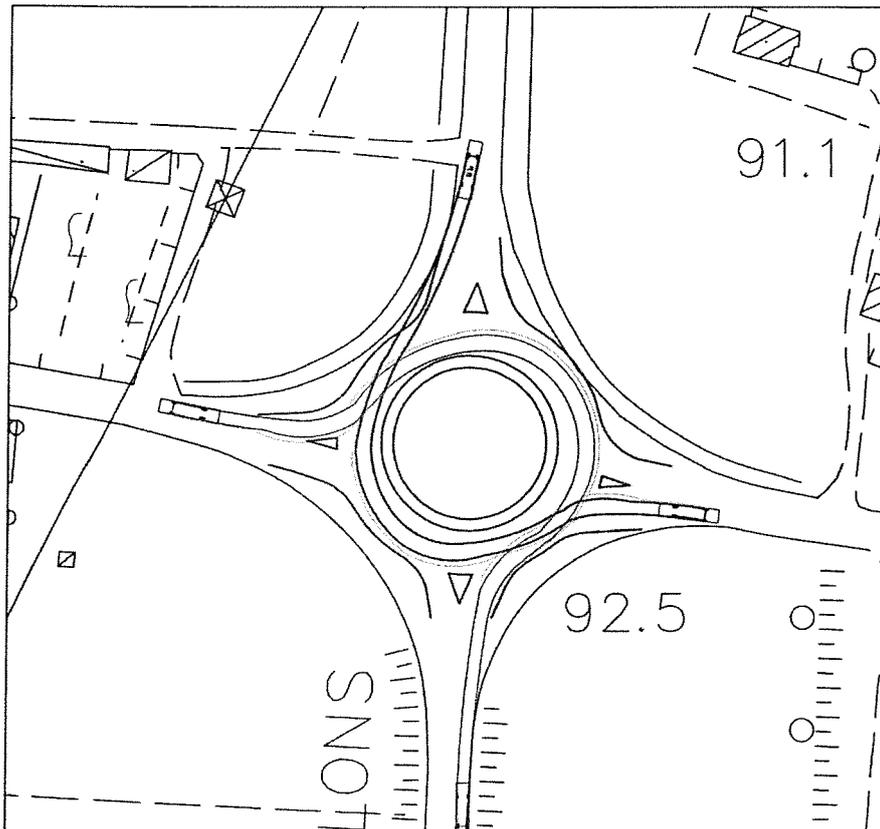
Nell'ipotesi proposta si eviterebbe inoltre l'inutile spesa di denaro pubblico necessaria ad effettuare gli ingenti espropri esposti nel sovradimensionato progetto proposto, e al contempo l'adeguato dimensionamento consentirebbe un risparmio ingente di costi di realizzazione.

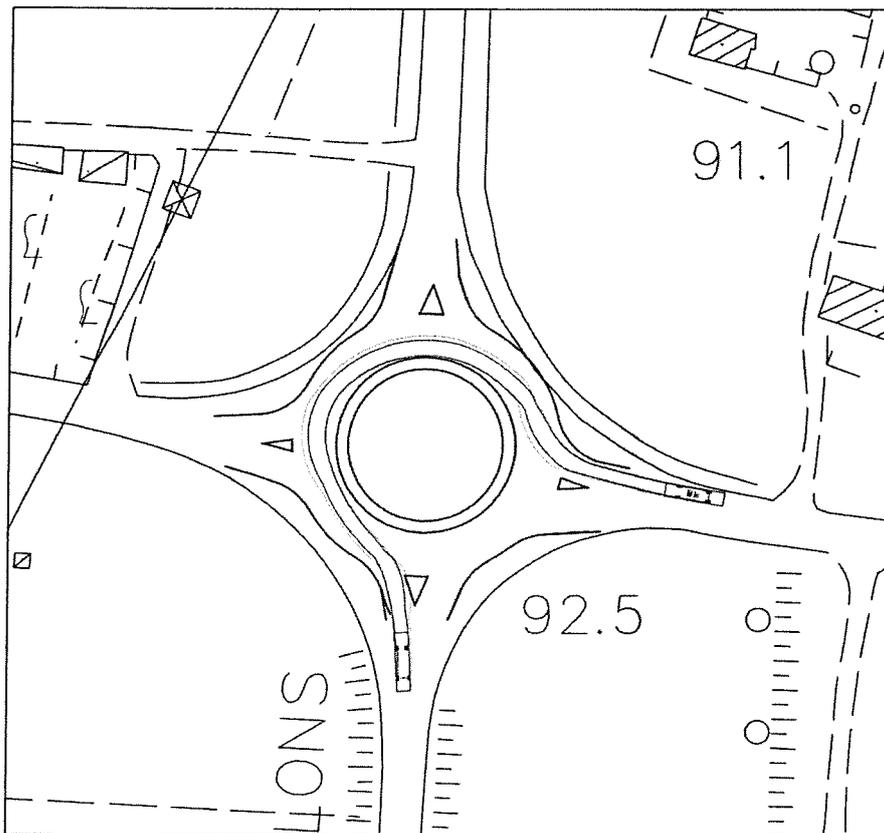
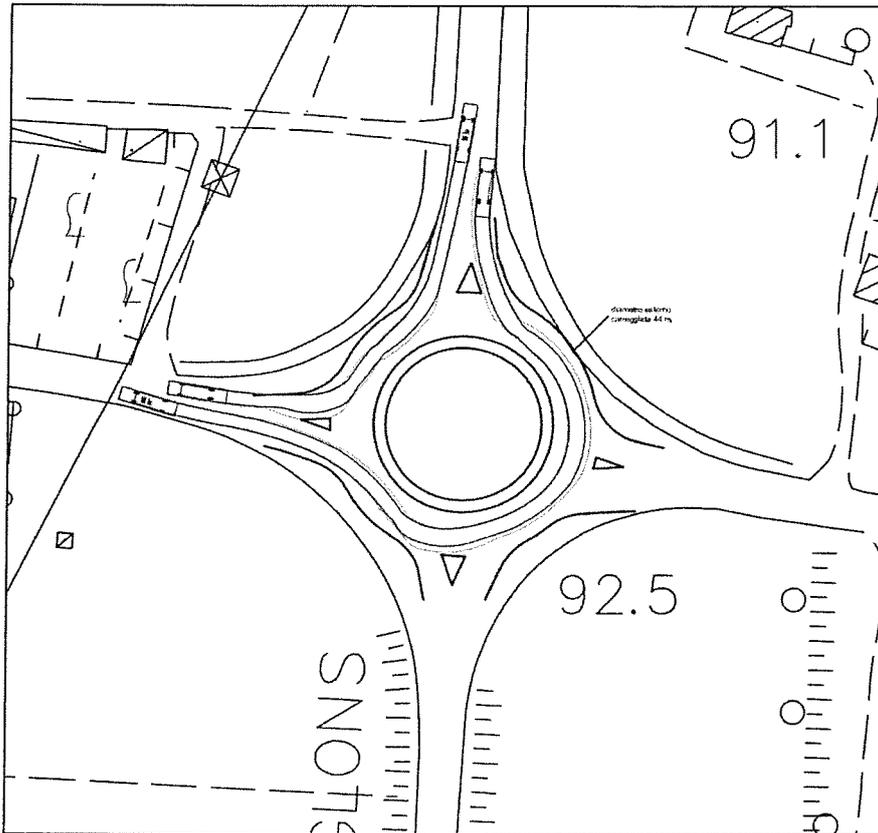
Si riportano di seguito le simulazioni di manovrabilità nell'ipotesi di riduzione del diametro attualmente previsto, evidenziando le manovre con corriere di lunghezza dell'ordine di 12,50 metri, che risultano i mezzi più impegnativi in termini di svolte.

Le verifiche sono state effettuate tramite il software AUTOTRACK®, programma la cui attendibilità è ampiamente riconosciuta.



Verifica manovrabilità mezzi
trasporto extraurbano
lunghezza 12.50 metri





Verifica manovrabilità mezzi
 trasporto extraurbano
 lunghezza 12.50 metri

Si confida pertanto nell'accoglimento delle presenti opposizioni.

Si allega:

- 1) Comunicazione di avvio del procedimento;
- 2) Osservazioni della sig.ra Iacobucci del 29.03.2021;
- 3) Stima piante Azienda Agricola Pellizzari Adriano.

Con osservanza.

Avv. Silvia Bianchi
