

ASPI/RM/23.11.20/0050607/EE



AA23112000506071004000

**Studio Legale Associato
Corinaldesi - Mischi**

Via Santo Stefano n. 50 40125 Bologna
Tel. 051 - 264474 Fax 051 - 264564
andrea.corinaldesi@corinaldesimischi.it
andrea.corinaldesi@pec.it

Bologna, 19 novembre 2020

Spett.le
SOCIETA' AUTOSTRAD E PER L'ITALIA S.P.A.
Via Bergamini, n. 50
00159 Roma

Spett.le
AUTOSTRAD E PER L'ITALIA S.P.A.
Direzione III° Tronco Bologna
Via Manganelli, n. 5
40033 Casalecchio di Reno (BO)

Spett.le
COMUNE DI BOLOGNA
in persona del Sindaco p.t..
Piazza Maggiore n. 6
40125 Bologna

Spett.le
COMUNE DI SAN LAZZARO
in persona del Sindaco p.t..
Piazza Bracci, n. 1
40068 San Lazzaro (BO)

Spett.le
CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA
in persona del Presidente p.t..
Via Zamboni, n. 13
40126 Bologna

Spett.le
REGIONE EMILIA ROMAGNA
in persona del Presidente p.t..
Viale Aldo Moro, n. 52
40127 Bologna

MITTENTI: **Filiberto Vaccari, Nicola Vaccari, in qualità di proprietari dei terreni ed edifici ubicati in Bologna Loc. Lazzaretto di cui:**
I) Foglio 13: mapp. 174 (mq. 12.338) sub. 2 (Nicola Vaccari), sub. 5 (Nicola Vaccari), sub. 6 (Nicola Vaccari); mapp. 348 (mq. 6.360 - Filiberto Vaccari); mapp. 362 (15.001 - Filiberto Vaccari); mapp. 404 (mq. 16.390 - Filiberto Vaccari), non oggetto di azione diretta da parte di Autostrade S.p.A., ma rientrante in specifica richiesta che di seguito verrà meglio precisata;
II) Foglio 44: mapp. 1041 (mq. 2.546 - Filiberto Vaccari); mapp. 1008 (mq. 5.629 - Filiberto Vaccari); mapp. 1017 (mq. 1.098 - Filiberto Vaccari); mapp. 1018 (mq. 1.588 - Filiberto Vaccari); mapp. 1043 (mq. 483 - 50% Filiberto Vaccari). Mapp. 1044 (mq. 219 - Filiberto Vaccari), mapp. 1054 (mq. 1.048 - Filiberto Vaccari), mapp. 1042 (mq. 1.027 - Filiberto Vaccari), mapp. 6 (mq. 2.919 - Filiberto Vaccari) non oggetto di azione diretta da parte di Autostrade S.p.A., ma interessati a deprezzamento per esproprio parziale di bene unitario

tutti rappresentati e difesa dall'Avv. Andrea Corinaldesi con studio in Bologna Via Santo Stefano, n. 50 - 40125 Bologna e ivi domiciliati per la presente.

OGGETTO: Osservazioni alla comunicazione del 23 settembre 2020, di "AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - BARI - TARANTO -. Potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna "Passante Versione 2020". Comunicazione di avvio della procedura di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e di approvazione del progetto comportante dichiarazione di pubblica inutilità ai sensi e per gli effetti degli artt. 9 e 16 della L.R. n. 37/2002. Regione Emilia Romagna modificata con L.R. 10/2003"

Osservazioni.

Il sottoscritto Avv., Andrea Corinaldesi (CRNNDR64P29A944C - PEC andrea.corinaldesi@pec.it), con studio in Bologna, Via Santo Stefano, n. 50, in nome e per conto dei Sig.ri Filiberto Vaccari e Nicola Vaccari in qualità di proprietari dell'area di cui in oggetto e domiciliati per la presente procedura presso il suo studio, che sottoscrivono per accettazione, espone quanto segue.

Premesse di fatto

I signori Filiberto Vaccari e Nicola Vaccari sono proprietari, nei modi di cui appresso, di terreni in Bologna loc. Lazzaretto interessati dal progetto di cui in oggetto.

Più precisamente sono proprietari delle aree di cui di seguito.

I) Foglio 13 mapp. 174 (mq. 12.338) sub. 2 (Nicola Vaccari), 5 (Nicola Vaccari), 6 (Nicola Vaccari); mapp. 348 (mq. 6.360 - Filiberto Vaccari); 362 (15.001 - Filiberto Vaccari); mapp. 404 (mq. 16.390 - Filiberto Vaccari); (Cfr. figure 1, 6 e 7 della relazione elaborata dall'Ing Pancotti).

II) Foglio 44 mapp. 1041 (mq. 2.546 - Filiberto Vaccari); mapp. 1008 (mq. 5.629 - Filiberto Vaccari); mapp. 1017 (mq. 1.098 - Filiberto Vaccari); mapp. 1018 (mq. 1.588 - Filiberto Vaccari); mapp. 1043 (mq. 483 - 50% Filiberto Vaccari). Mapp. 1044 (mq. 219 - Filiberto Vaccari); mapp. 1054 (mq. 1.048 - Filiberto Vaccari); mapp. 1042 (mq. 1.027 - Filiberto Vaccari); mapp. 6 (mq. 2.919 - Filiberto Vaccari).

Sul punto si faccia riferimento alla **“Relazione elaborata dall'Ing Pancotti” qui allegata [nel seguito, per brevità “Relazione Ing. Pancotti”] (All. 1).**

Il tutto è ben identificato nelle planimetrie riportate nella relazione Ing. Pancotti (Figure nn. da 1 a 8) riportata in allegato 1.

Rinviando in toto alle Relazione dell'Ing. Pancotti qui allegata si specifica quanto.

Le aree, in sostanza, possono essere distinte come di seguito.

I) Area ubicata tra l'Autostrada A14 e la Ferrovia (area a Sud dell'Autostrada) di cui al Foglio 13 mapp. 174 (mq. 12.338), 348 (mq. 6.360), 362 (mq. 15.001) di mq. totali 33.699.

In particolare sul mapp. 174 sub. 2, 5, 6 sorge un edificio composto da capannone ed un fabbricato (classificato “edificio storico documentale” dal Rue vigente) con locali adibiti ad uso ufficio, magazzino ed alloggio di servizio di mq. totali pari a-1.300 mq. circa.

L'edificio, come si spiegherà in seguito, è inscindibilmente legato, per l'attività che ivi si svolge, all'area locata alla società Ecoprogram S.p.A. (che a seguito di diversa disposizione societaria ha trasferito i contratti alla società Eco Program Flotte S.r.l.) [nel

seguito, per brevità, “**Ecoprogram**”] che svolge attività di noleggio auto e che necessita per la stessa di tutta l’Area 1 (con regolari contratti che prevedono un canone di locazione di importo pari ad Euro 94.550,61 annuali (di cui Euro 77.114,88 relativo all’edificio ed Euro 17.435,73 relativo ai terreni) [nel seguito, per brevità “**Area 1**”] (Cfr. Relazione elaborata dall’Ing Pancotti).

II) Area ubicata a Nord della Autostrada A14 tagliata da Via Zanardi composta dalle **Aree ad Ovest di Via Zanardi** di cui al Foglio 44 mapp. 1041 (mq. 2.546), mapp. 1043 (mq. 483), mapp. 1017 (mq. 1.098), mapp. 1018 (mq. 1.588) ed altri per un totale di circa mq. 5.733 e delle **Aree ad Est di Via Zanardi** composta dal Foglio 44 mapp. 1008 di mq. 5.629.

Tale area è destinata in parte a frutteto, con contratto di comodato gratuito, sottoscritto nel 2008, ed in parte a prato [nel seguito, per brevità “**Area 2**”] (Cfr. Relazione elaborata dall’Ing Pancotti).

In data 23/09/2020, è stata inviata ai Signori Vaccari da Autostrade per l’Italia, ai sensi degli artt. 9 e 16 della L. R. n. 37/2002, modificata con L.R. n. 10/2003, comunicazione afferente l’avvio del procedimento diretto all’apposizione del vincolo espropriativo e all’approvazione del progetto definitivo dell’opera denominata “**AUTOSTRADA A14 BOLOGNA - BARI - TARANTO - . Potenziamento in sede del Sistema Autostradale e Tangenziale di Bologna “Passante Versione 2020”** [nel seguito, per brevità “**Passante Versione 2020**”].

Si evidenzia come rispetto al progetto definitivo precedente nell’attuale “**Passante Versione 2020**”, non venga prevista la realizzazione del “**Nuovo svincolo del Lazzaretto**” tra le attuali uscite 4 “**Aeroporto**” e 5 “**Lame**” della tangenziale (da informazioni assunte in via non ufficiale presso i competenti tecnici comunali e di Autostrade, potrebbe essere realizzato, in tempi futuri, a cura dell’Amministrazione comunale di Bologna, anziché da Autostrade S.p.A).

Nella medesima comunicazione veniva precisato che “*chiunque abbia interesse a qualsiasi titolo, potrà prendere visione del progetto in argomento e proporre per iscritto, eventuali osservazioni*” entro sessanta giorni dal 30/09/2020”.

In relazione a quanto dianzi precisato, lo scrivente ritiene opportuno esporre le seguenti osservazioni al procedimento espropriativo in oggetto ed evidenziare alcuni aspetti specificamente incidenti sui beni di proprietà dei Signori Vaccari..

Va, in primo luogo evidenziato come il progetto relativo alla realizzazione dell'opera "Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto tratto Bologna Borgo Panigale-Bologna San Lazzaro - Potenziamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna" incida profondamente sull'Ambiente e deturpi, in maniera rilevante, l'intera proprietà dei ricorrenti sconfigurandola in modo sostanziale.

Si tratta, infatti, di proprietà, come evidenziato sopra, che in buona parte è oggetto di locazione, con proficuo rendimento (come già detto), a società che necessita di tutta l'Areal per cui la stessa, ove non ne avesse più la disponibilità totale, sicuramente recederà dal contratto ed, in parte, oggetto di attività agricola.

Di fatto il nuovo progetto prevede:

1) la realizzazione di una fognatura che, invece di essere collocata a margine della sede autostradale, taglia a metà, rendendola inutilizzabile, l'area degli scriventi (inscindibilmente legata all'attività che vi si svolge: il noleggio autovetture, ove l'edificio funge da uffici, e l'area da parcheggio autovetture che vengono nolggiate: senza l'area l'attività è inesercitabile);

2) viene occupata un'area sovradimensionata rispetto alla reale opera che verrà realizzata e oggetto del progetto: non si considera, infatti, che lo svicolo verrà progettato da altro ente, ossia il Comune, e che oggi tale progetto non è neppure approvato e probabilmente mai verrà realizzato.

Gli scriventi, in merito all'avvio del procedimento diretto all'apposizione del vincolo espropriativo ed, in particolare al progetto definitivo dell'opera ed alla sua incidenza sull'area di proprietà degli scriventi, osservano pertanto quanto segue.

Considerazioni

A fronte della situazione oggettiva sopra indicata viene proposto il progetto definitivo il quale prevede, in sostanza: **a)** l'allargamento della sede autostradale; **b)** la realizzazione di una fognatura che taglia longitudinalmente il terreno degli scriventi; **c)**

un'occupazione dell'area di proprietà degli scriventi che non permette il parcheggio delle autovetture cui consegue l'impossibilità di esercitare l'attività oggi in essere.

In merito allo stesso si svolgono le seguenti osservazioni partendo dal presupposto che con l'esproprio e l'occupazione temporanea previste si taglia l'area di proprietà degli scriventi longitudinalmente per cui l'AREA 1 viene resa inutilizzabile.

L'area su cui sorge l'edificio è inscindibilmente legata allo stesso e all'attività che vi si svolge.

La società cui è locato il bene, infatti, noleggia autovetture per cui l'edificio funge da uffici e sull'area sono parcheggiate le autovetture che vengono nolggiate: senza la disponibilità dell'area la società non può esercitare la sua attività in quanto non sa dove posizionare le autovetture.

A fronte di tale danno la società, inevitabilmente, abbandonerà l'attuale ubicazione.

I) In merito all'incidenza dell'opera sulle aree circostanti e su quelle di proprietà degli scriventi, cui poteva essere evitato un danno con marginali modifiche del progetto - i.e facendo passare lo svicolo a pochi metri dalla stessa - si presentano le seguenti osservazioni che sono così redatte:

- I) **Analisi delle AREE**
- II) **Osservazioni su illogicità progetto;**
- III) **Danna causato ai ricorrenti**

I) In primis va fatta un'analisi delle Aree.

I.A) AREA 1

L'esproprio e l'occupazione, come si evince dalla relazione dell'Ing. Roberto Pancotti cui si rinvia in toto (all. 1), non hanno tenuto in alcun conto che l'edificio di cui all'Area 1 è inscindibilmente legato per l'attività che ivi si svolge a tutta l'Area 1.

Tali provvedimenti ablatori, infatti, tagliano longitudinalmente l'area su cui, come detto sopra, la società che ha in locazione l'edificio e l'area parcheggia le autovetture che noleggia; senza la disponibilità dell'area non si può esercitare l'attività.

Più precisamente l'Area 1 è un complesso immobiliare costituito da ampio terreno con sovrastante fabbricato, destinato a deposito, movimentazione e vendita di autovetture, complesso contiguo allo svincolo tangenziale.

In particolare, il fabbricato, di complessivi mq. 1.300 circa (oltre a superfici secondarie), si compone di una costruzione a due elevazioni in parte ad abitazione ed in parte a magazzino (di positive caratteristiche tipologiche, tanto da essere classificata "edificio storico documentale" dal Rue vigente), nonché di un capannone a due falde spioventi, con altezza massima di mt. 6,70 circa; il fabbricato è, nel suo complesso, di non recente realizzazione ma si trova in normale stato manutentivo.

Il fabbricato è legittimato dalle sanatorie edilizie (condoni) PG 55381/86 e PG 11689/86, nonché dalla SCIA PG69302/2013 del 25/03/2015.

Circa l'identificazione catastale del bene si è detto sopra; vanno evidenziate, però, la situazione locativa e quella urbanistica dello stesso per le quali si rinvia alla Relazione Ing. Pancotti qui allegata.

Su tale area verrà ad incidere il "Passante Versione 2020" per la cui incidenza sull'area si rinvia alla Relazione Ing. Pancotti che porterà a:

totale esproprio:	mq. 10.202
totale servitù	mq. 1.929
totale occupazione temporanea:	mq. 5.446
totale intervento:	mq. 17.577

Di fatto il progetto e l'occupazione prevista dividono l'area su cui sorge l'immobile longitudinalmente che è inscindibilmente legato allo stesso (vi si depositano le autovetture essenziali per l'attività di autonoleggio) senza il quale l'attività che vi si svolge attualmente non potrà più essere esercitata.

II) AREA 2**I.B) AREA 2**

L'area in esame è attraversata longitudinalmente dalla via Zanardi, aspetto che di fatto identifica due distinte porzioni:

a) Porzione a destra di detta via, costituita dal solo mappale 1008 (di mq. 5.629), oggetto di integrale espropriazione da parte dell'Ente autostrade, attualmente coltivato a frutteto condotto in base a contratto di comodato gratuito sottoscritto nel 2008;

b) Porzione a sinistra di via Zanardi: consta di un complesso unitario di proprietà Vaccari Filiberto, costituito da terreni attualmente a prato, da aree asfaltate per parcheggio e movimentazione mezzi, nonché da un edificio cielo-terra di positive caratteristiche tipologiche, tanto da essere classificato dal RUE vigente tra gli edifici "di interesse storico - architettonico", edificio inoltre dotato di giardino alberato, di recente ristrutturazione, e pertanto in ottimo stato di manutenzione e conservazione, parzialmente affittato. La porzione in esame è identificata sia dai mappali 1017 e 1018 (di complessivi mq. 2.686) oggetto di esproprio, sia dal mappale 1043 di mq. 483 interessato, in parte, da occupazione temporanea (di proprietà Filiberto Vaccari per il 50%), sia dal mappale 1041 di mq. 2.546 interessato in parte ad occupazione temporanea (di proprietà Filiberto Vaccari), nonché dai mappali 6, 1042, 1044, 1054 che non sono interessati direttamente dalla presente procedura espropriativa, ma che subiranno comunque un impatto negativo seppure in modo indiretto.

Circa l'identificazione catastale del bene si è detto sopra; vanno evidenziate, però, la situazione locativa e quella urbanistica dello stesso per le quali si rinvia alla Relazione Ing. Pancotti qui allegata.

Su tale area verrà ad incidere il "Passante Versione 2020" per la cui incidenza sull'area si rinvia alla Relazione Ing. Pancotti che porterà a:

totale esproprio:	mq. 8.308
totale occupazione temporanea:	mq. 2.416
totale intervento:	mq. 10.724

A fronte di quanto sopra si evidenzia l'illegittimità del progetto per le seguenti ragioni.

II) Considerazioni circa l'illogicità del progetto e alla sua incidenza sull'area dei ricorrenti.

Preliminarmente, pare opportuno porre in evidenza che le aree oggetto della presente procedura espropriativa ricadono in "*territorio urbano strutturato*" ed in particolare:

- l'intera Area 1 in "*ambiti pianificati consolidati per infrastrutture*" (art. 26 PSC);
- la maggior parte dell'Area 2 in "*ambiti consolidati pianificati misti*" (artt. 64 e 32 RUE) e la minor parte in "*ambiti pianificati consolidati per infrastrutture*" (art. 26 PSC, art. 67 RUE).

*

II.A) Manifesta illogicità e contraddittorietà della decisione assunta.

Pare del tutto illogico che in assenza di un progetto da parte del comune dell'esecuzione dello svincolo, Autostrade esegua un esproprio/occupazione di una zona di terreno molto più ampia, di proprietà degli scriventi, propedeutica a questo svincolo.

Si vede sulla piantina l'allargamento della fascia che senza lo svincolo non avrebbe nessun senso (Figura 2 della Relazione Pancotti).

Di fatto dovrebbe essere espropriato (e occupato) solo il terreno necessario al progetto approvato da Società Autostrade e non un'area molto maggiore la cui utilità avrebbe una logica solo e solamente quando e se verrà realizzato, non da parte di Soc. Autostrade ma del Comune, lo svincolo.

Stante, quindi, che il Comune, ad oggi, non ha approvato alcun progetto l'estensione relativa all'esproprio non ha alcun senso.

Tale illogicità emerge ulteriormente ove si consideri che il Comune potrebbe non realizzare mai lo svincolo per cui si esproprierebbe un'area del tutto sovradimensionata e del-tutto-inutilmente.

Di fatto viene creato un danno del tutto inutilmente sulla base di un'opera - i.e lo svincolo - ad oggi non approvata e che forse non verrà mai realizzata.

Sul punto si veda successivamente quanto si richiede alle Amministrazioni con i riferimenti all'allegata Relazione dell'Ing. Pancotti.

*

II.B) Manifesta illogicità e contraddittorietà della decisione assunta. Soluzione proposta.

Oltre alla richiesta di ridurre l'area oggetto di esproprio alla sola necessaria al progetto deliberato che prevede il solo allargamento della sede autostradale, al fine di ridurre l'impatto dell'occupazione temporanea sul terreno correlata alla realizzazione della nuova fognatura, si potrebbe individuare la seguente soluzione (Cfr. Relazione Ing. Pancotti allegata).

Potrebbe essere modificato il tracciato della fognatura riposizionandolo sul limitare dell'autostrada: in siffatta maniera il terreno non verrebbe completamente compromesso durante i lavori di realizzazione.

Inoltre tale soluzione progettuale sembra anche più logica rispetto a quella proposta che sembra progettata proprio per creare un danno.

Con tale piccola e marginale modifica si eviterebbe di tagliare nel mezzo l'AREA 1 longitudinalmente e si creerebbe un danno infinitamente minore agli scriventi.

All'Amministrazione Comunale, invece, si richiede la possibilità di trasferire (anche eventualmente in modo temporaneo nella denegata ipotesi che non venga accolta la richiesta di spostamento del tracciato della fognatura) parte dell'attività attualmente svolta da Ecoprogram (deposito, stoccaggio e rivendita di autovetture) sul terreno prossimo ai beni in esame di proprietà Vaccari Filiberto ed identificato al foglio 13, mappale 404, seminativo, superficie mq. 16.390, che non risulta interessato ad alcuna azione (esproprio, servitù, ecc.) da parte di Autostrade S.p.A., come si evince dall'estratto del piano particellare riportato nella figura 6 della relazione Ing. Pancotti, e non è citato nell'elenco ditte.

Sul punto si veda successivamente quanto si richiede alle Amministrazioni con i riferimenti all'allegata Relazione dell'Ing. Pancotti.

*

II.C) Manifesta illogicità e contraddittorietà della decisione assunta.

In virtù delle caratteristiche e delle funzioni svolte dal territorio interessato dal procedimento espropriativo/occupazionale, pare del tutto illogica la decisione contenuta nel progetto, di realizzare lo svincolo proprio nella zona di **TERRITORIO URBANO STRUTTURATO** in cui da anni opera una società e che rende privo di valore la proprietà dei ricorrenti.

L'intervento previsto e la conseguente sottrazione della porzione di terreno:

- a) renderebbero di fatto impossibile la continuazione della produzione e della coltivazione agricola secondo i piani imprenditoriali previsti;
- b) **crea danno - Area 1 - addirittura a due soggetti: la società che esercita l'attività e la proprietà sotto la vigenza del P.S.C.**

Per quello che concerne poi l'Area 1 l'impresa che ivi opera rischia un enorme danno (ossia di dover abbandonare l'area) con conseguente ridimensionamento della forza lavorativa impiegata.

*

II.D) Violazione dei principi generali che regolano l'attività della P.A., violazione art. 97 Cost., violazione del principio di parità di trattamento ex art. 3 Cost.

La decisione di espropriare l'area di proprietà dei sig.ri Vaccari viola i basilari principi dell'azione amministrativa, ai quali Soc. Autostrade, anche nel caso di attività a contenuto discrezionale, è tenuta a conformarsi nel rispetto della legalità del proprio operato.

Non pare possa dubitarsi dell'illegittimità della delibera assunta con la scelta di collocare lo svincolo su un'area territoriale su cui opera da diversi anni altra impresa - mentre questo non avviene nelle aree vicine - **ha violato palesemente il principio del buon andamento codificato dall'art. 97 Cost., imponendo un sacrificio del tutto**

sproporzionato rispetto all'obiettivo prefissato e compromettendo di fatto le attività imprenditoriali della stessa azienda che si riverserà sugli scriventi.

Inoltre, non è dato comprendere, perché Società Autostrade, in **palese violazione dei principi di uguaglianza e imparzialità sanciti dall'art. 3 della Costituzione**, non abbia tenuto conto di adottare altre soluzioni le quali non gravassero interamente sulla proprietà e sull'attività imprenditoriale valutando di scegliere un diverso percorso.

*

II.E) Violazione dei principi di buona fede e tutela del legittimo affidamento.

La decisione di realizzare lo svincolo non tiene in alcuna considerazione lo svolgimento, consolidato nel tempo, dei diritti degli scriventi e della società che opera sui terreni di loro proprietà ed è in netto contrasto col principio comunitario del legittimo affidamento che impone alla P.A. di rispettare la stabilità dei rapporti giuridici sui quali un soggetto in buona fede abbia confidato in virtù del decorso del tempo.

Nel caso di specie, non vi è dubbio che tale principio possa essere invocato nell'apprestare tutela alla legittima aspettativa degli scriventi, volta alla conservazione della disciplina urbanistica vigente al momento dell'effettuazione delle scelte di localizzazione e svolgimento della propria attività imprenditoriale.

III) Non si possono, poi, sottacere i danni che sono di seguito riportati.

III.A) AREA 1

Di fatto l'esproprio/occupazione previsto dalla Soc. Autostrade per l'Italia SPA per la realizzazione dell'opera comporta per la proprietà Vaccari i seguenti profili di danno per i quali si rinvia alla "Relazione Ing. Pancotti" tenendo presente che, nel caso in esame, si viene a dividere un bene unitario per cui il danno oltre a quanto di seguito va calcolato anche sulla base di tale dato oggettivo.

Sul punto, come noto, l'art. 33 comma 1, del DPR 380/2001 stabilisce che "Nel caso di esproprio parziale di bene unitario il valore della parte espropriata è determinato tenendo conto della relativa diminuzione di valore".

La giurisprudenza ha chiarito che, in sede indennitaria, è dovuta la differenza tra il valore del bene prima e dopo l'esproprio

Si legge, infatti, "La liquidazione della indennità per l'espropriazione parziale è commisurata alla differenza tra il giusto prezzo dell'immobile prima dell'esproprio e il giusto prezzo della parte residua dopo l'esproprio stesso, dovendo tenersi conto, oltre che del valore della porzione ablata, anche del decremento della parte di fondo residua all'espropriazione. Il criterio di stima differenziale - previsto dall'articolo 40 della legge n. 2359 del 1865 nonché dal decreto del Presidente della Repubblica 327 / 2001 - è rivolto a garantire che la indennità di espropriazione riguardi la intera diminuzione patrimoniale subita dal soggetto passivo del provvedimento ablativo e, quindi, anche il deprezzamento subito dalle parti residue del bene espropriato. Tale risultato può essere conseguito detraendo dal valore venale che l'intero cespite aveva prima dell'esproprio il valore successivamente attribuibile alla parte residua (non espropriata), oppure accertando e calcolando detta diminuzione di valore, anziché attraverso tale comparazione diretta, mediante il computo delle singole perdite, ovvero aggiungendo al valore dell'area espropriata quello delle spese e degli oneri che, incidendo sulla parte residua, ne riducono il valore" (Cassazione civile sez. I - 20/11/2019, n. 30189 ex plurimis Cassazione civile sez. I - 15/07/2020, n. 15040; Cassazione civile sez. I - 09/01/2020, n. 215).

A quantum sopra si aggiunga come da Relazione Ing. Pancotti

1) danno conseguente ad esproprio parziale, per oltre il 30% della intera superficie di proprietà Vaccari, di un bene unitario a reddito.

Inoltre, in particolare, oltre il 46% della consistenza è interessato da esproprio e occupazione temporanea, oltre ovviamente alla zona per servitù;

2) si tratta di un danno che ha per oggetto "aree urbane", sia per ubicazione, in quanto si trovano in zone periferiche strutturate ed urbanizzate, che per caratteristiche generali.

Tali aree, inoltre, ricadono all'interno sia del perimetro del territorio urbanizzato, sia del perimetro del centro-abitato.

Pertanto, l'indennità dovrà essere commisurata alla natura "urbana" dei suoli e non certo riferita a valori di aree agricole.

Sul punto si segnala che presso il Comune di Bologna è in itinere, ad oggi nemmeno adottato (Piano Urbanistico Generale).

Ove il medesimo dovesse escludere tali aree dal perimetro del territorio urbanizzato, si richiede fin da ora alla Amministrazione comunale di rivedere tali eventuali scelte non conformi alla situazione attuale ed allo status di area urbana contraddistinta dalla presenza di una consolidata attività commerciale.

3) La fascia oggetto di espropriazione definitiva, da quanto è possibile dedurre dalla documentazione fornita, impatterà assai negativamente con l'accesso principale ai beni, di cui si dovrà tenere debito conto. Pertanto, **si richiede** che venga predisposta ed autorizzata qualsivoglia soluzione tecnica rivolta a mantenere invariata l'accessibilità ordinaria di entrata/uscita dal mappale 174.

4) Ancora, i suoli di cui si parla, nonché il fabbricato che insiste su parte dei terreni di proprietà Vaccari sono da tempo a reddito in quanto locati per usi commerciali con la società Ecoprogram S.p.A.

E' del tutto evidente che l'espropriazione definitiva, congiuntamente alla occupazione temporanea, comporterà la impossibilità di prosecuzione dei rapporti contrattuali di affitto in essere con Ecoprogram, e ciò fin dalla presa in possesso dei beni che riguarderà le aree sia per espropriazione definitiva che per occupazione temporanea.

Invero, la predetta società ha stipulato due distinti contratti di affitto per complessivi Euro 94.5550,61 annuali (di cui Euro 77.114,88 relativo all'edificio ed Euro 17.435,73 relativo ai terreni) con i proprietari dei beni (Sigg. Nicola Vaccari e Filiberto Vaccari, ciascuno per la parte di rispettiva proprietà), al fine di poter disporre di un complesso immobiliare unitario per l'esercizio della propria attività di deposito e rivendita di autovetture; la realizzazione delle opere autostradali, congiuntamente alla apposizione di servitù con necessità di occupare ampia parte dei suoli, comporterà, pertanto, giocoforza, un assai rilevante perdita di appetibilità ed un assai elevato rischio di rescissione dei contratti di affitto e la perdita, per i Sigg. Vaccari, di relativi canoni futuri

(si segnala, tra l'altro, come l'esproprio riguardi una percentuale ben maggiore rispetto a quella richiamata nel contratto quale possibilità di esproprio di alcune limitate strisce di terreno pari a non oltre il 10% dell'area locata).

In merito, al fine di limitare il rischio di rescissione definitiva e, quindi, di contenere i conseguenti ingenti danni economici, si chiede a società Autostrade la possibilità di trasferire parte dell'attività attualmente svolta da Ecoprogram (deposito, stoccaggio e rivendita di autovetture) sul terreno prossimo ai beni in esame di proprietà Vaccari Filiberto ed identificato al foglio 13, mappale 404, seminativo, superficie mq. 16.390.

Tale terreno mappale 404, nella nuova "Progetto Versione 2020" del progetto Autostrade, non risulta interessato ad alcuna azione (esproprio, servitù, ecc.) da parte di Autostrade S.p.A., come si evince dall'estratto del piano particellare riportato nella successiva figura 6, e non è citato nell'elenco ditte.

In particolare, qualora fosse mantenuto attivo il sottovia ferroviario, vi sarebbe la possibilità, ancorché del tutto peggiorativa rispetto alla situazione attuale, di mantenere una certa complementarietà tra il fabbricato insistente sul mappale 174 ed il terreno identificato dal mappale 404 in esame.

In merito alla situazione urbanistica vigente del mappale 404 in esame, si precisa quanto segue:

PSC/RUE:

in massima parte in "territorio urbano strutturato – ambiti consolidati pianificati misti" (art. 64 e 32 RUE); si tratta di parti del territorio costruite in seguito all'attuazione di strumenti urbanistici di carattere preventivo, la cui completa realizzazione ha prodotto quartieri dotati di servizi e attrezzature in quantità sufficiente e con adeguati livelli prestazionali.

Sono ammessi, in generale, usi abitativi, turistici-ricettivi, ecc., con esplicita esclusione dei seguenti usi: (2b) magazzinaggio, spedizione e logistica, commercio all'ingrosso, (2c) deposito e stoccaggio a cielo aperto, (3a) attività direzionali in strutture complesse, ~~(4a) commercio in grandi strutture e centri commerciali, (4b) commercio in~~

medio-grandi strutture, (4f) distribuzione di carburanti, (5b) accoglienza in strutture all'aperto attrezzate, (6) spettacolo, sport, cultura, tempo libero in grandi strutture, (8) usi rurali.

Vi sono, poi, usi soggetti a verifica d'ammissibilità di cui all'art. 30 in relazione ai fattori d'impatto specificati:

(2a) produzione industriale e artigianale di beni: impatto sulla mobilità e sul traffico, impatto su reti e impianti energetici, impatto sul sistema di gestione dei rifiuti urbani, rischio di incidente, rischio di inquinamento da rifiuti, uso/movimentazione di sostanze nocive e pericolose, rumore; (7b) servizi alla popolazione di livello sovralocale: impatto sulla mobilità e sul traffico, impatto sul sistema di gestione dei rifiuti urbani, rumore; (7c) servizi per la formazione universitaria: impatto sulla mobilità e sul traffico, rumore;

in minima parte in "territorio urbano strutturato – ambiti pianificati consolidati per infrastrutture" (art. 26 PSC, art. 67 RUE);

Vincoli: ricade in minor parte (considerando l'assenza dello svincolo) nella fascia di rispetto stradale e ferroviaria;

Vincoli: presentano limitazioni importanti relativamente alla navigazione aerea;

Perimetrazioni: ricade all'interno sia del perimetro del territorio urbanizzato, sia del perimetro del centro abitato.

5) Per quanto riguarda il complesso costruttivo ricadente sul mappale 174, si precisa come, nel piano particellare, risulti in parte adiacente alla zona di occupazione temporanea (colore "giallo"), aspetto che, se confermato in sede definitiva, comprometterebbe il corretto utilizzo del bene.

Da informazioni assunte, è risultato che il fabbricato non sarà interessato da occupazione temporanea; comunque, a maggior precisione, in questa sede si richiede espressamente che il complesso costruttivo di cui si parla rimanga nella piena possibilità di dispiegare la sua utilità funzionale per la quale è stato locato alla società Ecoprogram e che, quindi, la zona di occupazione temporanea venga ridotta al fine di non confliggere con quanto sopraesposto.

6) Si richiede inoltre che vengano realizzate le barriere acustiche a tutela del complesso immobiliare in esame, aspetto questo di non chiara identificazione nella tavola di progetto (stradale).

Si rimarca che, comunque, l'avvicinamento dell'area di pertinenza stradale comporta un peggioramento delle caratteristiche attuali del fabbricato, e lo stesso dicasi in merito all'incremento delle fasce di rispetto autostradale; di tali aspetti, ed anche della ulteriormente compromessa capacità reddituale dei beni residui, si dovrà tenere debito conto nella determinazione delle relative indennità.

7) Si devono ancora tenere in debito conto i danni che subiranno i terreni oggetto di occupazione temporale, in quanto verranno a modificarsi, in senso negativo, le caratteristiche dei medesimi che, si rimarca, sono oggi ordinariamente utilizzati per deposito, stoccaggio e rivendita di autovetture; tali danni dovranno essere correttamente conteggiati e risarciti per riportare il suolo allo status quo ante

8) Vi sono altresì danni potenziali che fin da adesso è necessario tenere in debito conto; invero, le opere necessarie alla realizzazione delle aree di pertinenza autostradale e delle nuove servitù, insieme alle aree oggetto di occupazione temporanea, potrebbero indurre variazioni negative nella regimentazione delle acque, con conseguenze ulteriormente negative relativamente ai suoli residui. In merito, deve essere evidenziato che mai, nel corso degli anni, si sono manifestate problematiche di alcun tipo nella regimentazione delle acque e ciò per quanto attiene sia l'area contigua al fabbricato, sia i terreni utilizzati come deposito delle autovetture.

9) dalla tavola di progetto – stradale vedi Relazione Pancotti figura 2 - si evince come siano accennati i due rami dello svincolo che, come precisato in premessa, dovrebbe essere in futuro eseguito a cura dell'Amministrazione comunale e non da Autostrade S.p.A.

In merito, è importante evidenziare l'ulteriore gravissimo danno che comporterebbe la realizzazione di tale svincolo, in merito al quale fin da ora ci si riserva le più opportune azioni a tutela della proprietà dei beni che potrebbero venire interessati e definitivamente sconfigurati da questa eventuale ulteriore opera pubblica.

III.B) AREA 2

Di fatto l'esproprio/occupazione previsto dalla Soc. Autostrade per l'Italia SPA per la realizzazione dell'opera comporta per la proprietà Vaccari i seguenti profili di danno per i quali si rinvia alla "Relazione Ing. Pancotti".

1) Si tratta di un danno che ha per oggetto aree urbane, sia per ubicazione (in quanto si trovano in zone periferiche strutturate ed urbanizzate tra l'altro in diretta contiguità con ambiti edificati per usi prevalentemente produttivi ed anche abitativi), sia per caratteristiche generali (presentando giacitura piana, confini regolari, ecc.); inoltre, anche lo strumento urbanistico vigente inserisce le aree all'interno sia del perimetro del territorio urbanizzato, sia del perimetro del centro abitato. Pertanto, l'indennità dovrà essere commisurata alla natura "urbana" dei suoli e non certo a riferimenti di aree agricole.

Inoltre, considerando che altri mappali (6, 1042, 1044, 1054) sono interamente di proprietà Filiberto Vaccari, si tratta di danno conseguente ad esproprio parziale di un bene unitario.

Di tali importanti e fondamentali aspetti si dovrà tenere debito conto nella determinazione della indennità di esproprio.

Si segnala che per il mappale 1017 vengono ablati mq. 1.095 su mq. 1098, con evidente inutilizzabilità dei mq. 3 residui, e anche di ciò si dovrà tenere conto nella determinazione delle indennità;

2) tra i danni che è indispensabile sottolineare, nella fattispecie, vi è anche l'incremento delle fasce di rispetto autostradale in quanto, da informazioni assunte presso competenti tecnici comunali, la distanza di mt. 30 deve essere conteggiata a partire dal confine delle aree ASPI (tratto-tratto blu nella tavola stradale di figura 8 relazione Ing. Pancotti), aspetto che renderà ulteriormente compromessa la possibilità di fruizione, valorizzazione e capacità reddituale dei beni residui;

3) vi sono altresì danni potenziali che fin da adesso è necessario citare; invero, le opere necessarie alla realizzazione delle nuove opere potrebbero indurre variazioni

negative nella regimentazione delle acque, con conseguenze ulteriormente negative relativamente ai suoli residui. In merito, deve essere evidenziato che mai, nel corso degli anni, si sono manifestate problematiche di alcun tipo nella regimentazione delle acque meteoriche; inoltre, si dovrà tenere in considerazione eventuali danni che dalla realizzazione dell'opera dovessero subire i suoli contermini alle opere medesime, non oggetto di esproprio e neanche di occupazione temporanea;

4) si devono ancora tenere in debito conto i danni che subirà il terreno oggetto di occupazione temporanea (mappale 1041, 1043p per complessivi mq. 2.416). Invero, a seguito della presa in possesso da parte dell'ente espropriante, verranno a modificarsi, in senso negativo, le caratteristiche dei medesimi; ciò a maggior ragione in caso di uso quale area di cantiere da parte dell'impresa realizzatrice delle opere; in particolare, tali danni dovranno essere debitamente conteggiati e risarciti per riportare il suolo allo status quo ante.

Tutto ciò premesso e considerato, i sottoscritti Filiberto Vaccari, Nicola Vaccari,

Chiedono a codeste Amministrazioni di

1) di non approvare il progetto definitivo nei modi e termini in cui è definito e di rivederlo senza che venga previsto lo svincolo prendendo in seria considerazione le soluzioni progettuali proposte;

2) voler procedere ad un riesame della situazione, in fatto e diritto, e **desistere dal procedimento espropriativi/occupazionale**, nei termini in cui il progetto è stato concepito e di rinunciare a:

a) espropriare/occupare o diminuire gli stessi di un'area di dimensioni sproporzionate rispetto alla reale necessità in quanto basate sul fatto che verrà realizzato uno svincolo ad oggi non ancora progettato e la cui realizzazione non è neppure certa;

b) prevedere la realizzazione della fognatura nel mezzo dell'area di proprietà degli scriventi rendendola inutilizzabile quando, con un modesto accorgimento - i.e

spostamento a margine dell'autostrada – potrebbe essere evitato il completo inutilizzo della stessa;

3) di modificare - così come proposto nella Relazione dell'Ing Pancotti qui allegata - il percorso della nuova fognatura, collocandola a margine della sede autostradale/tangenziale (ovvero al di sotto di questa), anziché nell'attuale posizione che è secante longitudinalmente rispetto ai terreni con la conseguenza di sconfigurare completamente i luoghi. Si ritiene tale modifica del tutto possibile da parte dell'Ente espropriante e delle Società di gestione delle interferenze, nonché di rilevante attenuazione delle assai negative conseguenze della nuova fognatura, qualora venisse mantenuta nella posizione attuale.

4) di ridurre - così come proposto nella Relazione dell'Ing Pancotti qui allegata - la superficie di mq. 10.202 oggetto di esproprio definitivo in quanto sovrabbondante rispetto alle reali esigenze relative all'allargamento della sede autostradale/tangenziale (si veda, in proposito, la Figura 2 della Relazione dell'Ing. Pancotti qui allegata); infatti, la massima parte di tale superficie è propedeutica al nuovo ipotizzato svincolo "Lazzaretto" che è di pertinenza di altro Ente - l'Amministrazione comunale -, che non è nemmeno progettato in forma definitiva e che non deve gravare, oggi, sui beni di proprietà Vaccari e, soprattutto, sulla attività commerciale in essere che verrebbe gravemente danneggiata da un esproprio futuro e non di competenza dell'Ente attualmente espropriante.

5) Si precisa fin da ora che le modalità operative, tecniche, urbanistiche, ecc. dovranno essere concordate con l'Amministrazione comunale, evidenziando fin da ora come tale soluzione presenti anche una indubbia rilevanza pubblica correlata alla possibilità di mantenimento in essere di una avviata e consolidata attività commerciale con relativo indotto lavorativo ed occupazionale sia diretto, che indiretto. Qualora la P.A. si orientasse verso un utilizzo temporaneo dei suoli, tale tempistica dovrà necessariamente essere correlata ai tempi della occupazione temporanea e di esecuzione delle opere da parte di Autostrade S.p.A. in modo da limitare i disagi e la sottrazione di terreno per il corretto svolgimento della più volte citata attività commerciale in essere.

In merito, è appena il caso di evidenziare come, in base agli strumenti urbanistici vigenti, tale terreno ricada all'interno sia del perimetro del territorio urbanizzato, sia del perimetro del centro abitato.

Qualora il nuovo strumento urbanistico in itinere, ad oggi nemmeno adottato (P.U.G.), dovesse escludere tale area dal perimetro del territorio urbanizzato, **si richiede** fin da ora alla **Amministrazione comunale** di rivedere tali eventuali scelte non conformi alla situazione attuale ed allo status di area urbana, ubicata in zona strutturata ed urbanizzata tra l'altro in diretta contiguità con ambiti edificati per usi prevalentemente abitativi ed anche produttivi.

6) in subordine trovare una soluzione alternativa a quella indicata e quindi realizzare l'esproprio/occupazione in un'area diversa da quella di cui al progetto in modo da preservare l'ambiente e non produrre ingenti danni alla collettività, alla proprietà scrivente, alla società al mondo del lavoro con perdita di posti di lavoro;

7) di instaurare un contraddittorio con i sottoscritti proprietari dei lotti interessati al procedimento espropriativo, legittimati ex art. 7, della L. 7 agosto 1990 n. 241, per individuare una soluzione alternativa e, quindi, addivenire ad una definizione bonaria della questione che consenta un equo contemperamento tra interessi pubblici e privati;

In mero subordine ove l'amministrazione volesse insistere con il presente progetto e il conseguente esproprio

Si fa presente, innanzitutto, che il previsto esproprio in oggetto crea un danno economico enorme agli scriventi in quanto:

- 1) Area 1 (mapp. 174 - 362 - 348) aver diviso l'immobile dal terreno rende inutile entrambi e un'area che rendeva oltre 94.000,00 Euro l'anno renderà zero;
- 2) Area 2 avrà un sensibile deprezzamento dell'originario valore.

Alla luce di tale dato si chiede alle amministrazioni coinvolte sempre ove voglia insistere con il presente progetto e il conseguente esproprio

- 1) di usufruire delle misure compensative in sede di accordo di cessione ai sensi dell'art. 23 della L.R. 19 dicembre 2002, n. 37, ed in virtù di queste ottenere un aumento degli indici relativi alla capacità edificatoria sia relativa agli immobili di uso non abitativo

che abitativo che tenga conto sia del danno provocato all'azienda sia della capacità edificatoria concretamente sottrattale;

2) addivenire ad un accordo, ex art. 18, L.R. 24 marzo 2000, n. 20, che sia di soddisfazione per entrambe le parti. .

A disposizione per ogni ulteriore e/o eventuale chiarimento e/o incontro che l'Amministrazione volesse porre in essere, porgiamo i nostri più cordiali saluti.

Per presa visione, adesione e conferma

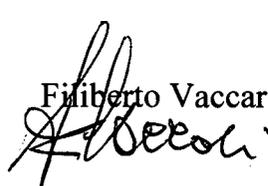
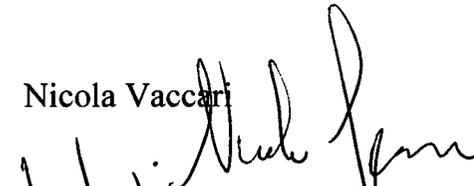
Filiberto Vaccari Nicola Vaccari
 
 Avv. Andrea Corinaldesi

Mandato

Noi sottoscritti Filiberto Vaccari, Nicola Vaccari, deleghiamo a rappresentarci, assisterci, difenderci nel presente procedimento e in ogni sua fase stragiudiziale con facoltà di transigere, conciliare, di rinunciare agli atti e accettare rinuncia, di intimare di disporre comunque del diritto di contesa, l'avv.to Andrea Corinaldesi (CRNNDR64P29A944C PEC andrea.corinaldesi@pec.it).

Eleggiamo domicilio presso e nel suo studio in Bologna, Via Santo Stefano n. 50.

Autorizziamo il trattamento dei dati personali ai sensi della legge del D.Lgs. 196/2003 s.m.i..

Filiberto Vaccari Nicola Vaccari
 
 Avv. Andrea Corinaldesi

Allegati

1) Relazione Ing. Pancotti

Osservazioni tecniche relative ai beni di proprietà Vaccari Nicola e Vaccari Filiberto, ubicati in Bologna, via Agucchi/via Zanardi, in merito alla progettata nuova infrastruttura viaria nell'ambito del Potenziamento in sede del sistema autostradale e tangenziale di Bologna – "Passante versione 2020" (Autostrade per l'Italia S.p.A.).

Riferimento: Comunicazione di avvio della procedura di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e di approvazione del progetto comportante dichiarazione di pubblica utilità – avvio del procedimento diretto all'apposizione del vincolo espropriativo ed all'approvazione del progetto definitivo dell'opera.

A) GENERALITA' E INQUADRAMENTO DEI BENI

Oggetto del presente elaborato sono beni immobili ubicati nella zona periferica nord di Bologna di proprietà, in parte, di Filiberto Vaccari al 100% (Fgl. 13, mappali 348, 362, ed al Fgl. 44 del medesimo Comune dai mappali 1008, 1017, 1018, 1041), in parte, di Nicola Vaccari al 100% (Fgl. 13, mappale 174, subb. 2 e 5), in parte, di Nicola Vaccari al 50% (Fgl. 13, mappale 174, sub. 6), ed, in parte, di Filiberto Vaccari al 50% (Fgl. 13, mappale 174, sub. 6, e Fgl. 44, mappale 1043).

Inoltre, nelle presenti osservazioni verrà citato il mappale 404 del foglio 13 di proprietà Filiberto Vaccari al 100% che non è interessato da alcuna azione da parte di Autostrade (esproprio, occupazione, ecc.) ma che rientra in una delle richieste finalizzate ad attenuare, seppure parzialmente, l'impatto negativo della nuova opera pubblica sui mappali 348, 362, 174 del medesimo foglio 13.

Precisamente, si tratta di due compendi contigui alla tangenziale di Bologna, di cui il primo è accessibile dalla via Agucchi ed è attraversato da un ramo ferroviario Bologna - Venezia, ed il secondo è posto tra via Zanardi e via del Traghetto.

Da evidenziare come, nella attuale "Versione 2020" del progetto in esame, non venga prevista la realizzazione del "Nuovo svincolo del Lazzaretto" tra le attuali uscite 4 "Aeroporto" e 5 "Lame" della tangenziale che, di contro, era prevista nella prima stesura



del 2018; tale svincolo, da informazioni assunte presso i competenti tecnici comunali e di Autostrade, verrà realizzato, in tempi futuri, a cura dell'Amministrazione comunale di Bologna, e non da Autostrade S.p.A.

Da precisare che, in relazione alla prossimità con l'aeroporto di Bologna, la zona è soggetta a rilevanti limitazioni dovute alla navigazione aerea.

In considerazione delle precipue caratteristiche intrinseche dei beni, nonché delle previsioni della nuova infrastruttura viaria, è corretto suddividere i beni interessati in tre distinti cespiti, e precisamente:

- Area 1: fabbricato e terreni attualmente locati a terzi, compresi tra la tangenziale ed il ramo ferroviario, zona via Agucchi;
- Area 2: terreni ubicati sul lato opposto della tangenziale rispetto alla predetta area 1, intersecati dalla via Zanardi ed in parte accessibili da via del Traghetto, attualmente inediticati.

Da evidenziare fin da ora come, nelle presenti "osservazioni", verrà richiamata una ulteriore "Area", di proprietà Vaccari Filiberto, identificata catastalmente al foglio 13, mappale 404, area sottostante alla predetta "Area 1", da questa separata dal ramo ferroviario, ma accessibile tramite sottovia ferroviaria esistente. Tale area non è, oggi, direttamente interessata ad alcuna azione da parte di Autostrade; infatti, non si rilevano espropri, servitù ed occupazioni temporanee, ed i relativi mappali non sono citati nell'elenco ditte. Il motivo per cui viene inserita ugualmente nelle presenti "osservazioni", lo si ribadisce, risiede nel fatto che risulta indispensabile per limitare, seppure parzialmente e per quanto possibile, i gravi danni che derivano dalla sconfigurazione dell'"Area 1", interamente interessata, come meglio si vedrà, da un contratto di locazione in essere.

Di seguito, vengono in sintesi evidenziati i principali aspetti che influenzano l'oggetto delle presenti osservazioni.

B) OSSERVAZIONI

1) **Area 1**: complesso immobiliare costituito da ampio terreno con sovrastante fabbricato, destinato a deposito, movimentazione e vendita di autovetture, complesso contiguo allo svincolo tangenziale.

In particolare, il fabbricato, di complessivi mq. 1.300 circa (oltre a superfici secondarie), si compone di una costruzione a due elevazioni in parte ad abitazione ed in parte a

magazzino (di positive caratteristiche tipologiche, tanto da essere classificata "edificio storico documentale" dal Rue vigente), nonché di un capannone a due falde spioventi, con altezza massima di mt. 6,70 circa; il fabbricato è, nel suo complesso, di non recente realizzazione ma si trova in normale stato manutentivo.

Da quanto precisato dalla proprietà, il fabbricato è legittimato dalle sanatorie edilizie (condoni) PG 55381/86 e PG 11689/86, nonché dalla SCIA PG69302/2013 del 25/03/2015.

1.1) Peculiarità dei beni:

a) Identificazione catastale e proprietà complessiva:

Terreni:

- foglio 13, mappale 174, ente urbano, superficie mq. 12.338; proprietà: Vaccari Nicola;
- foglio 13, mappale 348, prato, superficie mq. 6.360; proprietà: Vaccari Filiberto;
- foglio 13, mappale 362, prato, superficie mq. 15.001; proprietà: Vaccari Filiberto;
- totale superficie: mq. 33.699.

Fabbricato:

- foglio 13, mappale 174: sub. 2, cat. D/7 e sub. 5 cat. C/2: proprietà: Vaccari Nicola.
Sub. 6, cat. A/4; proprietà: Vaccari Nicola 50% e Vaccari Filiberto 50%.

b) Situazione locativa:

- Parte (porzione dei mappali 348 e 362, per mq. 14.880), locata a Ecoprogram S.p.A., decorrenza 01/04/2012, durata anni 6 (scadenza 31/03/2018), tacitamente rinnovato fino al 30/03/2024, canone € 17.435,73/anno, utilizzo del terreno: deposito e stoccaggio a cielo aperto di autovetture;
 - Parte (capannone ed edificio ad uso ufficio, magazzino e abitazione mappale 174, oltre a porzioni dei mappali 348 e 362, per complessivi mq. 15.000 circa), locata a Ecoprogram S.p.A., decorrenza 01/01/2012, durata anni 7 (scadenza 31/12/2018), tacitamente rinnovato fino al 30/12/2024, canone € 77.114,88/anno, utilizzo del terreno: deposito e rivendita di autovetture; *"Il conduttore è a conoscenza dell'avvenuta notifica al locatore dell'avvio del procedimento ai fini della dichiarazione di pubblica utilità dell'esproprio di alcune limitate strisce di terreno pari a non oltre il 10% dell'area locata e si impegna a non ostacolare e/o ritardare ogni correlativo intervento".*



c) Situazione urbanistica vigente:

- **PSC/RUE:** "territorio urbano strutturato – ambiti pianificati consolidati per infrastrutture" (art. 26 PSC); parti del territorio occupate da strade, aeroporti, ferrovie di rilevante estensione, o destinate a questa occupazione, per la realizzazione di nuove infrastrutture e il mantenimento in efficienza di quelle esistenti. Comunque, in base all'art. 67 RUE afferente gli "ambiti infrastrutturali", sono possibili numerosi usi tra i quali possono indicarsi quelli commerciali (sono esclusi quelli abitativi e dei servizi, mentre sono assoggettati a verifica di ammissibilità ad esempio le strutture ricettive e per la ristorazione); vi è inoltre da rilevare che gli interventi sugli "spazi aperti" devono contribuire al rafforzamento del sistema ecologico e ambientale come da Psc (artt. 35 e 36, nonché tavola "Strategie per la qualità – dotazioni ecologiche e ambientali").
- **Vincoli:** ricadono in parte nella fascia di rispetto sia ferroviario, sia stradale. Per autostrade, in centro abitato, è stabilita una fascia di rispetto di mt. 30 (Codice della Strada – CdS). Ricadono altresì, tra l'altro, in massima parte (con esclusione del fabbricato con area contermina) nella "fascia di pertinenza fluviale" ed anche in zona di particolare interesse paesaggistico-ambientale della pianura, nonché (mappale 348) in parte nella fascia per "fiumi, torrenti, corsi d'acqua di interesse paesaggistico";
- **Vincoli:** presenta limitazioni importanti relativamente alla navigazione aerea;
- **Vincoli:** la costruzione abitativa è classificata "edificio storico documentale";
- **Perimetrazioni:** ricadono all'interno sia del perimetro del territorio urbanizzato, sia del perimetro del centro abitato.

1.2) **Peculiarità della nuova opera pubblica:**

- d) Opere previste e conseguenze sui beni: l'area 1 in esame verrà interessata dall'allargamento dell'area di pertinenza della nuova opera pubblica, nonché dalla costituzione di nuove servitù, con relative aree di occupazione temporanea.



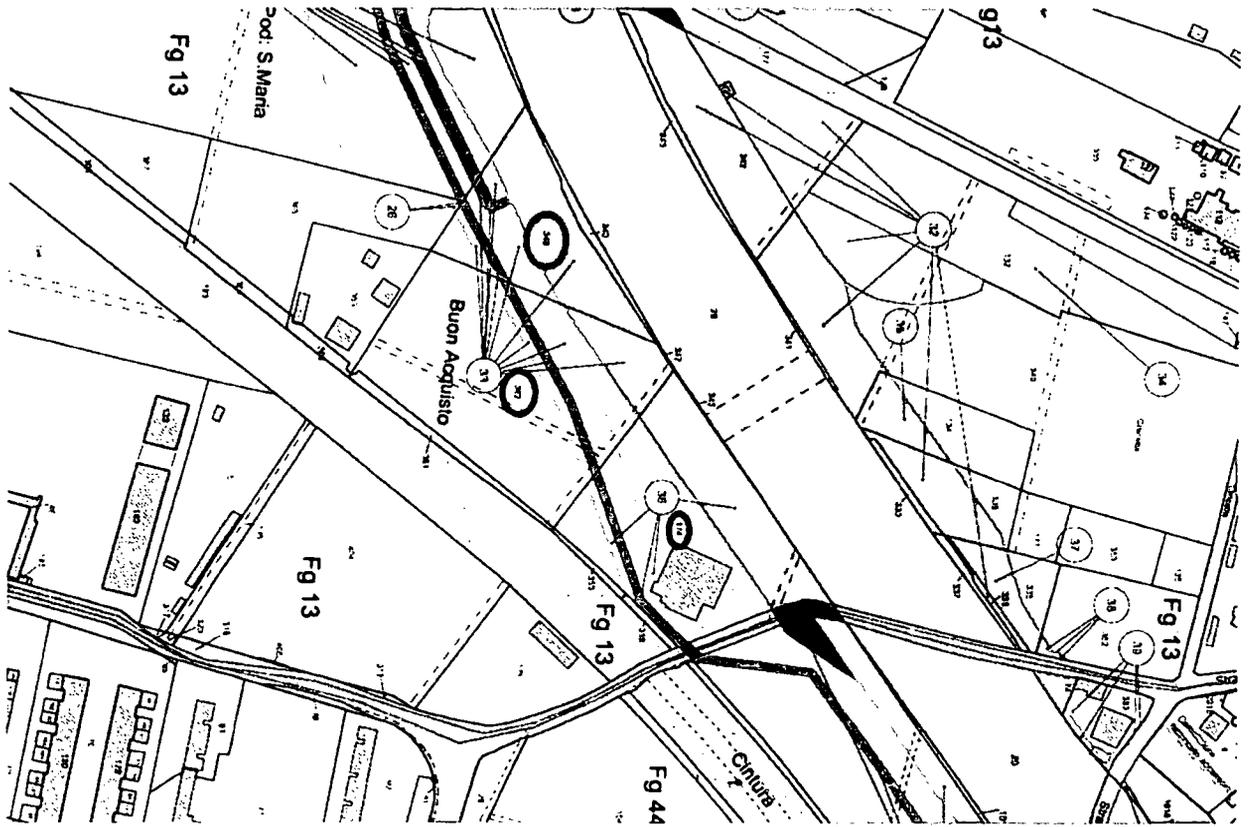


Figura 1 – Estratto piano particellare: i mappali 174, 348, 362 in oggetto sono cerchiati in "rosso"

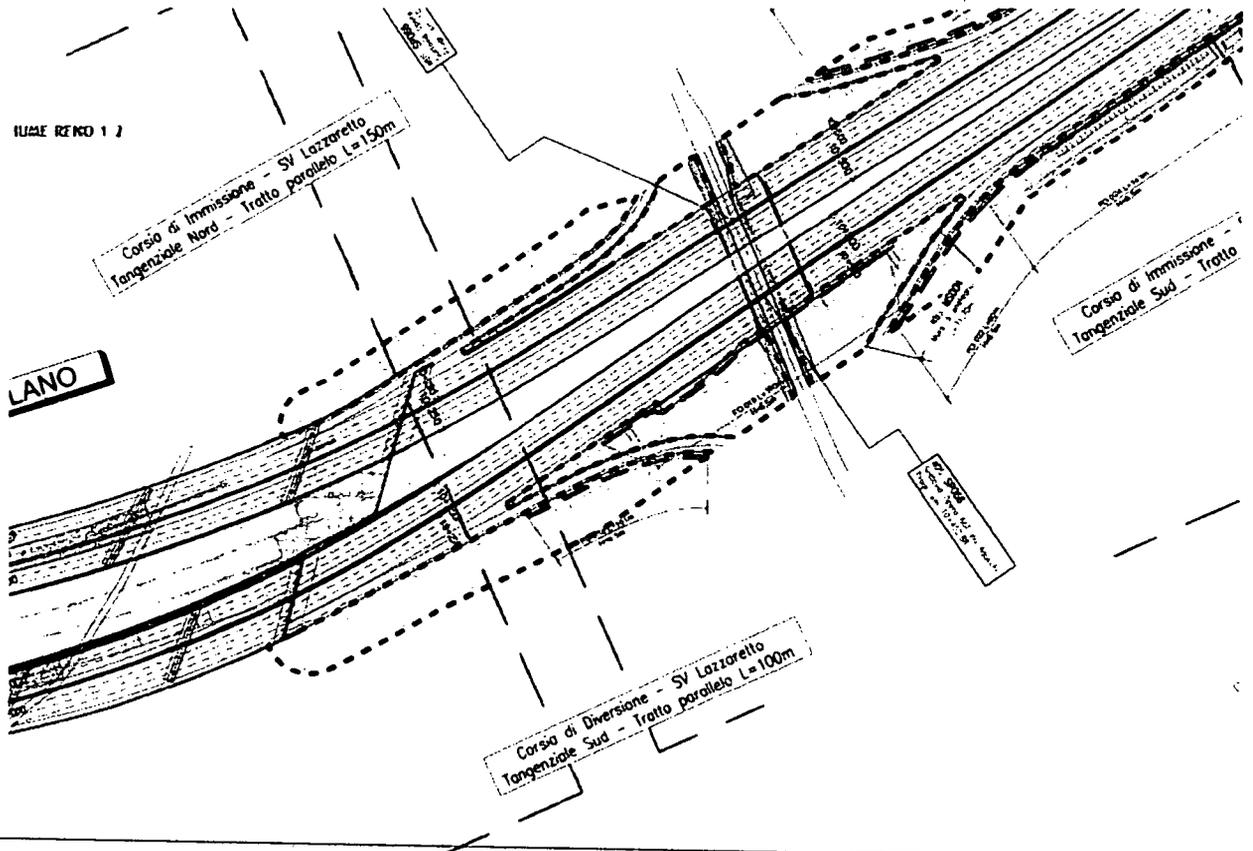


Figura 2 – Estratto tavola di progetto (stradale)

In particolare (vedere estratti del piano particellare e della tavola di progetto – stradale – dianzi riportati):

- esproprio (colore "salmone" in figura 1) di mq. 10.202 (mapp. 174p per mq. 4.643, 348p per mq. 3.959, 362p per mq. 1.600) per "sede autostrada";
- servitù di fognatura (colore "viola" in figura 1) di mq. 1.721 (mapp. 174p per mq. 678, 348p per mq. 310, 362p per mq. 733)
- servitù di acquedotto (colore "viola" in figura 1) di mq. 160 (mapp. 348p)
- servitù di gasdotto interrato (colore "viola" in figura 1) di mq. 48 (mapp. 348p)
- occupazione temporanea (colore "giallo" in figura 1) di mq. 5.446 (mapp. 174p per mq. 1.574, 348p per mq. 1.449, 362p per mq. 2.423).

totale esproprio:	mq. 10.202
totale servitù	mq. 1.929
totale occupazione temporanea:	mq. 5.446
totale intervento:	mq. 17.577

A completamento di quanto in precedenza rilevato, si riportano anche le tavole afferenti le servitù/interferenze:

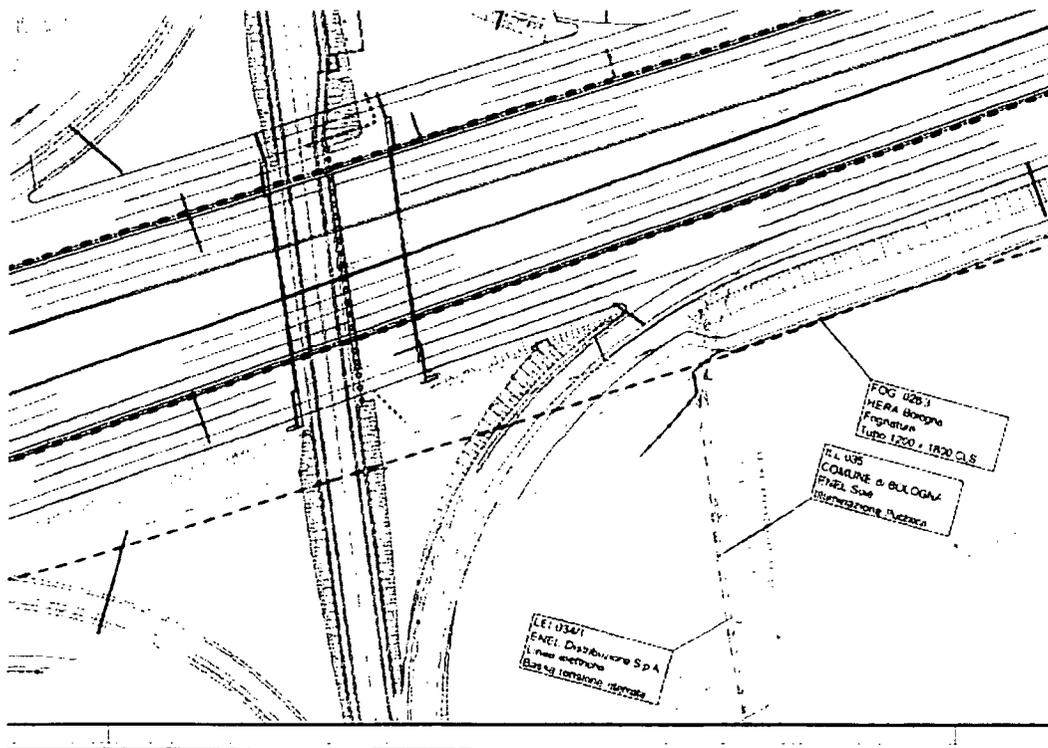


Figura 3 – Interferenze/servitù esistenti

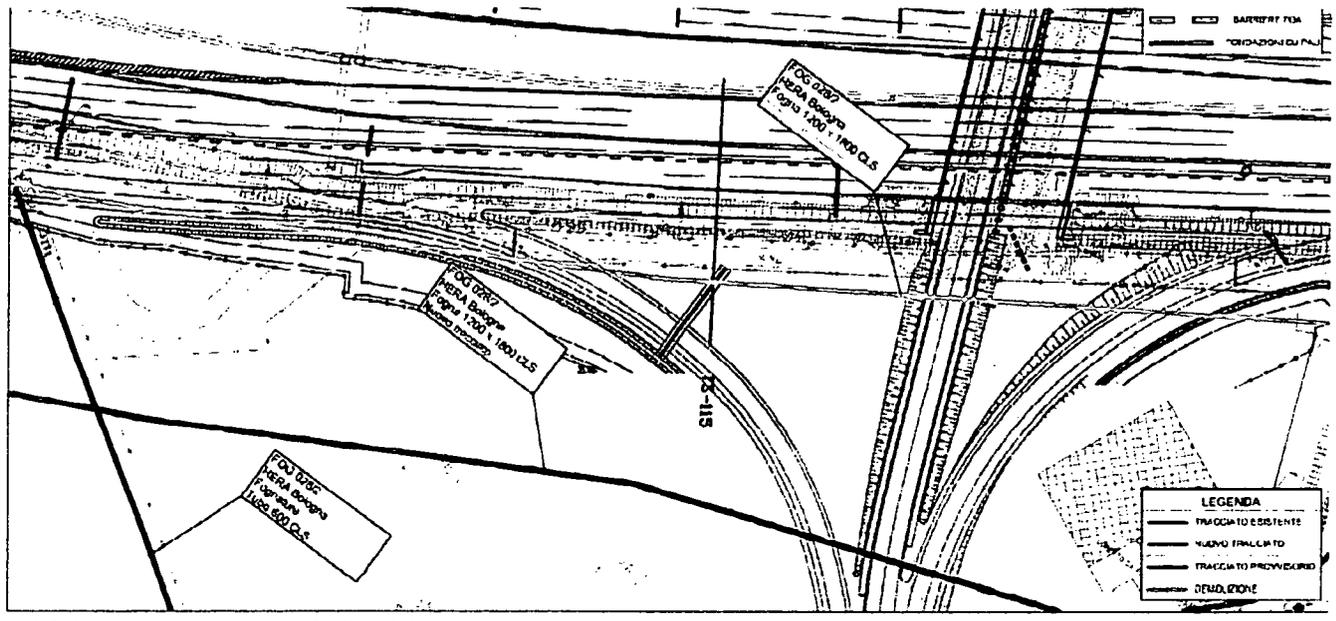


Figura 4 – Risoluzione interferenze/nuove servitù (vedere legenda; in particolare: tratto "rosso": nuovo tracciato).

e) Identificazione del danno:

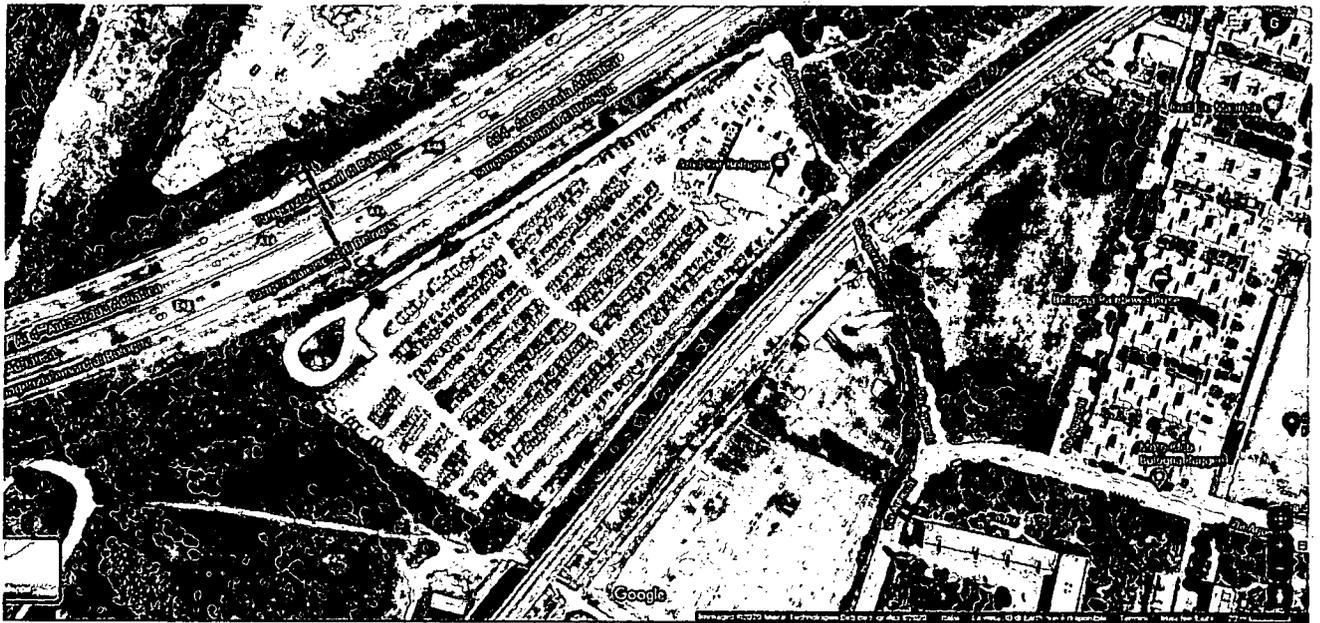


Figura 5 – Estratto vista area da google maps

Come si evince chiaramente dagli estratti delle precedenti figure 1 e 2, nonché dalla vista aerea di cui alla sopra esposta figura 5. (nella quale è del tutto evidente l'utilizzo del bene per deposito, stoccaggio e rivendita di autovetture, come da contratti di locazione in essere

stipulati con Ecoprogram S.p.A.), anche il nuovo progetto 2020 di Autostrade S.p.A. comporta danni assai rilevanti alla proprietà Vaccari; in particolare:

e.1) danno conseguente ad esproprio parziale, per oltre il 30% della intera superficie di proprietà Vaccari, di un bene unitario a reddito.

Inoltre, in particolare, oltre il 46% della consistenza è interessato da esproprio e occupazione temporanea, oltre ovviamente alla zona per servitù; di ciò si dovrà tenere debito conto nella determinazione dell'indennità di espropriazione;

e.2) si tratta di un danno che ha per oggetto "aree urbane", sia per ubicazione, in quanto si trovano in zone periferiche strutturate ed urbanizzate, che per caratteristiche generali.

Tali aree, inoltre, ricadono, in base allo strumento urbanistico vigente, all'interno sia del perimetro del territorio urbanizzato, sia del perimetro del centro abitato.

Pertanto, l'indennità dovrà essere commisurata alla natura "urbana" dei suoli e non certo riferita a valori di aree agricole.

Qualora il nuovo strumento urbanistico in itinere, ad oggi nemmeno adottato (P.U.G.), dovesse escludere tali aree dal perimetro del territorio urbanizzato, **si richiede** fin da ora alla Amministrazione comunale di rivedere tali eventuali scelte non conformi alla situazione attuale ed allo status di area urbana contraddistinta dalla presenza di una consolidata attività commerciale.

e.3) La fascia oggetto di espropriazione definitiva, da quanto è possibile dedurre dalla documentazione fornita, impatterà assai negativamente con l'accesso principale ai beni, importante aspetto, questo, di cui si dovrà tenere debito conto. Pertanto,

si richiede

che venga predisposta ed autorizzata qualsivoglia soluzione tecnica rivolta a mantenere invariata l'accessibilità ordinaria di entrata/uscita dal mappale 174.

e.4) Ancora, i suoli di cui si parla, nonché il fabbricato che insiste su parte dei terreni di proprietà Vaccari, sono da tempo a reddito in quanto locati per usi commerciali con la società Ecoprogram S.p.A.

E' del tutto evidente che l'espropriazione definitiva, congiuntamente alla occupazione



temporanea per la realizzazione delle nuova servitù, comporterà la impossibilità di prosecuzione dei rapporti contrattuali di affitto in essere con Ecoprogram, e ciò fin dalla presa in possesso dei beni che riguarderà le aree sia per espropriazione definitiva che per occupazione temporanea.

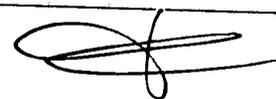
Invero, come evidenziato nel precedente paragrafo b), la predetta società ha stipulato due distinti contratti di affitto per complessivi € 94.550,61/anno con i proprietari dei beni (Sigg. Nicola Vaccari e Filiberto Vaccari, ciascuno per la parte di rispettiva proprietà), al fine di poter disporre di un complesso immobiliare unitario per l'esercizio della propria attività di deposito e rivendita di autovetture; la realizzazione delle opere autostradali, congiuntamente alla apposizione di servitù con necessità di occupare ampia parte dei suoli, comporterà, pertanto, giocoforza, un assai rilevante perdita di appetibilità ed un assai elevato rischio di rescissione dei contratti di affitto nonché la perdita, per i Sigg. Vaccari, dei relativi canoni futuri (si segnala, tra l'altro, come l'esproprio riguardi una percentuale ben maggiore rispetto a quella richiamata nel contratto quale possibilità di esproprio *di alcune limitate strisce di terreno pari a non oltre il 10% dell'area locata*).

Pertanto,

si richiede

di modificare il percorso della nuova fognatura, collocandola a margine della sede autostradale/tangenziale (ovvero al di sotto di questa), anziché nella attuale posizione che è secante longitudinalmente rispetto ai terreni, con la conseguenza di sconfigurare completamente i luoghi. Si ritiene tale modifica del tutto possibile da parte dell'Ente espropriante e delle Società di gestione delle interferenze (anche nella futura e comunque non certa eventualità di realizzazione del nuovo svincolo "Lazzaretto"), nonché di rilevante attenuazione delle assai negative conseguenze della nuova fognatura, qualora venisse mantenuta nella posizione attuale.

Di seguito, si riporta una esemplificazione della proposta richiesta.



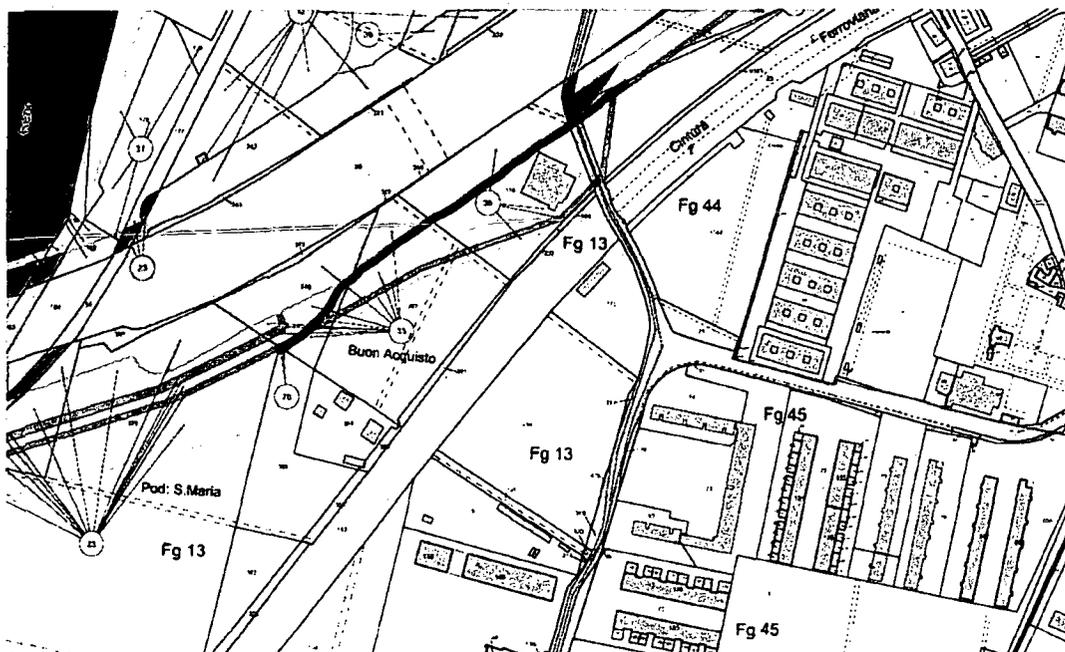


Figura A – richiesta di spostamento della fognatura a margine della sede autostradale: nuova linea color "viola" in aderenza/sottostante all'area color "salmone"

Ancora,

si richiede

di ridurre la superficie di mq. 10.202 oggetto di esproprio definitivo in quanto sovrabbondante rispetto alle reali esigenze relative all'allargamento della sede autostradale/tangenziale (si veda, in proposito, la precedente Figura 2); infatti, la massima parte di tale superficie è propedeutica al nuovo ipotizzato svincolo "Lazzaretto" che è di pertinenza di altro Ente – l'Amministrazione comunale -, che non è nemmeno progettato in forma definitiva e che non deve gravare, oggi, sui beni di proprietà Vaccari e, soprattutto, sulla attività commerciale in essere che verrebbe gravemente danneggiata da un esproprio futuro e non di competenza dell'Ente attualmente espropriante.

Infine,

si richiede

fin da ora all'Amministrazione comunale, al fine di limitare il rischio di rescissione definitiva e, quindi, di contenere i conseguenti ingenti danni economici, la possibilità di trasferire parte dell'attività attualmente svolta da Ecoprogram (deposito, stoccaggio e rivendita di autovetture) sul terreno prossimo ai beni in esame di proprietà Vaccari

Filiberto ed identificato al foglio 13, mappale 404, seminativo, superficie mq. 16.390.

Tale terreno mappale 404, nella nuova "Versione 2020" del progetto Autostrade, come accennato, attualmente non risulta interessato ad alcuna azione (esproprio, servitù, ecc.) da parte di Autostrade S.p.A., come si evince dall'estratto del piano particellare riportato nella successiva figura 6, e non è citato nell'elenco ditte.

In particolare, qualora fosse mantenuto attivo il sottovia ferroviario, vi sarebbe la possibilità, ancorché del tutto peggiorativa rispetto alla situazione attuale, di mantenere una certa complementarietà tra il fabbricato insistente sul mappale 174 ed il terreno identificato dal mappale 404 in esame.

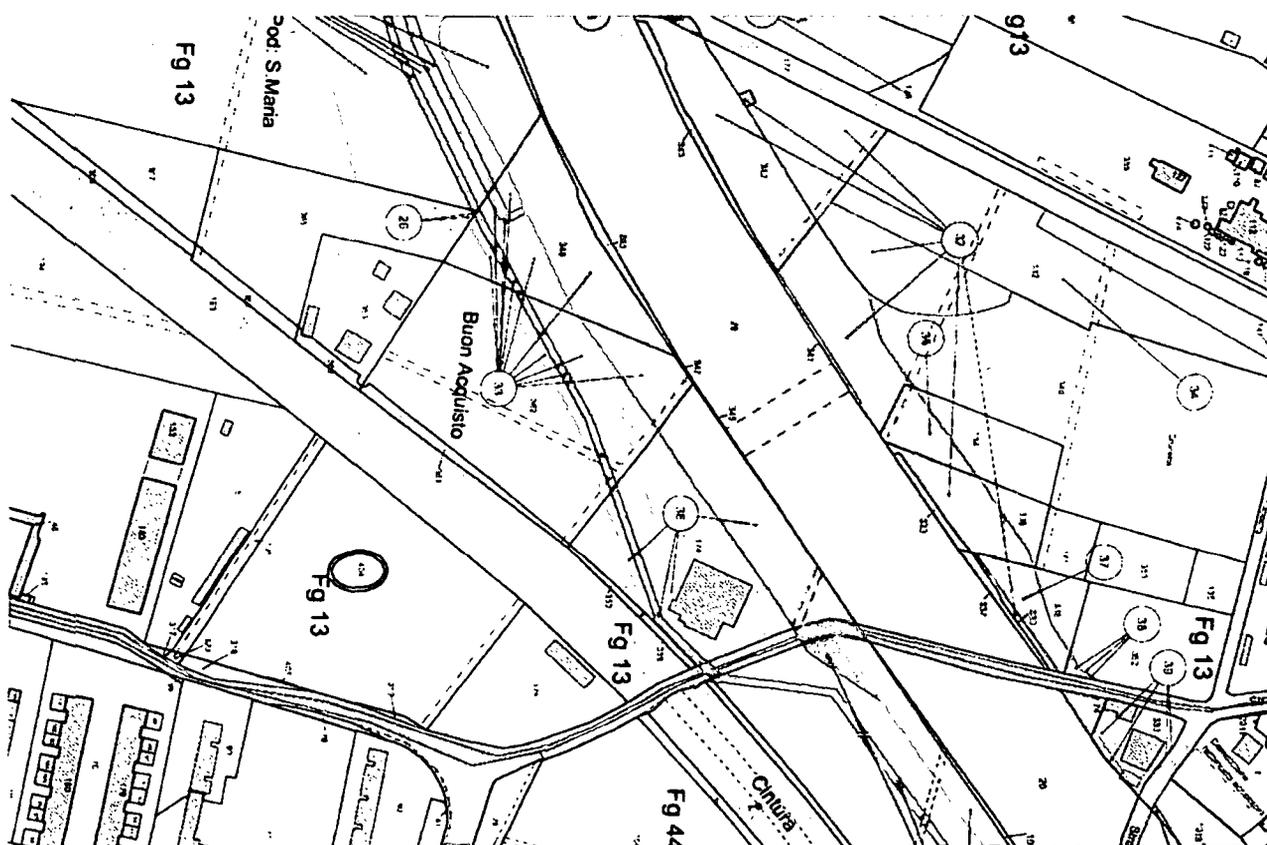


Figura 6 – Il mappale 404 è cerchiato con colore "blu"

Si precisa fin da ora che le modalità operative, tecniche, urbanistiche, ecc. dovranno essere concordate con l'Amministrazione comunale, evidenziando fin da ora come tale soluzione presenti anche una indubbia rilevanza pubblica correlata alla possibilità di mantenimento in essere di una avviata e consolidata attività commerciale con relativo indotto lavorativo ed occupazionale sia diretto, che indiretto.

Comunque, al fine di contenere, per quanto possibile, i rilevanti disagi all'attività

commerciale in essere, **si richiede** che possano essere altresì concessi utilizzi temporanei dei suoli per deposito, stoccaggio, movimentazione e rivendita di autovetture e mezzi, e ciò relativamente sia al terreno mappale 404 di cui si parla, sia alle fasce di rispetto autostradale di mt. 30. In merito, si richiede che la relativa tempistica sia correlata ai tempi di occupazione temporanea dei suoli mappali 174, 348, 362, e che gli interventi di realizzazione della nuova fognatura siano pianificati per essere allineati ai termini dell'occupazione temporanea stessa, e ciò in modo tale da limitare i disagi e la sottrazione di terreno per il corretto svolgimento della più volte citata attività commerciale in essere.

In merito, è appena il caso di evidenziare come, in base agli strumenti urbanistici vigenti, tale terreno ricada all'interno sia del perimetro del territorio urbanizzato, sia del perimetro del centro abitato.

Qualora il nuovo strumento urbanistico in itinere, ad oggi nemmeno adottato (P.U.G.), dovesse escludere tale area dal perimetro del territorio urbanizzato, **si richiede** fin da ora alla Amministrazione comunale di rivedere tali eventuali scelte non conformi alla situazione attuale ed allo status di area urbana, ubicata in zona strutturata ed urbanizzata, tra l'altro in diretta contiguità con ambiti edificati per usi prevalentemente abitativi ed anche produttivi.

In merito alla situazione urbanistica vigente del mappale 404 in esame, si precisa quanto segue:

- PSC/RUE:
 - in massima parte in "territorio urbano strutturato – ambiti consolidati pianificati misti" (art. 64 e 32 RUE); si tratta di parti del territorio costruite in seguito all'attuazione di strumenti urbanistici di carattere preventivo, la cui completa realizzazione ha prodotto quartieri dotati di servizi e attrezzature in quantità sufficiente e con adeguati livelli prestazionali.
- Sono ammessi, in generale, usi abitativi, turistici-ricettivi, ecc., con esplicita esclusione dei seguenti usi: (2b) magazzinaggio, spedizione e logistica, commercio all'ingrosso, (2c) deposito e stoccaggio a cielo aperto, (3a) attività direzionali in strutture complesse, (4a) commercio in grandi strutture e centri commerciali, (4b) commercio in medio-grandi strutture, (4f) distribuzione di carburanti, (5b) accoglienza in strutture all'aperto attrezzate, (6) spettacolo,



sport, cultura, tempo libero in grandi strutture, (8) usi rurali.

Vi sono, poi, usi soggetti a verifica d'ammissibilità di cui all'art. 30 in relazione ai fattori d'impatto specificati:

(2a) produzione industriale e artigianale di beni: impatto sulla mobilità e sul traffico, impatto su reti e impianti energetici, impatto sul sistema di gestione dei rifiuti urbani, rischio di incidente, rischio di inquinamento da rifiuti, uso/movimentazione di sostanze nocive e pericolose, rumore; (7b) servizi alla popolazione di livello sovralocale: impatto sulla mobilità e sul traffico, impatto sul sistema di gestione dei rifiuti urbani, rumore; (7c) servizi per la formazione universitaria: impatto sulla mobilità e sul traffico, rumore;

- in minima parte in "territorio urbano strutturato – ambiti pianificati consolidati per infrastrutture" (art. 26 PSC, art. 67 RUE);
- Vincoli: ricade in minor parte (considerando l'assenza dello svincolo) nella fascia di rispetto stradale e ferroviaria;
- Vincoli: presentano limitazioni importanti relativamente alla navigazione aerea;
- Perimetrazioni: ricade all'interno sia del perimetro del territorio urbanizzato, sia del perimetro del centro abitato.

e.6) Per quanto riguarda il complesso costruttivo ricadente sul mappale 174, si precisa come, nel piano particellare, risulti in parte adiacente alla zona di occupazione temporanea (colore "giallo"), aspetto che, se confermato in sede definitiva, comprometterebbe il corretto utilizzo del bene.

Da informazioni assunte, è risultato che il fabbricato non sarà interessato da occupazione temporanea; comunque, a maggior precisione, in questa sede **si richiede** espressamente che il complesso costruttivo di cui si parla rimanga nella piena possibilità di dispiegare la sua utilità funzionale per la quale è stato locato alla società Ecoprogram e che, quindi, la zona di occupazione temporanea venga ridotta al fine di non confliggere con quanto sopraesposto.

e.7) **Si richiede**, inoltre, che vengano realizzate le barriere acustiche a tutela del complesso immobiliare in esame, aspetto questo di non chiara identificazione nella tavola di progetto (stradale).

Si rimarca che, comunque, l'avvicinamento dell'area di pertinenza stradale comporta un



peggioramento delle caratteristiche attuali del fabbricato, e lo stesso dicasi in merito all'incremento delle fasce di rispetto autostradale; di tali aspetti, ed anche della ulteriormente compromessa capacità reddituale dei beni residui, si dovrà tenere debito conto nella determinazione delle relative indennità;

e.8) si devono ancora tenere in debito conto i danni che subiranno i terreni oggetto di occupazione temporanea, in quanto verranno a modificarsi, in senso negativo, le caratteristiche dei medesimi che, si rimarca, sono oggi ordinariamente utilizzati per deposito, stoccaggio e rivendita di autovetture; tali danni dovranno essere correttamente conteggiati e risarciti per riportare il suolo allo status quo ante;

e.9) vi sono, altresì, danni potenziali che fin da adesso è necessario tenere in debito conto; invero, le opere necessarie alla realizzazione delle aree di pertinenza autostradale e delle nuove servitù, insieme alle aree oggetto di occupazione temporanea, potrebbero indurre variazioni negative nella regimentazione delle acque, con conseguenze ulteriormente negative relativamente ai suoli residui. In merito, deve essere evidenziato che mai, nel corso degli anni, si sono manifestate problematiche di alcun tipo nella regimentazione delle acque e ciò per quanto attiene sia l'area contigua al fabbricato, sia i terreni utilizzati come deposito delle autovetture.

e.10) come già precisato al precedente punto e.4), dalla tavola di progetto (stradale, precedente figura 2) si evince come siano accennati i due rami dello svincolo che, come precisato in premessa, dovrebbe essere in futuro eseguito a cura dell'Amministrazione comunale e non da Autostrade S.p.A.

In merito, è importante evidenziare l'ulteriore gravissimo danno che comporterebbe la realizzazione di tale svincolo, in merito al quale fin da ora ci si riserva le più opportune azioni a tutela della proprietà dei beni che potrebbero venire interessati e definitivamente sconfigurati da questa eventuale ulteriore opera pubblica.

2) **Area 2:** l'area in esame è attraversata longitudinalmente dalla via Zanardi, aspetto che di fatto identifica due distinte porzioni:

- Porzione a destra di detta via, costituita dal solo mappale 1008 (di mq. 5.629), oggetto di integrale espropriazione da parte dell'Ente autostrade, attualmente



coltivato a frutteto condotto in base a contratto di comodato gratuito sottoscritto nel 2008;

- Porzione a sinistra di via Zanardi: consta di un complesso unitario di proprietà Vaccari Filiberto, costituito da terreni attualmente a prato, da aree asfaltate per parcheggio e movimentazione mezzi, nonché da un edificio cielo-terra di positive caratteristiche tipologiche, tanto da essere classificato dal RUE vigente tra gli edifici "di interesse storico – architettonico", edificio inoltre dotato di giardino alberato, di recente ristrutturazione, e pertanto in ottimo stato di manutenzione e conservazione, parzialmente affittato. La porzione in esame è identificata sia dai mappali 1017 e 1018 (di complessivi mq. 2.686) oggetto di esproprio, sia dal mappale 1043 di mq. 483 interessato, in parte, da occupazione temporanea (di proprietà di Filiberto Vaccari per il 50%), sia dal mappale 1041 di mq. 2.546 interessato in parte ad occupazione temporanea (di proprietà Filiberto Vaccari), nonché dai mappali 6, 1042, 1044, 1054 che non sono interessati direttamente dalla presente procedura espropriativa, ma che subiranno comunque un impatto negativo seppure in modo indiretto.

2.1) Peculiarità dei beni

f) Identificazione catastale e proprietà:

- foglio 44, mappale 1008, frutteto, superficie mq. 5.629; proprietà: Vaccari Filiberto;
- foglio 44, mappale 1017, vigneto, superficie mq. 1.098; proprietà: Vaccari Filiberto;
- foglio 44, mappale 1018, vigneto, superficie mq. 1.588; proprietà: Vaccari Filiberto;
- foglio 44, mappale 1041, ente urbano, superficie mq. 2.546; proprietà: Vaccari Filiberto;
- foglio 44, mappale 1043, seminativo, superficie mq. 483; proprietà: Vaccari Filiberto per il 50%.

g) Situazione locativa: in parte (mappale 1008) interessato da comodato gratuito sottoscritto nel 2008;

h) Situazione urbanistica vigente:

- PSC/RUE:
 - in massima parte in "territorio urbano strutturato – ambiti consolidati di

qualificazione diffusa misti” (art. 62 RUE); si tratta di parti del territorio urbano strutturato, a destinazione mista, cresciute per successive aggiunte senza un preventivo disegno unitario. Sono ammessi tutti gli usi ad esclusione: (2a) produzione industriale e artigianale di beni, (2c) deposito e stoccaggio a cielo aperto, (4a) commercio in grandi strutture e centri commerciali, (5b) accoglienza in strutture all'aperto attrezzate, (8) usi rurali.

Vi sono inoltre i seguenti usi soggetti a verifica di ammissibilità ex art. 30 Rue: (2b) magazzinaggio, spedizione e logistica, commercio all'ingrosso: impatto sulla mobilità e sul traffico, impatto sul sistema di gestione dei rifiuti urbani, uso/movimentazione di sostanze nocive e pericolose; (3a) attività direzionali in strutture complesse: impatto sulla mobilità e sul traffico; (4b) commercio in medio-grandi strutture: impatto sulla mobilità e sul traffico, impatto sul sistema di gestione dei rifiuti urbani come da verifica di idoneità del sito ai sensi della disciplina regionale di settore; (4f) distribuzione di carburanti: rischio di incidente, rischio di inquinamento da rifiuti, uso/movimentazione di sostanze nocive e pericolose; (7b) servizi alla popolazione di livello sovralocale: impatto sulla mobilità e sul traffico, impatto sul sistema di gestione dei rifiuti urbani, rumore; (7c) servizi per la formazione universitaria: impatto sulla mobilità e sul traffico, rumore;

- in minor parte in “territorio urbano strutturato – ambiti pianificati consolidati per infrastrutture” (art. 26 PSC, art. 67 RUE);
 - Vincoli: ricadono in parte nella fascia di rispetto stradale (tangenziale e via Zanardi);
 - Vincoli: presentano limitazioni importanti relativamente alla navigazione aerea;
 - Perimetrazioni: ricadono all'interno sia del perimetro del territorio urbanizzato, sia del perimetro del centro abitato.

2.2) Peculiarità della nuova opera pubblica:

- j) Opere previste e conseguenze sui beni: l'area 2 in esame verrà in parte interessata da espropriazione definitiva e da occupazione temporanea, come si evince dalle figure 7 e 8 di seguito riportate:



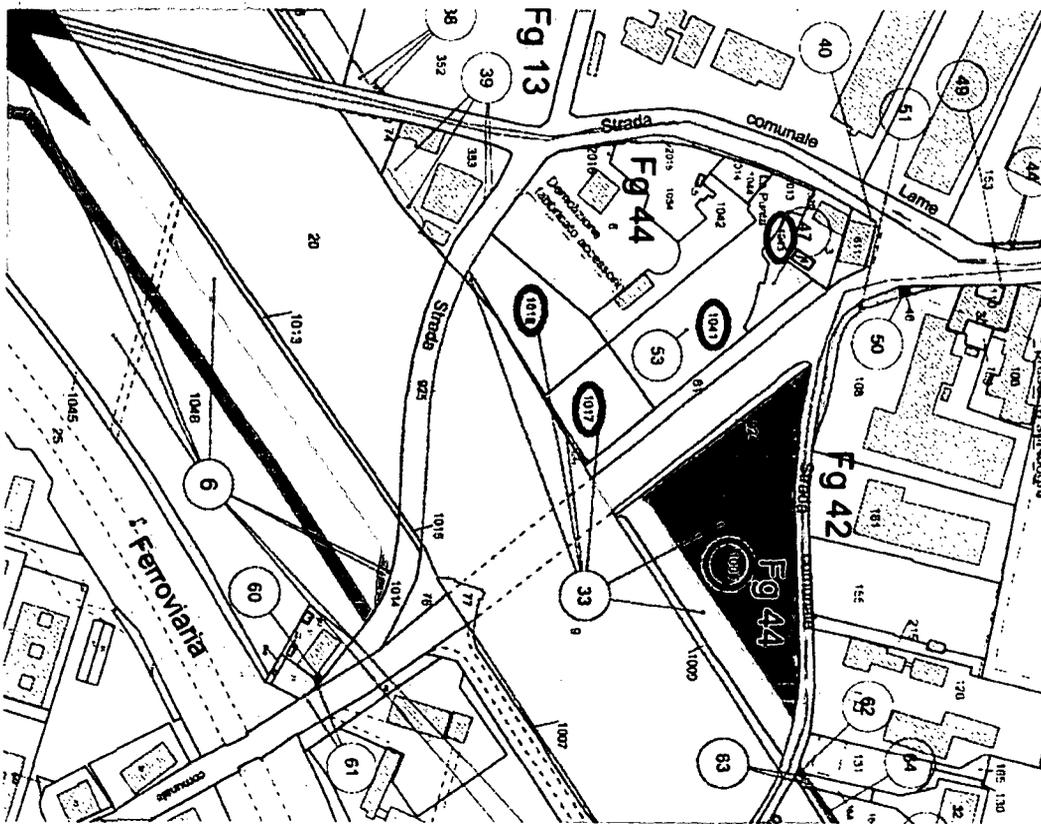


Figura 7 – Estratto piano particellare

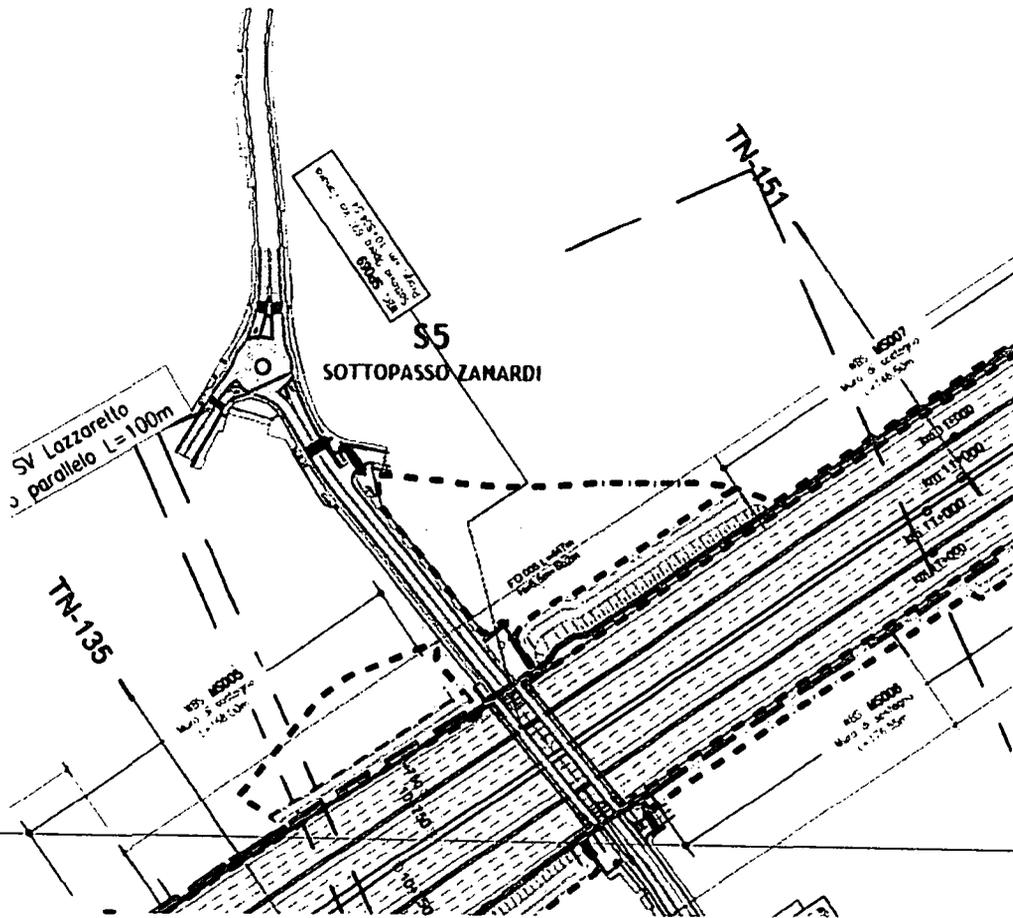


Figura 8 – Estratto tavola di progetto (stradale)

In particolare (vedere estratto del piano particellare e della tavola di progetto – stradale – dianzi riportati):

- esproprio (colore "salmone" in figura 7) per "sede autostrada"/"pertinenza autostradale" di mq. $1.325/2.583 = \text{mq. } 3.908$ (mapp. 1008p per mq. 1.229/0, 1017p per mq. 37/1.058, 1018 per mq. 59/1.525);
- esproprio (colore "verde scuro" in figura 7) di mq. 4.400 (mapp. 1008p) per "mitigazione ambientale" (area contigua a quella per "sede autostradale");
- occupazione temporanea (colore "giallo" in figura 7) di mq. 2.416 (mapp. 1041p per mq. 2.113, 1043p per mq. 303);

totale esproprio:	mq. 8.308
totale occupazione temporanea:	mq. 2.416
totale intervento:	mq. 10.724

i) Identificazione del danno:

- si tratta di un danno che ha per oggetto aree urbane, sia per ubicazione (in quanto si trovano in zone periferiche strutturate ed urbanizzate tra l'altro in diretta contiguità con ambiti edificati per usi prevalentemente produttivi ed anche abitativi), sia per caratteristiche generali (presentando giacitura piana, confini regolari, ecc.); inoltre, anche lo strumento urbanistico vigente inserisce le aree all'interno sia del perimetro del territorio urbanizzato, sia del perimetro del centro abitato. Pertanto, l'indennità dovrà essere commisurata alla natura "urbana" dei suoli e non certo a riferimenti di aree agricole.

Inoltre, considerando che altri mappali (6, 1042, 1044, 1054) sono interamente di proprietà Filiberto Vaccari, si tratta di danno conseguente ad esproprio parziale di un bene unitario.

Di tali importanti e fondamentali aspetti si dovrà tenere debito conto nella determinazione della indennità di esproprio.

Si segnala che per il mappale 1017 vengono ablati mq. 1.095 su mq. 1098, con evidente inutilizzabilità dei mq. 3 residui, e anche di ciò si dovrà tenere conto nella determinazione delle indennità;

- tra i danni che è indispensabile sottolineare, nella fattispecie, vi è anche l'incremento delle fasce di rispetto autostradale in quanto, da informazioni assunte presso competenti tecnici comunali, la distanza di mt. 30 deve essere



- conteggiata a partire dal confine delle aree ASPI (tratto-tratto blu nella tavola stradale di figura 8), aspetto che renderà ulteriormente compromessa la possibilità di fruizione, valorizzazione e capacità reddituale dei beni residui;
- vi sono altresì danni potenziali che fin da adesso è necessario citare; invero, le opere necessarie alla realizzazione delle nuove opere potrebbero indurre variazioni negative nella regimentazione delle acque, con conseguenze ulteriormente negative relativamente ai suoli residui. In merito, deve essere evidenziato che mai, nel corso degli anni, si sono manifestate problematiche di alcun tipo nella regimentazione delle acque meteoriche; inoltre, si dovrà tenere in considerazione eventuali danni che dalla realizzazione dell'opera dovessero subire i suoli contermini alle opere medesime, non oggetto di esproprio e neanche di occupazione temporanea;
 - si devono ancora tenere in debito conto i danni che subirà il terreno oggetto di occupazione temporanea (mappale 1041, 1043p per complessivi mq. 2.416). Invero, a seguito della presa in possesso da parte dell'ente espropriante, verranno a modificarsi, in senso negativo, le caratteristiche dei medesimi; ciò a maggior ragione in caso di uso quale area di cantiere da parte dell'impresa realizzatrice delle opere; in particolare, tali danni dovranno essere debitamente conteggiati e risarciti per riportare il suolo allo status quo ante.

Con quanto esposto, lo scrivente ritiene di aver assolto il proprio incarico e rimane a disposizione per ogni ulteriore eventuale chiarimento afferente le presenti osservazioni tecniche.

Bologna, 18 novembre 2020


Dott. Ing. Roberto Pancotti

