



COMUNE DI REMANZACCO

Provincia di Udine

**VARIANTE N. 41 DI LIVELLO COMUNALE AL
PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE**

relativa al progetto di
sistemazione di due incroci a rotatoria

CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI E OPPOSIZIONI

OPPOSIZIONE N. 1

presentata dalla sig.ra Iacobucci Sabrina in data 30.06.2021, prot. 7107

Riduzione diametro rotatoria sita all'incrocio tra la S.R. UD 96 con via di Mezzo e via Casali della Roggia

NON ACCOLTA

PREMESSA

L'intervento di realizzazione della rotatoria lungo la S.R. UD 96, all'incrocio con via di Mezzo e via Casali della Roggia nella frazione di Cerneglons in Comune di Remanzacco, rientra in un progetto più ampio di miglioramento/implementazione delle infrastrutture viabili regionali che interessa più territori e che riguarda la cosiddetta tangenziale nord-est di Udine.

In particolare la Regione ha affidato in delegazione amministrativa intersoggettiva, con decreto n. PMT/938 dd. 06.10.2005, alla Provincia di Udine, prima e alla società FVG Strade S.p.A., dopo, l'intervento denominato "Completamento della circonvallazione nord-est di Udine, tra il ponte di Salt e Cerneglons, compresa la sistemazione dell'incrocio con la S.S. n. 54 presso Remanzacco" che interessa i Comuni di Povoletto e Remanzacco.

Negli anni a seguire è stato progettato e realizzato il primo intervento stralcio funzionale relativo alla sistemazione a rotatoria lungo la S.P. n. 15 di Salt a Povoletto ed è stato redatto e approvato il progetto preliminare e di fattibilità tecnica ed economica del secondo stralcio funzionale relativo alla sistemazione a rotatoria dell'intersezione tra la S.P. n. 104 "di Salt" e via Salt di collegamento con Grions del Torre in Comune di Povoletto.

Successivamente, a seguito di un incontro avvenuto sul tema della viabilità a Remanzacco, tra l'Amministrazione Regionale e quella Comunale, quest'ultima, con nota prot. 1624 dd. 05.02.2019, ha avanzato richiesta, tra l'altro, di realizzazione di una rotatoria sull'incrocio in argomento.

In seguito, l'Amministrazione Regionale, con propria deliberazione di Giunta n. 511/2019, ha valutato tale intervento come un'anticipazione funzionale del nuovo tracciato della circonvallazione est e ha rimodulato il decreto di delegazione inserendo la previsione, tra l'altro, di realizzazione di una rotatoria all'intersezione tra la ex SP 96 e la via di Mezzo a Cerneglons.

La Giunta Regionale, con medesimo atto, ha ritenuto di confermare la priorità allo "Studio per l'individuazione del tracciato alternativo della circonvallazione nord-est di Udine" nell'ambito dell'intervento affidato in delegazione amministrativa intersoggettiva a Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. con il decreto n. PMT/938/2005.

Nel corso dell'anno 2020 è stato sviluppato dalla società FVG Strade S.p.A. lo "Studio per l'individuazione del tracciato alternativo della circonvallazione nord-est di Udine" e in data 11.02.2021 è stato trasmesso alla Regione Autonoma FVG, per il tramite dell'Assessore competente e alla Direzione Centrale Infrastrutture di trasporto e comunicazione lo studio di fattibilità per le valutazioni e determinazioni di competenza.

Tale studio ha sviluppato possibili soluzioni alternative del tracciato della circonvallazione est di Udine dalla rotatoria di Salt di Povoletto fino a Cerneglons, tenendo a riferimento quanto stabilito anche dalla deliberazione regionale succitata n. 511/2019.

Nello studio consegnato vengono descritte le varie soluzioni, fermo restando che la piattaforma stradale della nuova viabilità è di tipo C2, secondo il DM 05/11/2001, con corsie da 3,50 m e banchine da 1,25 m, e dove viene raccomandato un diametro esterno delle rotatorie da costruirsi da 60 m. In merito a quest'ultima raccomandazione è stato specificato che *"l'esperienza maturata da FVG Strade nella realizzazione, gestione e manutenzione delle rotatorie, nonché specifici studi di incidentalità sulle rotatorie costruite sulla rete di competenza di FVG Strade hanno mostrato che rotatorie con diametro attorno ai 60 m sono particolarmente adatte a recepire il tipico traffico delle strade statali e regionali con una buona percentuale di veicoli lunghi, nonché i trasporti eccezionali, e sono caratterizzate anche dalla minore incidentalità"*.

PUNTO 1

Premesso un tanto, la società FVG Strade S.p.A. ha sviluppato il progetto di realizzazione della rotatoria in argomento optando per una rotatoria convenzionale di diametro esterno (linea continua in destra della corsia di marcia ovvero limite della corona rotatoria di cui al D.M. 19.04.2006) pari a 50 m, e non 52 m come indicato nella “Opposizione”, che garantisce uno standard funzionale e di sicurezza adeguato, un corretto deflusso dei trasporti eccezionali e una deflessione delle manovre consona il più possibile a quanto prevede la norma (D.M. 19.04.2006 – “*Per ciascun braccio di immissione si raccomanda un valore dell’angolo di deviazione β di almeno 45°*”).

La costruzione della rotatoria anticipa il completamento dell’opera più importante, ovvero la circonvallazione est di Udine, nell’ambito della quale vi sarà un incremento del traffico conseguentemente alla maggior attrattività della nuova arteria (traffico trasferito). Intervento simile a quello in argomento, inserito nella medesima delegazione di cui sopra e pertanto facente parte della circonvallazione est di Udine, è la rotatoria prevista lungo la ex SP 104, all’incrocio con via M. Emilius (strade per Grions del Torre), in Comune di Povoletto la quale è stata progettata con i medesimi standard funzionali e di sicurezza di quella in argomento e che prevede un diametro esterno di 50 m.

In merito ai dati del traffico, come riportato nella “*Relazione Tecnica-Illustrativa*”, sono stati presi in considerazione e a riferimento quelli riportati nel “*Piano Regionale della Sicurezza Stradale – Settembre 2006*” che, seppur datati, sono attualmente la fonte più accreditata di flussi di traffico. Si evidenzia che i flussi di traffico ivi riportati sono stati aggiornati, con opportune ricalibrizioni del modello, nel 2011 e sono consultabili nel sistema Mitris della Regione. Interpellando tale sistema si può rilevare che lungo la SR UD96 vi è un dato ascrivibile a traffico giornaliero ora di punta pari a 773 veicoli/ora, dato composto da 627 automobili e 146 mezzi pesanti, da cui si determina un traffico giornaliero medio TGM che oscilla tra 7.700 e 9.600 veicoli/giorno.

Va segnalato comunque, in generale, che non essendo stata rilevata una variazione significativa dei flussi di traffico in Regione nell’ultimo decennio, si può ritenere che la configurazione dei flussi di traffico considerata nel progetto rispecchi anche la situazione attuale, soprattutto tenuto conto del fatto che nella zona in esame non ci sono state modifiche infrastrutturali rilevanti al fine della ripartizione dei flussi di traffico. Inoltre, non va poi trascurato il fatto che la nuova arteria stradale (circonvallazione est di Udine) avrà un effetto attrattivo dei flussi di traffico, come sopra riportato, per cui i valori presi a riferimento vanno ritenuti adeguati.

A sostegno di quanto sopra esposto, richiamando quanto riportato all’ottavo capoverso del punto 1) della Opposizione presentata ovvero “*La misurazione effettuata in data martedì 18 maggio 2021 nelle fasce orarie di punta, ossia tra le 7.30 e le 8.30 e fra le 17.30 e le 18.30 dimostra infatti che il TGM risulta dell’ordine di 400 veicoli/ora. Poiché generalmente il traffico ascrivibile all’ora di punta oscilla tra l’8% e il 10% del traffico giornaliero medio, i dati rilevati in loco risultano dell’ordine di 200 veicoli/ora*”, si riscontra qualche confusione sull’uso dei termini ed in particolare tra il traffico giornaliero medio (TGM) e il traffico rilevato all’ora di punta con unità di misura “veicoli/ora”. Da quanto riportato si constata che è stata effettuata una misurazione del flusso veicolare in orario di punta (veicoli/ora) e che tale valore è stato rilevato in 400 veicoli/ora e che nulla centra con un dato TGM. A questo punto, prendendo a riferimento il valore misurato (400 veicoli/ora), sapendo, da letteratura, che il flusso veicolare in orario di punta oscilla tra il 8% e il 10% del TGM, si può determinare il TGM nell’incrocio in argomento e tale valore risulterebbe oscillare tra i 5.000 e 4.000 veicoli/giorno e quindi in linea con i dati presi a riferimento nella “*Relazione Tecnica-Illustrativa*” ovvero dal “*Piano Regionale della Sicurezza Stradale – Settembre 2006*”. Comunque, quanto rilevato (400 veicoli/ora) nella giornata del 18 maggio c.a. non si ritiene rappresentativo di una situazione di traffico a regime stante le note anomalie causate e dovute alla situazione pandemica che ha interessato la regione, la nazione e il mondo.

Si rileva, inoltre, che quanto riportato al nono capoverso del punto 1) della Opposizione presentata ovvero “*La rotatoria ipotizzata da FVG Strade è in grado di supportare flussi di almeno 2.500 veicoli/ora, quindi più di*

10 volte tanto!” non è rilevabile da alcun elaborato progettuale e quindi si ritiene mera considerazione personale di chi scrive dato che non vi è alcun calcolo preciso portato a riferimento che giustifichi tale dato.

In base a quanto sopra riportato e dettagliato si ritengono giustificati tutti i presupposti alla base delle scelte progettuali operate e rispettose degli indirizzi forniti dall’Ente proprietario della strada nonché titolare delle scelte di sviluppo della viabilità regionale.

PUNTO 2

In merito al tema importante dell’incidentalità va premesso che risulta fondamentale programmare, operare scelte e realizzare interventi sulla viabilità e sulla regolamentazione della circolazione tali da evitare il verificarsi di incidenti che, qualora molto gravi e tali da registrare la perdita di una vita umana, abbiano delle conseguenze sulle persone (familiari) e sulle cose, con effetti e costi sociali altissimi.

Va rilevato che quanto riportato nella “*Relazione Tecnica-Illustrativa*” del progetto presentato risulta coerente con i dati in possesso e che gli unici elementi in possesso della S.A. relativi all’incidentalità si riferiscono al biennio 2011 – 2012 dove sono stati registrati n. 2 sinistri, con feriti e danni alle automobili coinvolte. Allo stato attuale l’incrocio esistente consente la manovra di svolta a sinistra che comporta l’attraversamento di una corrente veicolare principale da parte di un altro flusso veicolare anche se di entità minore nonché la manovra di attraversamento di due flussi veicolari principali da parte dei flussi minori che provengono dai rami comunali e che devono raggiungere il ramo opposto. È noto come in questo frangente le correnti veicolari principali viaggiano ad una velocità di regime consona alla geometria stradale (in questo caso un rettifilo) mentre i flussi veicolari secondari effettuano la manovra di svolta a sinistra o di attraversamento della strada Regionale partendo da fermi. In ogni modo, anche se non vi sono dati preoccupanti sugli incidenti occorsi sull’incrocio in argomento, va richiamato quanto già riportato in premessa ovvero che questa rotatoria rappresenta un’anticipazione funzionale del nuovo tracciato della circonvallazione est, come valutato dalla Giunta Regionale con proprio atto n. 511/2019 sopra richiamato, e che la nuova viabilità regionale, di categoria C extraurbana secondaria, fungerà da attrattiva per il traffico veicolare (anche di mezzi pesanti e trasporti eccezionali), che da nord deve andare a sud di Udine e viceversa oppure per chi, provenendo da est, vorrà raggiungere i caselli autostradali esistenti a nord e/o a sud di Udine, e pertanto l’incrocio esistente non risulterebbe più idoneo a garantire la sicurezza degli automobilisti e la fluidità necessaria ai veicoli in transito. Sulla base di queste valutazioni, nello “*Studio per l’individuazione del tracciato alternativo della circonvallazione nord-est di Udine*”, redatto da FVG Strade S.p.A. e consegnato alla Regione FVG in data 11.02.2021, è stata anche prevista la modifica del primo incrocio, a nord – est, lungo la SR UD 96, per Cerneglons, in modo da impedire la svolta a sinistra e quindi consentendo il solo ingresso per chi proviene da nord-est e la sola uscita per chi dovrà dirigersi verso sud.

Conseguentemente l’incrocio in argomento, con la realizzazione della rotatoria, diventerà il nodo principale d’ingresso/uscita dall’abitato di Cerneglons nel rispetto degli standard funzionali e di sicurezza previsti dalla normativa vigente.

Pertanto, non si può in nessun modo concordare con la tesi che “.....la costruzione della rotatoria delle dimensioni ipotizzate all’incrocio tra la SR UD96, via di Mezzo e via Casali della Roggia è spesa superflua, priva di giustificazioni e tale viceversa da determinare un enorme sacrificio per i proprietari delle aree oggetto di esproprio oltre che un dispendio evitabile di denaro pubblico”.

PUNTO 3

Il progetto di realizzazione della rotatoria in argomento rientra, come riportato in premessa, in una delegazione amministrativa intersoggettiva della Regione FVG alla società FVG Strade S.p.A. e pertanto non di competenza dell’Amministrazione Comunale, anche se specificamente richiesta da quest’ultima. Come già evidenziato, l’intervento rappresenta un’anticipazione funzionale del nuovo tracciato della circonvallazione est, che partendo dalla rotatoria di Salt, in Comune di Povoletto, arriva fino all’abitato di Cerneglons e prevede

la realizzazione di diverse rotonde tra cui anche quella all'incrocio tra la SR UD104 e via M. Emilius (strada per Grions del Torre), in Comune di Povoletto, in fase di progettazione, del medesimo diametro di quella in argomento e dalle caratteristiche simili a quella esistente all'incrocio tra la SR UD96 e la SR UD48, che andrà comunque adeguata.

I presupposti e i parametri adottati per la progettazione della rotonda all'incrocio tra la SR UD96 e la via di Mezzo e via Casali della Roggia scaturiscono da quanto già dettagliato in premessa che non possono in alcun modo essere trascurati o evitati. In conseguenza di quanto sopra esposto è palese che la rotonda di Pradamano non può essere presa in alcun modo a riferimento o come esempio nel momento in cui vi è un indirizzo per la progettazione e realizzazione di una nuova viabilità regionale di completamento della tangenziale nord est di Udine, dalla rotonda di Salt fino a Cerneglons, e che non interessa in alcun modo tale nodo.

In merito alla possibilità di adottare soluzioni alternative, queste sono state sviluppate e valutate nel corso della fase progettuale, ma la soluzione finale adottata risulta essere quella che meglio coniuga i dettami della normativa esistente (D.M. 19.04.2006), in termini di diametro e angolo di deflessione, con gli standard funzionali e di sicurezza necessari oltre ad un corretto deflusso dei mezzi pesanti (16,50m di lunghezza x 2,55m di larghezza) e dei trasporti eccezionali ordinari (20,00m x 3,00m e 25,00m x 2,55m) e straordinari (37,92m x 3,05m). Non corrisponde quindi al vero che la S.A. non abbia valutato o studiato soluzioni diverse, ma qualsiasi altra ipotesi riduce i benefici connessi alla geometria della rotonda, alle distanze di visibilità e angoli di deflessione e quindi gli standard di sicurezza.

Ribadendo quanto sopra esposto, ovvero che la rotonda in oggetto costituisce una parte d'opera anticipata di un intervento più esteso di riqualificazione di questo asse stradale regionale alla categoria C di strada extraurbana secondaria con conseguente incremento del livello di servizio e di sicurezza tale da attrarre ulteriore traffico da altre viabilità esistenti (traffico trasferito), si ritengono ingiustificate le motivazioni a supporto della proposta di riduzione del diametro della rotonda da 50 m a 44 m poiché: l'arretramento massimo teorico risulterebbe di 3,00 m, puntuale per la geometria della rotonda, ma tenendo conto, infatti, dell'ingombro delle opere complementari e accessorie previste lungo il perimetro esterno dell'anello quali ciglio stradale, fossato di raccolta delle acque meteoriche, ecc., è tale per cui la siepe esistente, che delimita la proprietà privata, interferirebbe comunque con tali opere per uno sviluppo longitudinale significativo; la riduzione del diametro si riflette direttamente sulle dimensioni dell'isola centrale che viene ridotta di pari entità, e che comporta una significativa riduzione dell'angolo di deflessione per i flussi veicolari che attraversano il nodo con direttrice Nord-Sud e viceversa, a valori dell'ordine di 34-35°, che si tradurrebbe in un incentivo per l'utente a percorrere queste traiettorie con una velocità maggiore incrementando il rischio di incidentalità.

A questo punto ci si chiede come può l'Ente incaricato della progettazione di una infrastruttura essere condizionato, nella stessa, da aspetti diversi dagli standard funzionali e di sicurezza previsti dalla normativa vigente.

PUNTO 4

In merito a questo punto si richiama quanto già espresso in premessa e riscontrato nei primi tre punti: il progetto in argomento non va visto nel solo perimetro geografico della frazione di Cerneglons, ma bensì di un comprensorio molto più ampio che interessa la viabilità regionale.

Non vi è alcuna intenzione di sottovalutare quello che è il sacrificio che viene imposto al privato, ma l'interesse pubblico rivolto ad implementare le infrastrutture viabili regionali e migliorare la circolazione dei veicoli risulta fondamentale per lo sviluppo del territorio nell'ottica di una maggior funzionalità e aumento degli standard di sicurezza.

Il progetto evidenzia l'area privata interessata da esproprio e il proponente è ben conscio di come l'intervento interessi tale area. Questo aspetto verrà debitamente preso in considerazione nel momento in cui verrà determinato il valore dell'esproprio e quindi l'indennizzo spettante. Non può sfuggire il fatto che, come riportato nell'Opposizione, gli alberi fungano da barriera acustica, visiva e di sicurezza all'abitazione, ma se

come asserito nei precedenti punti, non vi è traffico tale da giustificare la realizzazione della rotatoria ci si chiede quale rumore viene mitigato e quale visuale viene limitata e/o ridotta. Analoga considerazione viene spontanea quando si rileva quanto riportato al settimo capoverso del punto 4) dell'Opposizione ovvero che *".....l'istante si troverà esposto alla possibilità che chiunque entri indisturbato nel suo giardino (...), che chiunque dalla strada osservi indisturbato lo svolgersi delle sue occupazioni, che il rumore del traffico la raggiunga in casa senza alcuna barriera protettiva"*.

In merito alla componente vegetazionale e faunistica è chiaro che non ci si riferisce alla sola situazione puntuale relativa alla proprietà privata coinvolta ma ci si riferisce al contesto generale/ambientale in cui si inserisce l'intervento. Sarà comunque premura del proponente discutere con il privato le eventuali opere di mitigazione da realizzare durante i lavori e/o trovare un indennizzo idoneo che permetta al privato l'eventuale ripristino delle colture/alberature che verranno estirpate perché interferenti con l'opera.

PUNTO 5

Per quello che riguarda invece l'accesso alla proprietà privata (cancello), la riduzione di spazio, l'interferenza con gli impianti e la vegetazione esistente, si garantisce sin da subito che l'accesso alla proprietà non verrà in alcun modo ridotto o limitato nell'utilizzo; gli impianti e quant'altro esistente ed interferente con l'opera verranno ripristinati affinché tutto risulti funzionante; sarà prevista una recinzione, in sostituzione della siepe, al fine di evitare qualsiasi accesso in proprietà dall'esterno oltre alla piantumazione di una nuova siepe. Di tali accorgimenti e/o previsioni verrà intavolato un confronto, durante lo sviluppo progettuale, tra il proponente e la proprietà per raggiungere una condivisione sulla soluzione da adottare il più possibile rispondente alle necessità di quest'ultimo.

PUNTO 6

In riferimento alla mancanza del parere regionale richiesto dal comma 1 dell'art. 166 della L.R. 23/2012, si evidenzia che il Servizio Lavori Pubblici, Infrastrutture di Trasporto e Comunicazione della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 8 aprile 2021, con nota prot. n. 23550/P, ha reso parere di non contrarianza degli interventi previsti con le previsioni del Piano delle Infrastrutture, della mobilità delle merci e della logistica e di conseguenza parere favorevole sulla variante n. 41 al Piano Regolatore Generale Comunale, come richiamato nella deliberazione consiliare n. 16 del 30.04.2021 di adozione della variante in parola, parere reso ai sensi della dell'art. 166 della L.R. 23/2012.

CONCLUSIONI

Alla luce di quanto sopra esposto la presente opposizione non viene accolta.

	REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE e TERRITORIO area interventi a favore DEL TERRITORIO	
Servizio lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione	territorio@certregione.fvg.it lavoripubblici@regione.fvg.it tel + 39 040 377 4514 fax + 39 040 377 4732 I - 34133 Trieste, via Carducci 6

Protocollo INF-VS-1-0-23-1
Riferimento Prot. n. 2808 dd. 15/03/2021

Spett.le
Comune di Remanzacco

E p.c.
Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A.
Divisione Nuove Opere

Oggetto: Legge regionale 21 dicembre 2012, n. 26, art. 166. Variante generale n. 41 al PRGC. Parere vincolante.

Codesto spett. Comune con la nota in riferimento ha inviato la documentazione relativa alla Variante in oggetto, di recepimento del progetto di fattibilità tecnica ed economica dello stralcio funzionale per la sistemazione a rotatoria tra la SRUD 96 e la Via di Mezzo e Via Casali della Roggia in località Cerneglons nell'ambito dell'intervento denominato "Completamento della Circonvallazione Nord-Est di Udine, tra il ponte di Salt e Cerneglons", come redatto da Frioili Venezia Giulia Strade.

Si dichiara che l'opera è prevista dalla programmazione regionale ed attua le previsioni del Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della Logistica e si rilascia dunque parere favorevole sulla Variante al Piano Regolatore in oggetto.

Cordiali saluti

Il Direttore centrale
Marco Padrini

(sottoscritto digitalmente ai sensi del D.lgs. n. 82/2005 e s.m.i.)