

# AUTOSTRADA VALDASTICO

## A31 NORD

### 1° LOTTO

### Piovene Rocchette - Valle dell'Astico

## PROGETTO DEFINITIVO

CUP	G21B1 30006 60005
WBS	B25.A31N.L1
COMMESSA	J16L1

#### COMMITTENTE



S.p.A. AUTOSTRADA BRESCIA VERONA VICENZA PADOVA  
Area Costruzioni Autostradali

CAPO COMMESSA  
PER LA PROGETTAZIONE  
Dott. Ing. Gabriella Costantini

PRESTATORE DI SERVIZI:  
**CONSORZIO RAETIA**



RAPPRESENTANTE: Dott. Ing. Alberto Scotti

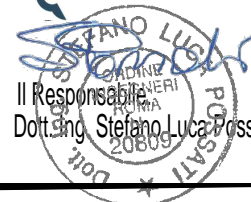
RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE  
TRA LE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE:  
Technital S.p.A. - Dott. Ing. Andrea Renso



PROGETTAZIONE:



Il Responsabile  
Dott. Ing. Stefano Luca Possati



ELABORATO: ESPROPRI  
PARTE DESCRITTIVA  
RELAZIONE METODOLOGICA E DI STIMA  
DELLE INDENNITA' DI ESPROPRIO

Progressivo	Rev.
<b>16 01 01 001 02</b>	

Rev.	Data	Descrizione	Redazione	Controllo	Approvazione	SCALA: -
00	MARZO 2017	PRIMA EMISSIONE	G. BROGINI	M. SORGE	S. POSSATI	NOME FILE: J16L1_16_01_01_001_0101_OPD_02.doc
01	GIUGNO 2017	REVISIONE PER VERIFICA	G. BROGINI	M. SORGE	S. POSSATI	CM.      PROGR.                      FG.      LIV.      REV. J16L1_16_01_01_001_0101_OPD_02
02	LUGLIO 2017	RECEPIMENTO OSSERVAZIONI	G. BROGINI	M. SORGE	S. POSSATI	

**AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD**  
**1° LOTTO**  
**PIOVENE ROCCHETTE – VALLE DELL'ASTICO**

*Committente:*



*Progettazione:*

CONSORZIO RAETIA



**PROGETTO DEFINITIVO**

**RELAZIONE METODOLOGICA E DI STIMA DELLE INDENNITA' DI ESPROPRIO**

## INDICE

<b>1</b>	<b>PREMESSA</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>AREE IMPEGNATE E FASCE DI RISPETTO</b>	<b>3</b>
2.1	INDIVIDUAZIONE AREE OCCUPATE, FASCE DI RISPETTO E LORO RAPPRESENTAZIONE	3
2.2	CRITERI E METODO DI IDENTIFICAZIONE DELLE FASCE DI RISPETTO	3
2.3	MISURE DI SALVAGUARDIA	5
<b>3</b>	<b>ESPROPRI - NORMATIVA DI RIFERIMENTO</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>DEFINIZIONE DELLE AREE OCCUPATE</b>	<b>5</b>
4.1	INDIRIZZO PER LA REDAZIONE DEI PIANI PARTICELLARI E CALCOLO DELLE AREE	6
<b>5</b>	<b>FINALITA’ DELLE INDAGINI E DEI SOPRALLUOGHI ESEGUITI</b>	<b>7</b>
5.1	FINALITÀ DELLE INDAGINI E DEI SOPRALLUOGHI ESEGUITI	7
5.1.1	<i>ACCERTAMENTO DESTINAZIONE URBANISTICA E REGOLARITÀ DEI FABBRICATI</i>	7
<b>6</b>	<b>DETERMINAZIONE DELLE INDENNITA’</b>	<b>10</b>
6.1	QUANTIFICAZIONE DELLE INDENNITA’	10

## **1 PREMESSA**

Con il termine espropriazioni s’intende tutto ciò che attiene al raggiungimento della disponibilità delle aree, ivi inclusa la demolizione dei fabbricati e manufatti presenti sulle aree.

Per procedere alla stima dell’indennità di esproprio presunta si è proceduto stimando l’ingombro delle opere ed effettuando apposti sopralluoghi per verificare lo stato di consistenza delle aree e per evidenziare situazioni particolari, come la vicinanza ad aree edificate, ad attività commerciali, nonché la presenza di colture di pregio come vigneti e frutteti.

La presente relazione ha lo scopo di illustrare i criteri e ai valori unitari adottati per la redazione della stima dei costi di espropriazione, di asservimento e occupazione temporanea per cantierizzazione degli immobili interessati dalla realizzazione degli interventi necessari per la realizzazione dell’opera.

## **2 AREE IMPEGNATE E FASCE DI RISPETTO**

### *2.1 INDIVIDUAZIONE AREE OCCUPATE, FASCE DI RISPETTO E LORO RAPPRESENTAZIONE*

Per aree occupate s’intendono tutti gli immobili destinati alla costruzione e all’esercizio delle opere stradali, così come individuate nelle planimetrie catastali.

Per fasce di rispetto si intendono le distanze di protezione delle sedi stradali da rispettare nelle costruzioni così come indicato nella circolare Anas –CDGT/DCETC n°109707/2010.

Nell’apposito elaborato cartografico in scala 1:5.000 le aree occupate e le fasce di rispetto sono rappresentate con una campitura. Le aree occupate corrispondono alla geometria dei tracciati stradali, così come definita dalla planimetria di progetto. Le fasce di rispetto corrispondono alla campitura esterna a tali tracciati stradali.

### *2.2 CRITERI E METODO DI IDENTIFICAZIONE DELLE FASCE DI RISPETTO*

La circolare Anas –CDGT/DCETC n°109707/2010 prevede per le fasce di rispetto distanze dal confine stradale diverse in relazione al contesto in cui la strada è inserita (fuori o dentro il centro abitato di cui all’art. 19 della legge 06.08.1967 n° 765) e alle previsioni degli strumenti urbanistici (presenza o meno di zone edificabili all’esterno dei centri abitati).

Partendo dalle previsioni-prescrizioni del Codice della Strada, il metodo e le procedure seguite nella definizione delle fasce di rispetto, riportate nell’elaborato cartografico, sono

stati i seguenti.

**a) Individuazione del centro abitato**

la definizione di “centro abitato” è contenuta nell’art. 3 del Nuovo Codice della Strada – letteralmente “... insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine... sulla strada”, ma la rilevanza urbanistica discende dalla legge 06.08.1967 n° 765 art. 19, per disciplinare l’edificazione nei Comuni privi di Piano Regolatore o di programma di fabbricazione e quindi dall’art. 4 del D.M. 1 aprile 1968 n° 1404 in ordine alle distanze dell’edificazione dal nastro stradale.

**b) Definizione di confine stradale**

Secondo il CdS, Art. 3 comma 10, per confine stradale s’intende: “limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato. In mancanza, il confine è costituito dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o dal piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea”.

Parimenti si evidenzia che in ordine a qualsiasi intervento previsto all’interno della fascia di rispetto autostradale è comunque necessario l’ottenimento della preventiva autorizzazione da parte dell’Ente tutore del vincolo- ora DGVA-MIT, previa istruttoria e parere di competenza di questa Concessionaria.

**c) Dimensionamento delle fasce di rispetto all’esterno dei centri abitati**

Il dimensionamento adottato è quello previsto dalla circolare Anas CDGT/DCECT surrichiamata. Le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a 60 m per le strade di tipo A.

**d) Dimensionamento delle fasce di rispetto all’esterno del centro abitato, ma all’interno delle zone edificabili**

La circolare Anas –CDGT/DCETC n°109707/2010 prevede che “fuori dai centri abitati, ma all’interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico generale, nel caso che detto strumento sia suscettibile di attuazione diretta, ovvero se per tali zone siano già esecutivi gli strumenti urbanistici attuativi...” le distanze delle fasce di rispetto da rispettare nei casi di cui al punto

c) non possono essere inferiori a 30 m per l’asse autostradale (tipo A).

Nell’applicare tale previsione del CdS, si sono considerate come “edificabili o trasformabili” le aree destinate dai PRG a nuovi insediamenti residenziali, produttivi e commerciali. Nel caso di aree con obbligo di strumenti urbanistici attuativi, non disponendo di informazioni precise sul fatto che allo stato attuale siano già esecutivi, per le stesse non si è applicata la

riduzione della fascia di rispetto prevista per le zone edificabili.

#### **e) Dimensionamento delle fasce all'interno dei centri abitati**

Le distanze dal confine stradale all'interno dei centri abitati, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle demolizioni integrali e conseguenti ricostruzioni o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a 30 m per le strade di tipo A.

### **2.3 MISURE DI SALVAGUARDIA**

All'interno delle "fasce di rispetto", individuate negli appositi elaborati cartografici, si applicano le disposizioni previste dalla circolare Anas –CDGT/DCETC n°109707/2010.

E', pertanto, vietato ogni intervento di nuova costruzione, ricostruzione conseguente a demolizioni integrali, ampliamenti fronteggianti le strade di edifici esistenti.

Per le "aree occupate" è evidente la necessità di una misura di salvaguardia più restrittiva di quella prevista per le fasce di rispetto.

Si propone, pertanto, come misura di salvaguardia, il divieto di tutti gli interventi di ristrutturazione edilizia e di nuova costruzione, così come definito alle lettere d) ed e) dell'art. 3 del D.P.R. 6 giugno 2001 n. 380, (Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia), modificato con D.Lgs. 21 gennaio 2003 n. 16.

### **3 ESPROPRI - NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

La normativa di riferimento per la stima dei costi di espropriazione, asservimento ed occupazione temporanea per cantierizzazione è costituita da:

- D.P.R. 8 giugno 2001 n. 327 e s.m.i.;
- D.Lgs. 27 dicembre 2002 n. 302;
- Legge Finanziaria 24 dicembre 2007 n. 244;
- Sentenza del 10 giugno 2011 della Corte Costituzionale n° 181;
- Costante giurisprudenza della Suprema Corte di Cassazione;
- Costante giurisprudenza del Consiglio di Stato;
- Sentenze della Corte Costituzionale.

### **4 DEFINIZIONE DELLE AREE OCCUPATE**

Per aree occupate s'intendono tutte le aree destinate alla costruzione ed esercizio delle

opere stradali. Tali aree comprendono le sedi stradali (asse autostradale e svincoli) e le strutture laterali, quali argini e scarpate.

Vengono comprese tra le aree occupate, nei limiti delle informazioni disponibili a livello di studio definitivo, gli spazi interclusi tra sedi stradali e rami di svincolo destinati a far parte del demanio stradale.

#### *4.1 INDIRIZZO PER LA REDAZIONE DEI PIANI PARTICELLARI E CALCOLO DELLE AREE*

I Piani Particellari saranno redatti secondo quanto qui di seguito descritto:

- acquisto presso le Agenzie del Territorio dei fogli di mappa in formato elettronico “dxf” seconda della disponibilità di ogni Agenzia del Territorio. Le mappe sono state acquisite nel mese di gennaio /febbraio 2017.
- controllo e verifica del posizionamento rispetto al rilievo fotogrammetrico aggiornato, con rototraslazione;
- sovrapposizione del progetto ai fogli catastali.

Il calcolo delle aree in esproprio (riportate in elenco ditte) è stato effettuato, mediante calcolo di aree poligonate, con programmi di gestione cad con arrotondamento dei decimali per eccesso, sulle stesse mappe utilizzate nei piani particellari.








I criteri adottati, per la definizione dell'impronta dell'area espropriativa, sono i seguenti:

- ingombro della sede stradale calcolato sulla base delle planimetrie di progetto, comprensiva dei fossi di guardia;
- nei tratti in trincea e rilevato è stata prevista un'ulteriore fascia pari a 1,00 m per lato, oltre il posizionamento della recinzione;
- per i tratti in galleria naturale, si è ritenuto, su indicazione del Committente, che il limite di esproprio sia incrementato di una ulteriore fascia di 1 metro dall'opera in pianta fino al raggiungimento di un franco di copertura pari a m. 5,00. Da 5 metri a 40 metri di copertura si è ritenuto di apporre, sugli immobili sovrastanti la galleria in asservimento a favore di Bs-PD “il cosiddetto demanio sotterraneo”;
- per i tratti in viadotto: proiezione dell'ingombro dell'impalcato, incrementato di un'ulteriore fascia di occupazione pari a m. 2,00 per lato;
- per le gallerie artificiali è stata considerata un'ulteriore fascia di occupazione pari a m. 1,00 per lato oltre il paramento esterno;
- nelle viabilità secondarie il perimetro è stato calcolato a 1 ± metri dall'opera;

- per le risoluzioni delle interferenze sono state considerate le fasce richieste dai vari enti.

-

Nei piani particellari grafici le aree occupate sono identificate mediante differenti “titoli di occupazione”:

	AREE IN OCCUPAZIONE PERMANENTE
	AREE IN ASSERVIMENTO PER GALLERIE
	AREE DI PROPRIETA' AUTOSTRADA BRESCIA VERONA VICENZA PADOVA S.p.A.
	AREE IN OCCUPAZIONE TEMPORANEA NON PREORDINATA ALL'ESPROPRIO
	AREE IN OCCUPAZIONE/ASSERVIMENTO PER SOTTOSERVIZI
	VIABILITA'ESISTENTE
	CORSI D'ACQUA

## 5 FINALITA' DELLE INDAGINI E DEI SOPRALLUOGHI ESEGUITI

### 5.1 FINALITÀ DELLE INDAGINI E DEI SOPRALLUOGHI ESEGUITI

#### 5.1.1 ACCERTAMENTO DESTINAZIONE URBANISTICA E REGOLARITÀ DEI FABBRICATI

Preliminarmente si è proceduto all'accertamento della destinazione urbanistica delle aree, mediante l'esame degli strumenti urbanistici vigenti per ciascun territorio comunale, antecedentemente all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, con la sovrapposizione dei PRG comunali al progetto autostradale.

E' stata eseguita, successivamente, la classificazione delle aree, per destinazione urbanistica, procedendo mediante specifici sopralluoghi in sito:



- per le aree agricole, all’accertamento delle colture in atto e del loro valore di mercato;
- per le aree edificabili, all’accertamento del loro valore di mercato;
- per i fabbricati, all’accertamento della loro consistenza legittimità/regolarità urbanistica e del loro valore di mercato.

L’opera e le attività connesse si sviluppano nei comuni di:

Piovene Rocchette, Cogollo del Cengio, Caltrano, Arsiero, Valdastico e Pedemonte in località Casotto.

### **Piovene Rocchette**

Zona di raccordo tramite svicolo autostradale con la tratta già realizzata e punto di partenza del “lotto 1” con progressiva chilometrica 0,0 oltre a parti residue precedenti

Le aree interessate hanno prevalenza agricola secondo la seguente classificazione:

– Seminativo	78,46%
– Pascolo	9,79%
– Prato	1,76 %
– Bosco ceduo	1,30%
– Incolto prod.	2,26 %
– Incolto sterile/corte	0,80%
– Edificato	2,55%
– Strade/acque	3,10%

### **Cogollo del Cengio**

– Bosco ceduo	0,90%
– Seminativo	65,67%
– Pascolo	0,08%
– Pascolo cesp.	2,15%
– Prato irr	0,65%
– Prato	23,61%
– Vigneto	0,05%
– Incolto produttivo	0,72%
– Incolto sterile	0,07%

- Edificato 1,11%
- Strade/acque 4.59%

### **Caltrano**

Area agricola marginalmente interessata dall'intervento con le seguenti percentuali:

- Seminativo 100%

### **Arsiero**

Area agricola parzialmente interessata da cantierizzazione:

- prato irriguo 98,44%
- edificato 1,56%

### **Valdastico**

- L'opera attraversa il territorio comunale per lunghi tratti in galleria fuoriuscendo nel foglio 16 a confine con il comune di Pedemonte in area interessata da cava, le porzioni agricole superficiali interessate:

- Seminativo 10.83%
- Pascolo 6.73%
- Prato 11,60%
- Vigneto 0,78%
- Incolto produttivo 48,54%
- Incolto sterile 14,08%
- Edificato 3,60%
- Strade/acque 16,37%

### **Pedemonte Casotto**

Corrispondente alla zona di collocazione dello svicolo autostradale in area prettamente utilizzata come cava di inerti dalla ditta SIPEG S.r.l. - Via Molino, 3 - 36040 - Pedemonte (VI)

- Area cava 96,03%
- Strade/acque 3.97%

### **Pedemonte**

- Arativo	26,68%
- Pascolo	4,04%
- Prato	1,31%
- Vigneto	26,37
<b>Chiuppano</b>	
- Seminativo	100%

## **6 DETERMINAZIONE DELLE INDENNITA'**

### *6.1 QUANTIFICAZIONE DELLE INDENNITA'*

La stima delle indennità di occupazione è stata sviluppata secondo le disposizioni contenute nel D.P.R. 8 giugno 2001 n. 327 e s.m.i. cercando di considerare tutti i possibili costi relativi alle indennità da corrispondere.

Per le superfici indicate con classificazioni agricola è stata presunta la conduzione da coltivatori diretti e pertanto ipotizzata l'indennità aggiuntiva ai sensi dell'art.40 relativa a una volta il VAM corrispondente emesso da "Commissione Provinciale per la determinazione delle indennità di espropriazione di Vicenza " , anno 2016 , relativo alla regione agraria di competenza ed indicata in:

- zona 4 per Piovene Rocchette,
- Zona 3 per Cogollo del Cengio, Valdastico, Pedemonte e Caltrano
- Zona 2 per Arsiero

Ottenendo i seguenti importi di indennità aggiuntive :

- Piovene Rocchette	€ 551.994,17
- Cogollo Del Cengio	€ 1.948.897,28
- Caltrano	€ 6.192,45
- Arsiero	€ 12.450,44
- Valdastico	€ 350.016,06
- Pedemonte	€ 180.643,86
- Chiuppano	€ 52.248,96

Le indennità per asservimento/ espropriazione per sottoservizi sono state calcolate come esproprio mentre l'occupazione temporanea è stata calcolata in ragione di 1/12 annuo dell'indennità offerta al mq con durata di 5 anni.

Il valore per le indennità di servitù è stato calcolato in 1/3 del valore offerto quantificato per le aree urbane in € 35,00 in quanto trattasi di tutte aree di pertinenza ad eccezione del fabbricato di cui al numero di piano n.299 in comune di Cogollo del Cengio foglio 26 m.le 697 che è stato valutato a valore di mercato come da allagata perizia in quanto interessato da demolizione totale ( importo offerto € 495.110,00) ed il np.306 nell'ipotesi di demolizione che verrà confermato solo in corso di esecuzione ( importo ipotizzato del solo fabbricato € 346.890,00. nelle aree in asservimento, con sovrastanti fabbricati, è stato aggiunto un deprezzamento pari al 30% del valore dell'area

Per il Comune di Pedemonte in Frazione Casotto ed il tratto finale nel comune di Valdastico le aree interessano una zona utilizzata da cava per la produzione di inerti, la cui valutazione sarà frutto di valutazioni con le effettive produzioni, contratti e capacità dell'attività estrattiva pertanto all'attualità valutata solo sulla base delle qualità catastali aumentate di un coefficiente moltiplicativo.

Per le aree agricole in esproprio è stato aggiunto un 20% per deprezzamento/sconfigurazione immobiliare. Sul totale complessivo dell'indennità di ogni comune è stato aggiunto il 20% per spese amministrative

Il valore complessivi delle indennità di esproprio è stato individuato nella misura di € **14.222.699,51 in c.t.**

comprensivo di indennità aggiuntive, occupazioni temporanee, asservimenti e spese amministrative suddiviso per comuni nel seguenti importi:

- <b>Piovene Rocchette</b>	<b>€</b>	<b>1.664.373,95</b>
- <b>Cogollo del Cengio</b>	<b>€</b>	<b>8.618.107,76</b>
- <b>Caltrano</b>	<b>€</b>	<b>17.879,29</b>
- <b>Arsiero</b>	<b>€</b>	<b>83.757,48</b>
- <b>Valdastico</b>	<b>€</b>	<b>1.514.687,99</b>
- <b>Pedemonte – Casotto</b>	<b>€</b>	<b>1.569.377,64</b>

- <b>Pedemonte</b>	<b>€ 538.124,47</b>
- <b>Chiuppano</b>	<b>€ 143.779,10</b>

Per Occupazione temporanea non presunta all'esproprio relativa alla viabilità di cantiere :

- <b>Piovene Rocchette</b>	<b>€ 9.056,00</b>
- <b>Cogollo del Cengio</b>	<b>€ 32.688,58</b>
- <b>Valdastico</b>	<b>€ 30.867,25</b>

Le stime, nelle more di eventuali nuovi strumenti legislativi, sono da ritenersi presuntive e potranno subire variazioni in funzione di verbali di consistenza e/o accordi con le eventuali associazioni di categoria.

La stima eseguita sarà implementata secondo quanto previsto dalla Normativa vigente e completata in corso di stesura del progetto definitivo secondo quanto già precisato nella presente relazione.