

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

AMBITO **ALTO FRIULI** NEI COMUNI DI:  
OSOPPO - BUJA - GEMONA del FRIULI

**PIANO TERRITORIALE INFRAREGIONALE**

art. 14 L.R. 23 febbraio 2007, n°5

**VARIANTE N.1**

**- RAPPORTO PRELIMINARE -**

D.Lgs. 3 aprile 2006 n.152, art.12

data: 18 giugno 2020  
collaboratore: dott.pian. Daniele Orzan

Ufficio Urbanistica ed assetto Territorio  
dott. arch. Bruna Flora

ordine degli architetti  
pianificatori paesaggisti  
e conservatori della  
provincia di udine  
bruna flora  
atto sez. A/a - numero 1146  
architetto



## INDICE

### **ANNOTAZIONI PRELIMINARI**

PIANO TERRITORIALE INFRAREGIONALE - DEFINIZIONE E GESTIONE DEL PIANO  
PIANO TERRITORIALE INFRAREGIONALE E VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

### **OGGETTO DELLA VARIANTE N.1 AL PIANO TERRITORIALE INFRAREGIONALE**

#### **PARTE I - CARATTERISTICHE DEL PIANO O DEL PROGRAMMA**

1. IN QUALE MISURA IL PIANO O IL PROGRAMMA STABILISCE UN QUADRO DI RIFERIMENTO PER PROGETTI ED ALTRE ATTIVITÀ.
2. IN QUALE MISURA IL PIANO INFLUENZA ALTRI PIANI O PROGRAMMI, INCLUSI QUELLI GERARCHICAMENTE ORDINATI.
  - 2.1. LA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA
  - 2.2. LA PIANIFICAZIONE DI LIVELLO COMUNALE
  - 2.3. I REGOLAMENTI E ALTRI STRUMENTI
3. LA PERTINENZA DEL PIANO PER L'INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI, IN PARTICOLARE AL FINE DI PROMUOVERE LO SVILUPPO SOSTENIBILE
4. PROBLEMI AMBIENTALI PERTINENTI AL PIANO
5. LA RILEVANZA DEL PIANO PER L'ATTUAZIONE DELLA NORMATIVA COMUNITARIA NEL SETTORE DELL'AMBIENTE

#### **PARTE II – CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE**

1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE
2. IDROGRAFIA DI SUPERFICIE E SOTTERRANEA
3. CONTESTO NATURALISTICO E PAESAGGIO
4. SUOLO
5. VIABILITÀ E TRAFFICO
6. QUALITÀ DELL'ARIA
7. RUMORE
8. PROBABILITÀ, DURATA, FREQUENZA E REVERSIBILITÀ DEGLI EFFETTI
9. CARATTERE CUMULATIVO DEGLI IMPATTI
10. NATURA TRANSFRONTALIERA DEGLI EFFETTI
11. RISCHI PER LA SALUTE UMANA O PER L'AMBIENTE
12. ENTITÀ ED ESTENSIONE DEGLI IMPATTI
13. VALORE E VULNERABILITÀ DELL' AREA CHE POTREBBE ESSERE INTERESSATA
14. EFFETTI SU AREE O PAESAGGI RICONOSCIUTI COME PROTETTI A LIVELLO NAZIONALE, COMUNITARIO O INTERNAZIONALE
15. VALUTAZIONE DI IMPATTO SULLA SALUTE (VIS)

### **MONITORAGGIO DEL PIANO**

### **CONCLUSIONI**

### **ASSEVERAZIONE DI NON INCIDENZA**

#### **ALLEGATI**

- Allegato 1 – Estratti delle modifiche alla zonizzazione  
Allegato 2 – Progetto Norma

## ANNOTAZIONI PRELIMINARI

Al COSEF, Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli - operativo dal 1° gennaio 2018 - sono attribuite, ai sensi e per gli effetti della L.R. 3/2015 “Rilancimpresa”, le funzioni di pianificazione territoriale per il perseguimento dei fini istituzionali relativamente agli ambiti degli agglomerati industriali di interesse regionale, quali risultano le aree “D1- *ambiti degli agglomerati industriali di interesse regionale* ” di:

1. **ZIU** (ex Consorzio di Sviluppo Industriale del Friuli Centrale);
2. **ALTO FRIULI** (ex Consorzio CIPAF);
3. **AUSSA CORNO** (ex Consorzio ZIAC);
4. **CIVIDALESE** (in gestione comunale dopo la soppressione dell'ex Consorzio SIFO, poi confluito nel COSEF a seguito specifica istanza di adesione al COSEF da parte dei Comuni di Cividale del Friuli e Moimacco).

### **Solo gli ambiti “parziali” di ZIU ed Alto Friuli sono dotati di PTI esistenti:**

1. **ZIU**: variante n. 7 al PTI, recentemente approvata;
2. **ALTO FRIULI**: PTI approvato nel 2015 (durante la gestione CIPAF).

Il COSEF ha recentemente avviato il processo di redazione del futuro PTI unitario che porterà, di fatto, alla definizione di un quadro pianificatorio unitario per i quattro ambiti parziali summenzionati.

Nelle more della redazione del futuro PTI unitario del COSEF, la presente variante viene redatta per dare risposta alle esigenze puntuali ed operativo-gestionali del comparto. Parallelamente, con la variante, viene attuato un allineamento del PTI vigente ex CIPAF al “format/quadro comune” del futuro PTI unitario, sulla base del già consolidato schema/impalcato ZIU.

Il presente rapporto preliminare riguardante la Variante n.1 al Piano Territoriale Infraregionale (PTI) viene redatto, quale documento necessario allo svolgimento della verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (di seguito VAS), come definito all'art. 12 del D.lgs. 152/06, successivamente modificato dall'art.2 comma 10 del D.lgs. 128/10 e viene compilato in conformità alle prescrizioni della normativa vigente in materia:

- *Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27.06.2001, relativa alla valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;*
- *D.Lgs.3 aprile 2006, n.152, (parte seconda), recante norme in materia ambientale come modificata ed aggiornata dal D.Lgs 04/2008 e dal D.Lgs. 29.06.2010 n.128;*

La normativa regionale, *L.R. 5 dicembre 2008 n.16, modificata ed integrata dalla L.R. 30 luglio 2009, n.13*, disciplina la Valutazione Ambientale Strategica degli strumenti di pianificazione comunale, pertanto non riguarda l'attività pianificatoria di scala infraregionale dell'Ente Consorzio per lo Sviluppo Economico del Friuli. Di conseguenza, il quadro normativo di riferimento in materia di Valutazione Ambientale Strategica è costituito unicamente dalla normativa nazionale e comunitaria sopra citata.

Il rapporto preliminare o documento di screening, raccoglie e analizza al suo interno gli

aspetti ambientali, che caratterizzano il contesto interessato dal piano e fornisce un quadro conoscitivo di supporto decisionale per determinare se dar seguito o meno alla procedura integrale di VAS. Si tratta di uno strumento, che affianca l'intero processo pianificatorio, integrandolo delle considerazioni di valenza ambientale, ma anche economica e sociale, ponendo al centro il tema della sostenibilità ambientale. Esso rappresenta un flusso di valutazione partecipata all'interno del percorso tecnico/amministrativo dello strumento urbanistico e di raffronto con gli altri strumenti pianificatori vigenti.

In esso vengono elaborate le seguenti analisi:

- l'analisi del contesto ambientale;
- l'analisi delle azioni del piano in rapporto all'ambiente e agli altri strumenti pianificatori;
- l'analisi degli eventuali effetti prodotti dal piano sull'ambiente e la loro eventuale interazione.

Tali analisi si articolano secondo i punti elencati nell'allegato II° della Direttiva Europea 42/2001, riportati analogamente nell'allegato I° del D.Lgs. 152/2006.

La Variante n.1 al PTI viene sottoposta a verifica di assoggettabilità in considerazione dell'art. 6, comma 3 e 3bis, del D.lgs. 152/06: " 3.Per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12.

*3-bis. L'autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12, se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al comma 2, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, producano impatti significativi sull'ambiente."*

La finalità del presente elaborato è pertanto quella di fornire all'Autorità competente, e ai soggetti competenti coinvolti, gli elementi per considerare o meno la necessità di sottoporre il piano in esame a procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

La strutturazione e la scelta dei contenuti tiene in considerazione l'art. 12, comma 6, del D.lgs. 152/06, modificato e integrato dal D.lgs.128/10 recante le seguenti precisazioni: *"La verifica di assoggettabilità a VAS ovvero la VAS relative a modifiche a piani e programmi ovvero a strumenti attuativi di piani o programmi già sottoposti positivamente alla verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 12 o alla VAS di cui agli articoli da 12 a 17, si limita ai soli effetti significativi sull'ambiente che non siano stati precedentemente considerati dagli strumenti normativamente sovraordinati"*. Tale principio è ribadito nell'art.16, comma 12, L.1150/42, comma introdotto dall' art. 5, comma 8, L. 12 luglio 2011, n°106: *"lo strumento attuativo di piani urbanistici già sottoposti a valutazione ambientale strategica non è sottoposto a valutazione ambientale strategica né a verifica di assoggettabilità qualora non comporti variante e lo strumento sovraordinato in sede di valutazione ambientale strategica definisca l'assetto localizzativo delle nuove previsioni e delle dotazioni territoriali, gli indici di edificabilità, gli usi ammessi e i contenuti piani volumetrici, tipologici e costruttivi degli interventi, dettando i limiti e le condizioni di sostenibilità ambientale delle trasformazioni previste. Nei casi in cui lo strumento attuativo di piani urbanistici comporti variante allo strumento sovraordinato, la valutazione ambientale strategica e la verifica di*

assoggettabilità sono comunque limitate agli aspetti che non sono stati oggetto di valutazione sui piani sovraordinati. I procedimenti amministrativi di valutazione ambientale strategica e di verifica di assoggettabilità sono ricompresi nel procedimento di adozione e di approvazione del piano urbanistico o di loro varianti non rientranti nelle fattispecie di cui al presente comma”.

Per quanto riguarda la normativa di livello comunitario questi principi trovano riscontro nell'art.4, comma 3 della 42/2001/CE “Nel caso di piani o programmi gerarchicamente ordinati gli Stati membri tengono conto, onde evitare duplicazioni della valutazione, del fatto che essa sarà effettuata a vari livelli di gerarchia. Al fine di evitare duplicazioni della valutazione, gli Stati membri applicano l'articolo 5, paragrafi 2 e 3”.

Per lo svolgimento della presente procedura di verifica di assoggettabilità a V.A.S. della variante n.1 al PTI, vengono così indicati i rispettivi soggetti e ruoli:

- Soggetto proponente: Consiglio di Amministrazione del Consorzio;
- Autorità procedente: Assemblea del Consorzio;
- Autorità competente: Ufficio Gestione Territorio-Ambiente ed Energia del Consorzio;

In ottemperanza del D.Lgs. 152/06, art. 12 c.2, verranno individuati, i soggetti competenti in materia ambientale da consultare, come definiti secondo il D.Lgs. 152/06, art. 5, c. 1, lett. s).

## **PIANO TERRITORIALE INFRAREGIONALE - DEFINIZIONE E GESTIONE DEL PIANO**

Lo strumento di pianificazione denominato “Piano Territoriale Infraregionale” (PTI) venne introdotto dalla L.R. 18 gennaio 1999 n°3, poi trasfuso nella vigente L.R. 20 febbraio 2015 n°3 e disciplinato dalla L.R. 23 febbraio 2007 n°5. Si tratta di uno strumento pianificatorio “di settore” per la gestione di zone di agglomerati industriali di interesse regionale, così come definite dal Piano Urbanistico Regionale Generale del 1978.

L'ambito dell'agglomerato industriale di interesse regionale dell'Alto Friuli - nella precedente gestione del Consorzio CIPAF - è stato interessato dalla redazione di un Piano Territoriale Infraregionale (PTI, “originario”), adottato, in una “prima fase” dal Consorzio per lo sviluppo industriale ed economico della zona pedemontana Alto Friuli (CIPAF) con Delibera Assembleare n. 6 del 12.12.2007.

Tale Piano non ha concluso l'iter di approvazione in quanto si è reso necessario il preventivo raggiungimento della compatibilità urbanistica con i P.R.G.C. dei Comuni interessati. A tal fine – in una “seconda fase” - sono state approvate:

- le Varianti nn.7 e 11 del Comune di Osoppo (D.P.Reg. del 27.03.2013, n.059/Pres e D.G.R. del 15.06.2013, n.1048);
- la Variante n.33 del Comune di Buja (D.G.R. del 10.01.2014 n.24);
- la Variante n.38 del Comune di Gemona del Friuli (D.G.R. del 10.01.2014 n.23).

Successivamente, quindi, con Delibera Assembleare n.14 del 27.10.2014 è stato revocato il PTI “originario” adottato nel 2007, riadottando contestualmente un nuovo Piano, aggiornato in ragione delle subentrate prescrizioni di legge e in coerenza al rinnovato

quadro pianificatorio comunale come sopra delineato.

L'iter si è concluso con l'approvazione del PTI del CIPAF con Decreto del Presidente della Regione n.96 del 13.05.2015.

## **PIANO TERRITORIALE INFRAREGIONALE E VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

Sia il PTI "originario" adottato nel 2007 che quello riadottato nel 2015 sono stati preceduti da specifiche valutazioni in materia di VAS che sono riassunte nel parere n. 012/15 d.d. 24/04/2015 del Direttore della Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, edilizia della Regione FVG, richiamato nel Decreto n. 096/Pres. del 13/05/2015 di approvazione del PTI ex CIPAF vigente. Si riporta di seguito una sintesi delle valutazioni svolte.

### a) fase di "prima adozione" del PTI CIPAF (2007)

nella "prima fase" di "originaria" adozione del PTI (Delibera Assembleare n. 6 del 12.12.2007), sebbene l'iter di approvazione non sia stato portato a termine, il piano è stato corredato di Rapporto Ambientale di VAS, valutato favorevolmente dalla Regione FVG (Direzione centrale ambiente e lavori pubblici) con parere prot. n. ALP11.35878-VAS/12. Il parere del competente Servizio valutazione impatto ambientale esprimeva una valutazione favorevole sulle previsioni contenute nel piano ai fini della sostenibilità ambientale in quanto *"... allo stato attuale delle conoscenze, le opere e gli interventi previsti non appaiono causare effetti significativi a carattere negativo e permanente"*.

### b) fase di "riadozione" del PTI CIPAF (2015)

in sede di riadozione del piano (Delibera Assembleare n.14 del 27.10.2014), in virtù delle valutazioni già svolte ovvero contenute nel precedente Rapporto Ambientale, è stata svolta la sola procedura di verifica di assoggettabilità a VAS ex D.Lgs 152/06, art.12, basata sulla redazione di un rapporto preliminare. La procedura si è conclusa con la scelta di non assoggettabilità, da parte dell'autorità competente, giusta Delibera del C.d.A. del CIPAF n.6 del 04.03.2015. Il documento denominato Valutazione Ambientale Strategica / Verifica di Assoggettabilità attestava che *"... le azioni e gli effetti derivanti dall'attuazione della zona D1 sono già stati in massima parte trattati e valutati favorevolmente sia dal Rapporto Ambientale, in sede di adozione del P.T.I. originario, sia dalle verifiche effettuate in sede di approvazione delle varianti puntuali ai PRGC dei Comuni interessati"* e inoltre *"...che il nuovo P.T.I. ha recepito le prescrizioni dei PRGC comunali, implementandole con specificazioni volte a migliorare dal punto di vista ambientale, paesaggistico e di sicurezza gli scenari prefigurati"*.

Il citato parere n. 012/15 d.d. 24/04/2015 del Direttore della Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, edilizia della Regione FVG richiama i predetti esiti della delibera del CdA CIPAF (in qualità di Autorità competente) che *"ha ritenuto di non sottoporre il PTI in argomento a procedura di Valutazione ambientale Strategica"*.

Per quanto sopra evidenziato in considerazione del quadro conoscitivo del PTI già delineato dalle analisi e le valutazioni effettuate negli elaborati di VAS redatti sinora, il

rapporto preliminare alla Variante n.1 verrà compilato solo in relazione alle nuove scelte di progetto introdotte, approfondendo unicamente gli aspetti ambientali che non trovano trattazione nei precedenti rapporti.



## OGGETTO DELLA VARIANTE N. 1 AL PIANO TERRITORIALE INFRAREGIONALE

La Variante n.1 si configura come una variante di gestione del Piano Territoriale Infraregionale. Le modifiche apportate al piano vigente sono finalizzate a dare risposta tempestiva alle esigenze di efficientamento gestionale-operativo dell'ambito consortile ("parziale" dell'Alto Friuli) e effettuano un primo allineamento rispetto al quadro comune del nuovo Consorzio, in attesa della redazione del PTI Unitario del Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli (COSEF).

La variante n. 1 del PTI dell'Alto Friuli ha come temi principali:

- il ripristino funzionale della rete viabilistica interna all'ambito consortile dell'Alto Friuli e le connessioni con la viabilità territoriale esistente esterna all'ambito;
- la riorganizzazione della sosta veicolare;
- la riduzione delle superfici destinate ad attività produttive in favore di superfici a verde;
- l'ampliamento dello scalo ferroviario.

Il presente rapporto ambientale preliminare, in quanto documento di analisi e valutazione, che accompagna la variante dalle primissime fasi di redazione, si esprime su un **Progetto di variante**, che dalla stesura del presente documento fino all'adozione della variante, potrà anche subire dei correttivi ovvero delle modifiche.

Di conseguenza, i contenuti della Variante n.1, sotto descritti, vengono riportati per delineare il quadro generale degli indirizzi/direttive e dei provvedimenti/azioni, che il presente rapporto preliminare assume a riferimento per determinare preventivamente la presenza di effetti del piano sull'ambiente.

La descrizione di contenuti di variante si articola in:

- Indirizzi della variante;
- Modifiche alla zonizzazione;
- Bilancio di variante;
- Modifiche alle norme tecniche di attuazione;
- Modifiche alla carta dei vincoli.

Per agevolare la lettura del documento, ad ogni direttiva, modifica, o provvedimento di variante è stato assegnato un numero identificativo che verrà riportato sia nelle illustrazioni che nei successivi capitoli.

### **Indirizzi della variante**

Il Consiglio di Amministrazione del COSEF con Delibera n. 35 del 13 giugno 2019 ha approvato gli "*Indirizzi della variante n.1 – PTI AMBITO ALTO FRIULI*" contenuti nell'allegato alla delibera:



*1. Revisione dell'assetto viario, in linea con le determinazioni assunte dal CdA COSEF n.60/2018.*

Con la delibera di CdA n.60 del 02.08.2018 è stato preso atto delle esistenti criticità nell'assetto della rete viabilistica consortile e dello scostamento dello stato di fatto rispetto alle previsioni del PTI vigente. Da qui l'esigenza di impartire specifica direttiva per una riorganizzazione della rete viabilistica consortile allo scopo di ripristinarne in toto la funzionalità;

*2. Ampliamento dello scalo ferroviario consortile a connotare la Zona dell'Alto Friuli quale importante terminale pubblico, con un incremento dell'attuale superficie.*

La direttiva incarica la variante di reperire nuove superfici funzionali all'ampliamento della superficie dello scalo ferroviario consortile situato a nord di via Giovanni De Simon;

*3. Verifica del dimensionamento delle superfici produttive tenuto conto della situazione esistente ed avuto riguardo delle esigenze-aspettative espresse dagli Insediati.*

In risposta alle istanze delle ditte insediate la variante procederà a modifiche puntuali per rendere più funzionale l'assetto delle partizioni di lotti per meglio aderire alle esigenze delle attività produttive, nel rispetto della normativa di piano;

*4. Riassetto dell'ambito nord, per gli effetti della rifunzionalizzazione di cui ai precedenti indirizzi, mediante conferma degli elementi naturalistico-paesaggistici esistenti da mantenere ed individuazione di nuove aree a verde, da incrementare significativamente rispetto l'attuale superficie.*

La porzione di ambito nord consortile (aree poste in prevalenza a nord dello scalo ferroviario esistente e dei Casali Leoncini), sarà oggetto di modifiche diffuse, derivanti dai precedenti obiettivi/direttive di Piano e finalizzate ad un incremento sostanziale della "componente" ambientale all'interno dell'ambito consortile. Ciò attraverso il mantenimento degli elementi naturalistici e paesaggistici esistenti (es. prati stabili), sia nello stato di fatto dei luoghi che nello stato di fatto del piano vigente, ed anche attraverso il reperimento di nuove aree da destinare a verde pubblico;

*5. Individuazione, nell'ambito nord, di porzioni di aree atte a concorrere al soddisfacimento (e/o compensazione) dello standard di verde dei lotti produttivi (nei casi in cui non fosse reperibile all'interno dei medesimi) e pertanto destinate ad accogliere interventi di riqualificazione ambientale e/o paesaggistica anche con funzione generale di mitigazione*

L'obiettivo, a seguito di approfondimenti e valutazioni, è stato successivamente ricalibrato focalizzando prevalentemente le azioni di piano (di tale direttiva) sull'incremento in loco della dotazione di verde pubblico con funzione di mitigazione ambientale.

*6. Individuazione, con incremento, di specifiche aree da destinare a parcheggi per la sosta delle autovetture e dei mezzi pesanti compresa l'indicazione di reperire, nella variante, idonee superfici funzionali allo scalo ferroviario.*

La variante dovrà operare una riorganizzazione della sosta interna l'area consortile, occupandosi di incrementare l'offerta della sosta in sede propria, sia attrezzata, che semplice sosta di relazione. La riorganizzazione della sosta dovrà prevedere anche la razionalizzazione degli stalli previsti dal PTI vigente lungo la viabilità consortile, limitandone la presenza ai tratti viari di reale domanda e che presentino condizioni di sicurezza;

*7. Adeguamenti-aggiornamenti correlati con gli obiettivi sopra elencati e con eventuali necessità gestionali emerse successivamente all'approvazione del PTI (es. revisione della morfologia dei lotti produttivi in conseguenza dei nuovi assetti proprietari).*

La variante dovrà recepire ulteriori modifiche non rientranti negli obiettivi precedenti, fermi restando i caratteri di puntualità e non significatività rispetto al quadro pianificatorio generale del PTI. Come usualmente accade nel c.d. periodo di "gestione dei Piani" anche per il piano dell'Alto Friuli si tratta di acquisire le modifiche intercorse a seguito dalla sua approvazione con adeguamenti (ad es. per evidenze sullo stato di fatto del comparto o riferite a specifiche evidenze/istanze di modifica da parte delle Ditte insediate);

*8. Verifica di coerenza della "variante al PTI vigente" con i Piani regolatori comunali interessati in aderenza alla deliberazione assembleare n. 15/2018 avente ad oggetto "Perimetrazione zona "D1" COSEF - deliberazioni inerenti e conseguenti" e coordinamento della "variante al PTI vigente" al "quadro territoriale unitario".*

La variante n.1 al PTI ha operato una verifica di coerenza rispetto alle "D1" dei PRGC vigenti dei Comuni interessati e uniformato/armonizzato l'impalcato normativo del PTI vigente dell'Alto Friuli al "format" normativo del futuro PTI unitario del COSEF.

Il raggiungimento della coerenza con gli strumenti generali comunali ha richiesto adeguamenti e minimali rettifiche al perimetro di PTI dell'Alto Friuli in conformità alla delibera assembleare citata (n.15/2018) con la quale i Comuni Soci hanno acquisito la perimetrazione D1 proposta dal COSEF, confermata nella variante n. 1 al PTI.

Il coordinamento della variante n.1 rispetto al quadro unitario (riferito agli ambiti ZIU, Alto Friuli, Aussa Corno e Cividalese di competenza) è stato effettuato mediante l'adozione di un impalcato normativo comune tra i "PTI parziali" esistenti.

Nell'attuale fase di recente operatività del COSEF, solo per i comparti ZIU ed Alto Friuli (dotati di PTI) è possibile declinare gli elementi di "struttura comune" (principi informativi del PTI unitario) nei corrispondenti ambiti dei "PTI parziali"

L'adozione di uno "schema armonizzato" delle NTA tra ZIU e Alto Friuli è necessario ai fini operativi di miglioramento gestionale del COSEF e tiene comunque conto delle peculiarità locali/territoriali di ogni sub-contesto ispirandosi, in ogni caso, alla Politica ambientale dell'Ente. Si rimanda, per i dettagli ed approfondimenti in merito a tale livello (normativo), alla "Matrice di valutazione della coerenza indirizzi/azioni" della variante nonché al capitolo

di illustrazione delle modifiche alle norme tecniche di attuazione della variante n. 1 al “PTI parziale” dell’Alto Friuli.

Di seguito, al fine di valutare la coerenza tra gli indirizzi e le azioni di piano, viene riportata la relativa matrice di confronto della variante n. 1.

Matrice di valutazione della coerenza indirizzi/azioni

Indirizzo n.	Valutazione di coerenza
1. Revisione dell’assetto viario, in linea con le determinazioni assunte dal CdA COSEF n.60/2018;	OBIETTIVO PIENAMENTE REALIZZATO. Risulta particolarmente importante sottolineare che il Servizio Viabilità della Regione ha recentemente espresso <u>parere preliminare consultivo positivo</u> sul nuovo schema della viabilità introdotto nella Zonizzazione di variante 1.
2. Ampliamento dello scalo ferroviario consortile a connotare la Zona dell’Alto Friuli quale importante terminale pubblico, con un incremento dell’attuale superficie;	OBIETTIVO PIENAMENTE REALIZZATO. Nel summenzionato parere del Servizio regionale della Viabilità risulta <u>particolarmente apprezzata la scelta di piano relativa all’ampliamento dello Scalo (+20%)</u> in quanto coerente con il Piano regionale della mobilità e delle merci.
3. Verifica del dimensionamento delle superfici produttive tenuto conto della situazione esistente ed avuto riguardo delle esigenze-aspettative espresse dagli Insediati;	OBIETTIVO REALIZZATO. ELEMENTI SALIENTI: - accolte a livello normativo esigenze in termini di modifica al PTI vigente, espresse da ditte insediate; - riduzione superfici produttive artigianali-industriali a nord del comparto; - fissate, a seguito sopralluoghi ed evidenze, per destinazioni diverse da quelle consentite preesistenti al PTI originario (2015), classi limitate di interventi su edifici.
4. Riassetto dell’ambito nord, per gli effetti della rifunzionalizzazione di cui ai precedenti indirizzi, mediante conferma degli elementi naturalistico-paesaggistici esistenti da mantenere ed individuazione di nuove aree a verde, da incrementare significativamente rispetto l’attuale superficie;	OBIETTIVO REALIZZATO. ELEMENTI SALIENTI: oltre il 50% di superfici previste a verde rispetto le vigenti previsioni (a verde).
5. Individuazione, nell’ambito nord, di porzioni di aree atte a concorrere al soddisfacimento (e/o compensazione) dello standard di verde dei lotti produttivi (nei casi in cui non fosse reperibile all’interno dei medesimi) e pertanto destinate ad	OBIETTIVO REALIZZATO CON PARZIALE RIMODULAZIONE. ELEMENTI SALIENTI:

Indirizzo n.	Valutazione di coerenza
accogliere interventi di riqualificazione ambientale e/o paesaggistica anche con funzione generale di mitigazione	a seguito successivi approfondimenti e valutazioni è emersa l'opportunità di rimodulare tale obiettivo orientandosi prevalentemente sulla riqualificazione ambientale e/o paesaggistica anche con funzione generale di mitigazione.
6. Individuazione, con incremento, di specifiche aree da destinare a parcheggi per la sosta delle autovetture e dei mezzi pesanti compresa l'indicazione di reperire, nella variante, idonee superfici funzionali allo scalo ferroviario.	<p>OBIETTIVO PIENAMENTE REALIZZATO.</p> <p>ELEMENTI SALIENTI:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- a livello azzonativo: identificati specifici spazi dedicati ai parcheggi per diverse funzioni e tipologie utenti;</li> <li>- a livello normativo viene data particolare importanza alla disciplina dei parcheggi, soprattutto a quella dei "parcheggi lungo la viabilità" che – attualmente – costituiscono criticità anche in termini di sicurezza stradale.</li> </ul>
7. Adeguamenti-aggiornamenti correlati con gli obiettivi sopra elencati e con eventuali necessità gestionali emerse successivamente all'approvazione del PTI (es. revisione della morfologia dei lotti produttivi in conseguenza dei nuovi assetti proprietari).	<p>OBIETTIVO REALIZZATO</p> <p>ELEMENTI SALIENTI:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- a livello azzonativo: es. presa atto accorpamento in unico lotto Ferriere Nord SpA e riassetto proprietari Fantoni Spa;</li> </ul> <p>riconoscimento esistente viabilità (di servizio) nei pressi di via Vilsbiburg ad evitare possibile criticità di interclusione lotti;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- a livello normativo viene ad es. fissata la misura puntuale della possibilità deroga altezze a 18 m per impianti condizionati tecnologicamente (laddove attualmente all'art. 7 non veniva indicato il limite massimo derogabile).</li> </ul>
8. Verifica di coerenza della "variante al PTI vigente" con i Piani regolatori comunali interessati in aderenza alla deliberazione assembleare n. 15/2018 avente ad oggetto "Perimetrazione zona "D1" COSEF - deliberazioni inerenti e conseguenti" e coordinamento della "variante al PTI vigente" al "quadro territoriale unitario".	<p>DIRETTIVA DI VALENZA GENERALE PER L'ENTE, ATTUATA</p> <p>ELEMENTI SALIENTI</p> <p>a livello azzonativo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la perimetrazione del comparto D1 è operata in conformità alla delibera assembleare citata;</li> <li>- le zone omogenee sono ridefinite al fine di addivenire ad uno schema comune di "PTI unitario": risulterà quindi sia per Alto Friuli che per ZIU un impalcato azzonativo "comune", cioè</li> </ul>

Indirizzo n.	Valutazione di coerenza
	<p>riconoscibile ad es. sulle terminologie di legenda (i comparti sono già dotati di PTI esistenti).</p> <p>a livello normativo: obiettivo realizzato (vedi <b>Nota *</b> riportata in calce alla tabella)</p>

**Nota \*** Progetto norma - principali evidenze e novità rispetto al quadro territoriale unitario COSEF. In ossequio all'enunciato cardine del PTI unitario COSEF (delibera CDA ZIU del 2017) di livello normativo-regolamentare, si è proceduto a estendere i principi ispiratori già fissati dagli articoli delle NTA del PTI ZIU ("condizioni e criteri per la gestione dei lotti", "condizioni e criteri per l'accettabilità delle nuove attività produttive") agli articoli 4 e 5 delle norme previgenti in Alto Friuli, che pertanto vengono riorganizzati funzionalmente con aggiornamenti, anche nell'ottica dell'eventuale formale riconoscimento dello status di area ecologicamente attrezzata (APEA). Giova peraltro rilevare che le norme di attuazione dei Piani Territoriali esistenti in ZIU ed Alto Friuli ("PTI originario" ex CIPAF e variante n. 7 al PTI ZIU) risultano già coerenti con i principi ispiratori delle aree ecologicamente attrezzate, anche grazie all'adozione di un sistema di gestione ambientale dell'Ente secondo la norma UNI EN ISO 14001:2015 che il Consorzio applica già a ZIU ed Alto Friuli.

A margine, si rammenta che - a livello comunale (extra PTI), cioè a livello di allineamento dei PRGC con il PTI - i Comuni, nel corso dell'iter di ri-adozione/approvazione del PTI CIPAF e al fine di poter formulare il giudizio di compatibilità dei PRGC rispetto al PTI ex CIPAF, hanno operato varianti di adeguamento ai propri PRGC e furono pertanto in grado di comunicare alla Regione FVG tale compatibilità, addivenendo alle condizioni necessarie per l'approvazione del PTI ex CIPAF (2015).

Si sottolinea conclusivamente che, per quanto rilevato nel presente capitolo, la variante andrà a recepire le modifiche introdotte dai successivi aggiornamenti dei Piani Regolatori Generali Comunali, aventi effetto sulla zona D1. A sua volta, il PTI opererà "concretamente" l'aderenza delle nuove previsioni zonizzative e normative rispetto ai quadri pianificatori dei Comuni di Osoppo, Buja e Gemona del Friuli.

### **Le modifiche alla zonizzazione**

Le modifiche apportate dalla proposta di variante alla zonizzazione del PTI vigente, rappresentate nella figura 2 e negli estratti grafici dell'Allegato 1 al presente rapporto preliminare, vengono di seguito descritte e numerate. Le modifiche alla zonizzazione di tipo grafico originate da modifiche delle Norme Tecniche di Attuazione/Progetto Norma (es. simbologie, terminologie di legenda, ecc.), che non determinano trasformazione destinazione d'uso di superfici vengono trattate nel cap. "Le modifiche alle norme tecniche di attuazione".

#### **1 – Riorganizzazione del nodo di innesto del casello autostradale della A23 con la S.P.49**

Il nodo di innesto del casello autostradale della A23 con la Strada Provinciale 49, da riorganizzare a rotatoria secondo le previsioni del PTI, viene confermato e rettificato nella

geometria, con la conseguente rettifica delle superfici a “Verde Pubblico” (rinominato quale “Verde pubblico attrezzato e di connettivo”), e “Prati stabili di nuovo impianto” contigue alla viabilità o da essa delimitate.

*Le modifiche riguardanti i prati stabili proposte con la presente variante trovano apposita trattazione nel capitolo “Contesto naturalistico e paesaggio”, al quale si rimanda.*

## *2 - Modifica alla viabilità della zona nord-est del comparto*

La modifica comprende gli interventi afferenti il braccio ovest della rotatoria di progetto del casello autostradale della A23 sulla SP49, indicato dal PTI come viabilità di supporto strutturale, e la sua prosecuzione verso sud sino al termine dei lotti di media e piccola dimensione. Il braccio ovest della rotatoria viene troncato al raggiungimento delle rispettive zone di afferenza e declassato a viabilità di servizio. La sua funzione viene limitata all'accesso dei nuovi parcheggi di previsione “P1”, “P2” e della “Area per servizio alle aziende agli addetti- SV1”. La sua prosecuzione a sud prevista dal PTI vigente, comprensiva dei parcheggi di relazione, viene stralciata fino all'intersezione con via Buja, riallocando le rispettive superfici a SV1 e verde pubblico attrezzato e di connettivo. Diversamente il tratto di viabilità esistente a sud di via Buja (via Casali Leoncini) viene mantenuto e declassato a viabilità di servizio, con eccezione della viabilità di accesso ai lotti di media e piccola dimensione (nell'assetto vigente), che viene stralciata.

Il tratto terminale di viabilità mantenuta dalla modifica (n.2) termina in una nuova rotatoria di previsione di cui alla successiva modifica n.4. Per innestarsi nel nuovo nodo di nuova previsione la viabilità esistente (di via casali Leoncini) subisce minimali rettifiche alle geometrie che interessano superfici di verde pubblico, prati stabili e prati stabili di nuovo impianto.

## *3- Modifica dell' "Area a servizio delle aziende e degli addetti - SV1"*

L'area destinata dal PTI vigente ad “Aree a servizio delle aziende e degli addetti- SV1” viene confermata solo in parte, allocando la parte sottratta a parcheggi. I nuovi parcheggi ricavati sono rispettivamente:

P1- Parcheggio di relazione con funzione di interscambio, in ragione della prossimità al casello;

P2 – Parcheggi attrezzato a servizio delle aziende e degli addetti.

La zona SV viene così ridotta per lasciare posto ai parcheggi “P1” e “P2”, secondo le nuove necessità, ed ampliata verso ovest incorporando le superfici precedentemente destinati a viabilità.

## *4 – Stralcio dei lotti di media e piccola dimensione della zona nord-est del comparto*

I lotti di media e piccola dimensione individuati dal piano vigente a nord di via Buja, vengono stralciati dalla variante (-62.500 mq) e convertiti in superficie destinata a “Verde

pubblico attrezzato e di connettivo”. Con lo stralcio dei lotti produttivi viene meno anche la necessità della fascia di mitigazione paesaggistico ambientale disposta lungo il confine est dell’ambito consortile.

#### *5- Modifica dei lotti di media e piccola dimensione della zona nord-est del comparto*

I quattro lotti di media e piccola dimensione disposti ad est di via Casali Leoncini, vengono trasformati e accorpati dalla variante in un unico lotto destinato a “Zona per insediamenti industriali”. La viabilità di accesso ai lotti (viabilità di servizio con rotatoria e parcheggi) viene stralciata come già detto argomentando la modifica n.2.

Parte della superficie destinata dal PTI vigente a lotti di media e piccola dimensione non viene compresa nel nuovo lotto industriale, ma viene impiegata per ricavare la viabilità di supporto strutturale di cui alla successiva modifica n.6. Parimenti alla zona per insediamenti industriali posta a sud, viene indicata una fascia di mitigazione paesaggistico ambientale di profondità pari a 40m lungo il confine est dell’ambito consortile, raddoppiando la profondità della fascia indicata dal PTI vigente.

#### *6 – Nuova viabilità per l'attraversamento della zona nord-est del comparto*

La modifica introduce la previsione di una rotatoria ed un arco, che fanno parte di un asse di viabilità di supporto strutturale di attraversamento della zona D1 in senso est-ovest, di cui alle successive modifiche n.7-9. Il reperimento delle superfici necessarie alla previsione infrastrutturale viene ricavata da superfici destinate dal PTI vigente a lotti di grande dimensione, lotti di media e piccola dimensione, viabilità di supporto strutturale di progetto, verde pubblico, prati stabili di nuovo impianto. La modifica prevede la realizzazione di un percorso ciclabile e pedonale che si sviluppa in sede propria lungo la viabilità di previsione.

#### *7 – Nuovo accesso con rotatoria all'ambito consortile dalla S.P.49*

La viabilità di supporto strutturale proposta dalla variante, prevede la realizzazione di un nodo a rotatoria per l’innesto con la S.P.49. La modifica ha richiesto l’ampliamento del perimetro della zona D1 onde includere interamente il nuovo nodo. Le superfici classificate nella zonizzazione del PTI vigente, interessate dalla modifica, appartengono alle ZTO: lotti di grande dimensione, lotti di media e piccola dimensione e viabilità territoriale esterna al comparto. Le aree esterne al PTI interessate dalla modifica sono classificate dalla zonizzazione del PRGC vigente di Buja, come zona omogenea “viabilità e trasporti”. La modifica prevede la realizzazione di un percorso ciclabile e pedonale che si sviluppa in sede propria lungo la viabilità di previsione e si innesta, seguendo le geometrie della rotatoria di previsione sulla S.P.49.



### *8 – Rettifica del perimetro del depuratore consortile ed incorporazione nel perimetro di PTI*

Il depuratore consortile, già indicato dal PTI vigente con la sigla STd, viene incluso nella perimetrazione di PTI. La superficie della zona STd viene rettificata in aderenza all'assetto catastale delle proprietà. La zona viene a comporsi delle seguenti particelle del Foglio 12 del Comune di Buja: mappali nn. 560 e 3, porzione del mappale n. 1.

### *9 – Nuova viabilità per l'attraversamento della zona nord del comparto*

La modifica introduce un nuovo tracciato di viabilità di supporto strutturale, per il collegamento ai lotti situati nel settore nord ovest dell'ambito consortile, a nord dello scalo ferroviario. Il nuovo tracciato sostituisce e integra la funzione del vecchio tracciato di viabilità di servizio di progetto. La modifica insiste su superfici destinate dal vigente PTI a: lotti media e piccola dimensione, parcheggi di relazione, verde pubblico, viabilità di servizio di progetto.

Il nuovo tracciato segue un andamento sinuoso che a partire dall'intersezione con via Casali Leoncini, costeggia il confine di PTI, in prossimità dell'area dell'ex polveriera per poi discostarsi con una flessione verso sud e terminare con un nodo a rotatoria situato in posizione baricentrica rispetto ai lotti di media e piccola dimensione. L'andamento della viabilità strutturale proposta deriva anche dall'esigenza di limitare il consumo di suolo ricalcando ove possibile, il sedime di una capezzagna esistente e al contempo preservare maggiormente i prati stabili presenti in loco, rispetto alla zonizzazione vigente. L'infrastruttura in previsione è dotata di percorso ciclabile e pedonale.

### *10 – Nuova viabilità di servizio per la zona nord-ovest del comparto*

La proposta di nuova viabilità di supporto strutturale di cui alle modifiche 6-7-9, viene completata da:

- tratto di viabilità di servizio che si dirama dalla rotatoria (di supporto strutturale in previsione), con funzioni di distribuzione per i lotti artigianali/industriali e di connessione con l'area a parcheggio dello scalo ferroviario (vedi modifica n. 12);
- viabilità di servizio che si sviluppa dal braccio nord della summenzionata rotatoria in previsione, composta da due archi (di viabilità) connessi a loro volta con un nodo a rotatoria e un'area (circolare nel tratto terminale) per le manovre di inversione del senso di marcia.

Entrambe le previsioni di viabilità di servizio sono dotate di pista ciclabile e pedonale. Il tracciato lungo il braccio ovest della rotatoria prosegue attraverso la zona a parcheggio "P4" fino al confine dell'ambito consortile, ove è previsto un punto di attraversamento dei binari dello scalo ferroviario (che potrà essere protetto con sbarre di passaggio a livello ad insindacabile giudizio dell'Ente competente, in ragione del traffico ferroviario che andrà a svilupparsi). La viabilità di servizio e l'annessa pista ciclabile vengono reperite da superfici destinate dal PTI vigente a: lotti di media e piccola dimensione, viabilità di servizio, parcheggi di relazione, verde pubblico, prati stabili di nuovo impianto.

### 11 - *Stralcio della viabilità di servizio del PTI vigente nella zona nord-ovest*

La previsione della nuova viabilità di cui alle modifiche n.6-7-9 e 10 determina lo stralcio integrale del tracciato di viabilità di servizio previsto dal PTI vigente e dei relativi parcheggi di relazione. Le superficie che si liberano vengono destinate a “Zona per insediamenti artigianali/industriali”, “Verde pubblico attrezzato e di connettivo”, “Prati stabili”, “Viabilità di supporto strutturale”, “Viabilità di servizio”.

### 12 – *Nuova area "Parcheggi di relazione -P4"*

La modifica prevede la realizzazione di un parcheggio attrezzato di superficie pari a circa mq 21.470 per la sosta a servizio dello scalo ferroviario, identificata con la sigla “P4”. L’area sarà accessibile per i veicoli mediante la viabilità di servizio di cui alla modifica n.10. In base alla proposta di variante al PTI non sono previsti accessi da ovest, fatta eccezione per l’accesso ciclopedonale che attraversa i binari, come indicato in zonizzazione.

La superficie del parcheggio, viene ricavata da aree destinate dal PTI vigente a lotti di media e piccola dimensione. La fascia di mitigazione paesaggistica e ambientale prevista dal PTI vigente e posizionata lungo il confine ovest dei lotti di media e piccola dimensione viene rimossa in quanto l’ampio parcheggio distanza di ulteriori 50m i lotti artigianali/industriali dal confine dell’ambito consortile. Va considerato inoltre che le “Zone per insediamenti artigianali/industriali”, nonché la zona “P4”, già prevedono l’individuazione di superfici a verde con funzione di mitigazione.

### 13 – *Riorganizzazione dei lotti produttivi nella zona nord-ovest del comparto*

La modifica prevede (assieme alle successive modifica 14 e 15) la riorganizzazione dei lotti produttivi nel settore dell’ambito consortile posto a nord dello scalo ferroviario. La modifica opera una riconfigurazione delle aree destinate a lotti di media e piccola dimensione individuate dal PTI vigente, che con la proposta di variante vengono definite (rinominate) Zone per insediamenti artigianali/industriali in analogia alle terminologia in uso nel PTI della ZIU (vedi direttiva di Piano n. 8).

Vista la riorganizzazione della viabilità interna all’ambito consortile (mod. 9 e 10) viene ridefinito lo schema funzionale dei lotti produttivi portando ad una riduzione nel numero ed un aumento della dimensione del singolo lotto.

Al confine sud dei lotti produttivi in corrispondenza dello scalo ferroviario viene riproposto lo “schema” di innesto delle misure mitigatorie del PTI vigente, ovvero i lotti produttivi vengono separati dallo scalo ferroviario mediante una fascia di verde pubblico attrezzato e di connettivo e, internamente ai lotti, una previsione di fascia di mitigazione paesaggistico ambientale.

Riguardo i prati stabili presenti, viene seguito lo stesso criterio del PTI vigente, quindi il verde pubblico attrezzato e di connettivo riporta in sovrapposizione la porzione di prato

stabile esistente (ex Inventario Regionale dei Prati Stabili) ed in continuità propone l'impiego del verde pubblico adiacente per il reperimento dei prati stabili di nuovo impianto.

#### *14 – Ampliamento della zona "scalo ferroviario e linee di connessione"*

La zona omogenea destinata dal PTI vigente a "scalo ferroviario e linee di connessione" viene ampliata complessivamente di circa 33.400mq, di cui oltre 20.000 mq ricavati dall'arretramento dei lotti produttivi a nord . La modifica è motivata dall'esigenza di reperire spazi per un'ulteriore binario e per l'incremento delle aree per il carico e scarico dei vagoni. L'ampliamento avviene verso nord reperendo l'area necessaria da superfici destinate prevalentemente dal PTI vigente a lotti di media e piccola dimensione, e da superfici a verde pubblico. Si rileva che la modifica interessa parzialmente un prato stabile ed un prato stabile di nuovo impianto, come rappresentati nella zonizzazione del PTI vigente. Si rammenta che le modifiche ai prati stabili trovano apposita trattazione nel capitolo sul "Contesto naturalistico e paesaggio".

#### *15- Stralcio di lotti di media e piccola dimensione*

La modifica prevede lo stralcio dei lotti produttivi nell'area indicata nell'Allegato 1. Le superfici interessate vengono convertite dalla proposta di variante a verde pubblico. Parte dei lotti di dimensione media e piccola interessati dalla modifica veniva collocata dal PTI vigente in corrispondenza di prati stabili così individuati dall'Inventario Regionale dei Prati stabili. La modifica operata dalla variante reintroduce su dette aree la destinazione di prato stabile. Nelle aree adiacenti ai prati stabili vengono introdotte - in ampliamento ed a complemento - superfici da destinare a prato stabile di nuovo impianto.

#### *16 – Modifica della viabilità - via Casali Leoncini*

Il tratto di viabilità di supporto strutturale di via Casale Leoncini, che va dall'intersezione con via Giovanni De Simon, verso nord fino al termine del lotto di grande dimensione (del PTI vigente), viene declassato dalla variante a viabilità di servizio. La rotatoria prevista dal PTI vigente a metà del tratto in parola, viene stralciata a completamento della modifica n.11. Vengono stralciate anche le aree per i parcheggi di relazione distribuite lungo l'arco. In base alla variante il tracciato viario nella sua conformazione viene pressochè confermato. Le modifiche interessano gli innesti ai nodi a nord e a sud, in quanto è necessario l'adattamento minimale delle geometrie, date le modifiche delle intersezioni. La modifica nel tratto terminale a sud determina una rettifica in riduzione dell'area classificata a "Verde privato". La variante prevede inoltre la realizzazione di un percorso ciclo pedonale sul lato est sino al raggiungimento dei Casali Leoncini.

### *17 – Modifica della viabilità - via Giovanni De Simon*

La modifica interessa il tratto di via Giovanni De Simon che si sviluppa parallelamente allo scalo ferroviario. Il tratto in parola viene declassato da viabilità di supporto strutturale a viabilità di servizio. Le geometrie dell'arco non vengono modificate. Viene riorganizzata invece l'intersezione con via Casali Leoncini: la previsione del PTI vigente di intersezione a rotatoria, viene sostituita da un'intersezione semplice. Considerato lo stralcio della viabilità di cui alla modifica n. 25, ovvero di parte della viabilità interna al lotto di grande dimensione (stabilimento Fantoni SpA), si riduce sensibilmente il ruolo dell'intersezione, per cui viene meno la necessità di realizzare il nodo a rotatoria del PTI vigente. La modifica è complementare alle modifiche 7, 9, 16, in quanto viene riorganizzato l'assetto viario dell'intero comparto industriale, per incentivare gli accessi posti sulla S.P.49 e i rispettivi archi di supporto strutturale e ridurre il carico veicolare sulla S.R.463, con particolare riferimento a i mezzi pesanti.

### *18 – Riorganizzazione dell'innesto di via Giovanni De Simon con la S.R.463*

La modifica interviene sul nodo di previsione tra via Giovanni De Simon e la S.R.463. Il nodo indicato dal PTI vigente come raccordo di progetto con viabilità territoriale esistente con funzione di connessione tra via Giovanni De Simon e la S.R.463, all'altezza dello scalo ferroviario, viene ridimensionato e semplificato dalla variante al PTI. La scelta determina la rettifica in riduzione del perimetro di PTI. Le aree all'interno del nuovo perimetro di PTI, interessate dalla modifica subiscono rettifiche morfologiche in relazione alle nuove geometrie della rotatoria in previsione. Le aree che per effetto della variante vengono a trovarsi all'esterno del perimetro di PTI, esulano dalla competenza del Piano e dovranno essere disciplinate dal PRGC del Comune di Osoppo. La modifica interessa inoltre un'area destinata dal PTI vigente a prato stabile di nuovo impianto. Come detto sopra le modifiche ai prati stabili trovano apposita trattazione nel capitolo sul "Contesto naturalistico e paesaggio".

### *19 – Modifica alla viabilità -via Giovanni De Simon e via delle Ferriere*

Gli archi di via Giovanni De Simon (tratto parallelo alla S.R.463) e via delle Ferriere fino all'intersezione con via Europa Unita viene declassato da viabilità di supporto strutturale a viabilità di servizio, in continuità con la modifica n. 17. La geometria dell' arco viene modificata nei tratti terminali per consentirne l'innesto sulle rotatorie di cui alla precedente modifica n.18 e successiva modifica n.20.

### *20 - Riorganizzazione del nodo di innesto di via Europa Unita con la S.R.463*

Il nodo indicato dal PTI vigente come raccordo di progetto con viabilità territoriale esistente con funzione di connessione tra via Europa Unita e la S.R.463, viene ridimensionato e

semplificato dalla variante al PTI. La modifica appartiene alle scelte operate dalla variante di riorganizzazione dall'assetto viabilistico del comparto dell'Alto Friuli.

Come detto per la precedente modifica la riorganizzazione del nodo implica la modifica dei tratti terminali della viabilità interna all'ambito consortile per la realizzazione dei bracci di innesto alla rotatoria.

La scelta determina la rettifica in riduzione del perimetro di PTI. Le aree all'interno del nuovo perimetro di PTI, che si vengono a liberare dalle previsioni viabilistiche vengono destinate dalla variante a viabilità di servizio, e verde pubblico attrezzato e di connettivo, ma si tratta di rettifiche morfologiche delle aree esistenti in adattamento alle geometrie della nova rotatoria di previsione. Le aree che per effetto della proposta di variante vengono a trovarsi all'esterno del perimetro di PTI, esulano dalla competenza del Piano e dovranno essere disciplinate dal PRGC del Comune di Osoppo. La modifica intessa un'area destinata dal PTI vigente a prato stabile di nuovo impianto. Come detto sopra le modifiche ai prati stabili trovano apposita trattazione nel capitolo sul tema "Contesto naturalistico e paesaggio".

#### *21 – Nuova rotatoria sulla S.R.463 con area "Parcheggi di relazione – P5"*

La variante al PTI prevede la realizzazione di una rotatoria sulla S.R.463 nella parte nord dell'ambito in prossimità del passaggio a livello, classificata come viabilità di supporto strutturale. Le superfici complementari al nodo vengono destinate a "Verde pubblico attrezzato e di connettivo". La modifica proposta prevede inoltre la realizzazione di un'area attrezzata per la sosta in sede propria, identificata nella zonizzazione come parcheggi di servizio alle aziende ed agli operatori con la sigla "P5". Le superfici residuali, lungo il confine della zona D1 per una fascia di circa 3m vengono destinate a "Verde pubblico attrezzato e di connettivo". La funzione principale della rotatoria è di moderazione del traffico, ovvero confermare il divieto di transito dei mezzi pesanti in direzione Osoppo e supportare detto divieto con una adeguata infrastruttura che consenta la manovra di inversione del senso di marcia. La rotatoria allo stesso tempo consente l'esecuzione in sicurezza delle manovre di ingresso e uscita dei veicoli nel e dal parcheggio "P5".

La modifica prevede la realizzazione di un collegamento ciclabile e pedonale del parcheggio e della S.R.463 con l'ambito consortile mediante l'attraversamento dei binari dello scalo ferroviario consortile (cfr. mod. 12) con la finalità generale di favorire - mediante le ciclabili - i percorsi casa-lavoro tra l'area industriale e l'abitato di Osoppo.

La modifica ha richiesto la rettifica del perimetro di PTI, onde includere al suo interno il nodo ed il parcheggio di previsione. Le superfici interessate dall'ampliamento del perimetro sono classificate dal PRGC del Comune di Osoppo come E4.1-Ambito agricolo di protezione e viabilità regionale di I° livello. La S.R. 463, già classificata dal PRGC, viene rappresentata nella zonizzazione del PTI vigente (ancorché fuori dall'ambito di competenza) come viabilità territoriale esterna al comparto.

## 22 – Modifica alla viabilità - via dell'Impresa

Via dell'Impresa, provenendo da nord viene troncata a partire dal terzo lotto di media e piccola dimensione immettendosi da nord. All'altra estremità dell'arco viene mantenuto un breve tratto di innesto di oltre 100 per l'accesso da ovest. La modifica deriva dalla presa d'atto dei nuovi assetti proprietari della ditta Fantoni Spa e, quindi, motiva da necessità operative gestionali del comparto. Ne deriva inoltre che le superfici sottratte alla viabilità e parcheggi di relazione vengono destinati dalla proposta di variante a zona per insediamenti artigianali/industriali.

## 23 – Modifica della viabilità - Via Europa Unita

La modifica interessa interamente via Europa Unita che per effetto della variante viene declassata da viabilità di supporto strutturale a viabilità di servizio e viene puntualmente riorganizzata.

In corrispondenza dell'ingresso allo stabilimento Fantoni SpA l'intersezione viene riorganizzata a rotatoria. Il tratto che prosegue verso est fino alla successiva intersezione in corrispondenza del confine comunale viene privato della sosta a raso lungo la viabilità e pertanto viene incorporata nelle superfici destinate a viabilità di servizio. La scelta trae motivazione dall'esigenza di reperire una corsia aggiuntiva per l'immissione dei mezzi pesanti all'interno del lotto produttivo (quindi per realizzare un miglioramento in termini di sicurezza stradale). In questo modo le manovre di immissione dei mezzi pesanti non creeranno ostruzione alla fluidità dei flussi veicolari su via Europa Unita.

La modifica prevede inoltre l'eliminazione di parte della viabilità di servizio esistente che costeggia il lotto dello stabilimento Ferriere Nord, non più funzionale, incorporando nella zona per insediamenti industriali sia le superfici destinate dal vigente PTI a tale viabilità che il lotto contiguo ad est.

L'intersezione con via Vilsbiburg viene riorganizzata a rotatoria.

Le rotatorie di previsione implicano la destinazione a verde pubblico attrezzato e di connettivo per le superfici incluse nelle aiuole spartitraffico e nell'isola centrale.

## 24 – Riorganizzazione a rotatoria del nodo di innesto di via Europa Unita con la S.P.49

L'innesto di via Europa Unita sulla Strada Provincia 49 viene riorganizzato con la previsione di una rotatoria all'intersezione con la S.P. 49. Le modifiche alla viabilità esistente sono limitate alla rettifica delle geometrie per il corretto innesto dell'arco esistente in rotatoria. La modifica prevede il reperimento di superfici da destinare a Verde pubblico, funzionali alla realizzazione dei nodi ( corone, spartitraffico, franchi).

La previsione della rotatoria sulla S.P. 49 ha richiesto la modifica in ampliamento del perimetro di PTI, includendo interamente il nodo. Con eccezione della Viabilità territoriale esistente esterna al comparto, si tratta di superfici non indicate dal PTI vigente in quanto fuori dall'ambito di competenza, ma destinate dal PRGC del Comune di Buja ad "Aree in salvaguardia per la realizzazione del collegamento stradale Cimpello – Gemona" e "Viabilità e trasporti".

### *25 – Stralcio di viabilità - via Casali Leoncini e via Pradaries*

La viabilità di supporto strutturale e viabilità di servizio composta da via Casali Leoncini (tratto a sud dei Casali Leoncini) e via Pradaries (tratto parallelo al precedente), per effetto della variante vengono stralciate ed incorporate nel lotto di grande dimensione (lotto Fantoni), limitatamente ai tratti in cui i due assi sono paralleli. Lo stralcio parimenti interessa le relative superfici di verde pubblico e parcheggi funzionali alle geometrie della viabilità. In questo modo vengono resi contigui i due lotti di grande dimensione ad est e ovest dello stralcio. Le linee di connessione ferroviarie vengono confermate.

### *26 – Modifica alla viabilità - via Casali Leoncini*

In stretta connessione con la precedente modifica viene rideterminata la viabilità nel restante tratto a sud che diversamente al tratto nord (mod. 25) viene mantenuta. Di questa modifica, in particolare, il tratto confermato di via Casali Leoncini viene declassato da viabilità di supporto strutturale a viabilità di servizio, nel contesto più generale di rifunzionalizzazione complessiva della viabilità ex CIPAF.

### *27 – Nuova area "Parcheggi di relazione - P3"*

La modifica prevede la trasformazione di parte dell'area destinata dal PTI vigente a lotto di grande dimensione e ubicato sul lato est di via Casali Leoncini (tratto sud) in zona per "Parcheggi di relazione – P3" con accesso da via Casali Leoncini e da via Vilsbiburg, motivato dalla carenza di parcheggi in sede propria (in alternativa od in sostituzione a quelli disposti lungo la viabilità nell'assetto vigente).

### *28 – Presa d'atto viabilità esistente di accesso a "Lotti di media e piccola dimensione"*

Il Comune di Buja con PAC "denominato "area ingresso 2" approvato con DCC n.60 dd. 22.12.1999, individua una servitù permanente per garantire l'accesso ai lotti che non hanno accesso diretto su via Vilsbiburg. Tale viabilità di accesso viene indicata dal PTI vigente come "lotti di media e piccola dimensione". Con la variante al PTI la superficie avente funzione di strada di accesso viene opportunamente classificata come "viabilità di servizio".

### *29 – Nuovo accesso con rotatoria all'ambito consortile a sud-est dalla S.P.49*

L'arco di via delle Nazioni Unite che nello stato di fatto termina ad est in corrispondenza dell'intersezione con via Praz dai Trois, viene prolungato fino ad innestarsi sulla S.P.49 mediante una nuova intersezione a rotatoria.

La previsione della nuova rotatoria sulla S.P.49 ha reso necessario l'ampliamento del perimetro della zona D1 per incorporare interamente il nodo e le rispettive pertinenze. Le



aree incorporate vengono destinate a viabilità di supporto strutturale, e verde pubblico attrezzato e di connettivo relativamente alle superfici necessarie per l'isola centrale, le aiuole spartitraffico e il verde esterno alla rotatoria. Si tratta di aree che in quanto esterne non erano disciplinate dal PTI e che sono indicate dal PRGC del Comune di Buja come "Viabilità e trasporti" e "Aree in salvaguardia per la realizzazione del collegamento stradale Cimpello-Gemona". All'interno del perimetro del vigente PTI le nuove aree per la viabilità e verde pubblico attrezzato e di connettivo vengono reperite da superfici attualmente destinate a lotti di media e piccola dimensione.

### *30 – Modifica della viabilità - via delle Ferriere e via Nazioni Unite*

La modifica interessa la viabilità di servizio rappresentata dall'arco via delle Ferriere-via delle Nazioni Unite che percorre in senso est-ovest il limite sud dell'ambito dell'Alto Friuli. La precedente, la presente e la successiva modifica 31 rendono possibile l'attraversamento dell'ambito dell'Alto Friuli da est a ovest, assumendo in questo modo la funzione di viabilità di supporto strutturale. La riclassificazione dell'asse ha reso necessaria la rimozione della sosta a raso, le cui superfici vengono convertite a verde pubblico attrezzato e di connettivo.

L'intersezione con via Praz dai Trois viene riorganizzata con una rotatoria per la migliore gestione dei flussi in ragione della nuova configurazione dell'asse viario.

### *31 – Riorganizzazione a rotatoria dell'accesso sud-ovest dalla S.R.463*

L'innesto di via Ferriere su via Rivoli, viene riorganizzato con un' intersezione a Rotatoria, la quale ha reso necessaria la modifica del perimetro della zona D1. La variante al PTI recepisce i contenuti del PRGC del Comune di Osoppo, che con variante n.13 ha ampliato il perimetro della zona D1 per prevedere la realizzazione della nuova rotatoria. La riorganizzazione del nodo si completa con l'indicazione grafica "accessi da chiudere" (simbolo di legenda).

### *32- Stralcio di viabilità - via Pradaries*

La modifica prevede lo stralcio della viabilità di servizio che secondo il PTI vigente collega via delle Nazioni Unite a Via Europa Unita formando un unico asse con via Pradaries. Le superfici che si vengono a liberare consentono l'unione dei due lotti di grande dimensione (PTI vigente) in un'unica zona per insediamenti industriali (PTI variante 1) che fungerà da "viabilità interna" per presa d'atto di situazione pre-esistente. La modifica rende necessario l'aggiornamento grafico dell'area a edificabilità limitata, la quale precedentemente costituita da due aree, separate da via Pradaries (PTI vigente), con la variante viene unita in un'unica fascia continua.

### *33 – Modifica lotto di media e piccola dimensione di via delle Ferriere*

Il lotto di media e piccola dimensione che si attesta su via delle Ferriere, per opera della variante viene incorporato nella zona per insediamenti industriali dello stabilimento Ferriere Nord SpA, per presa d'atto di situazione pre-esistente.

Figura1. – Estratto della tavola di zonizzazione del PTI vigente

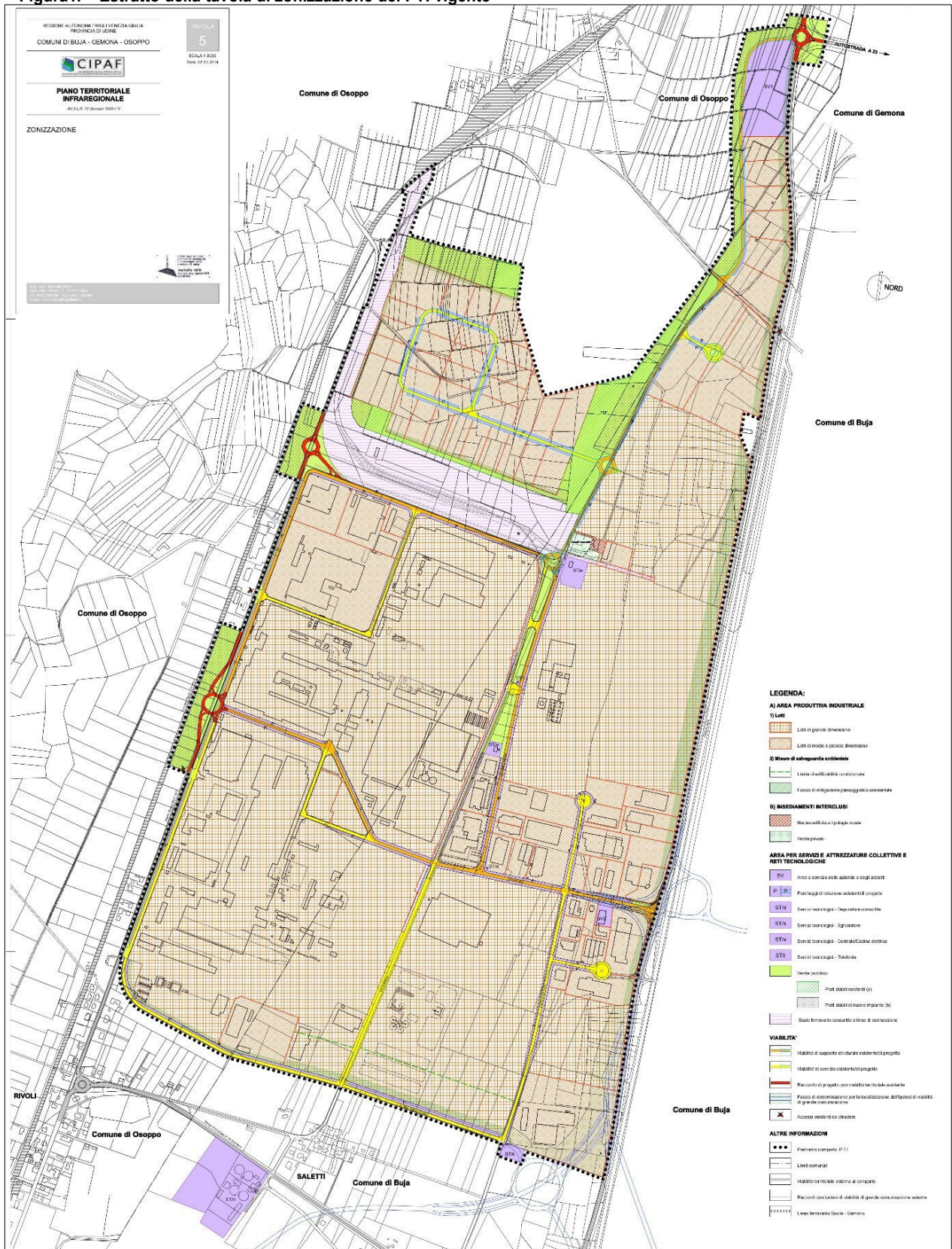




Figura 2. – Estratto della tavola di zonizzazione del PTI Variante n.1 (proposta di variante)

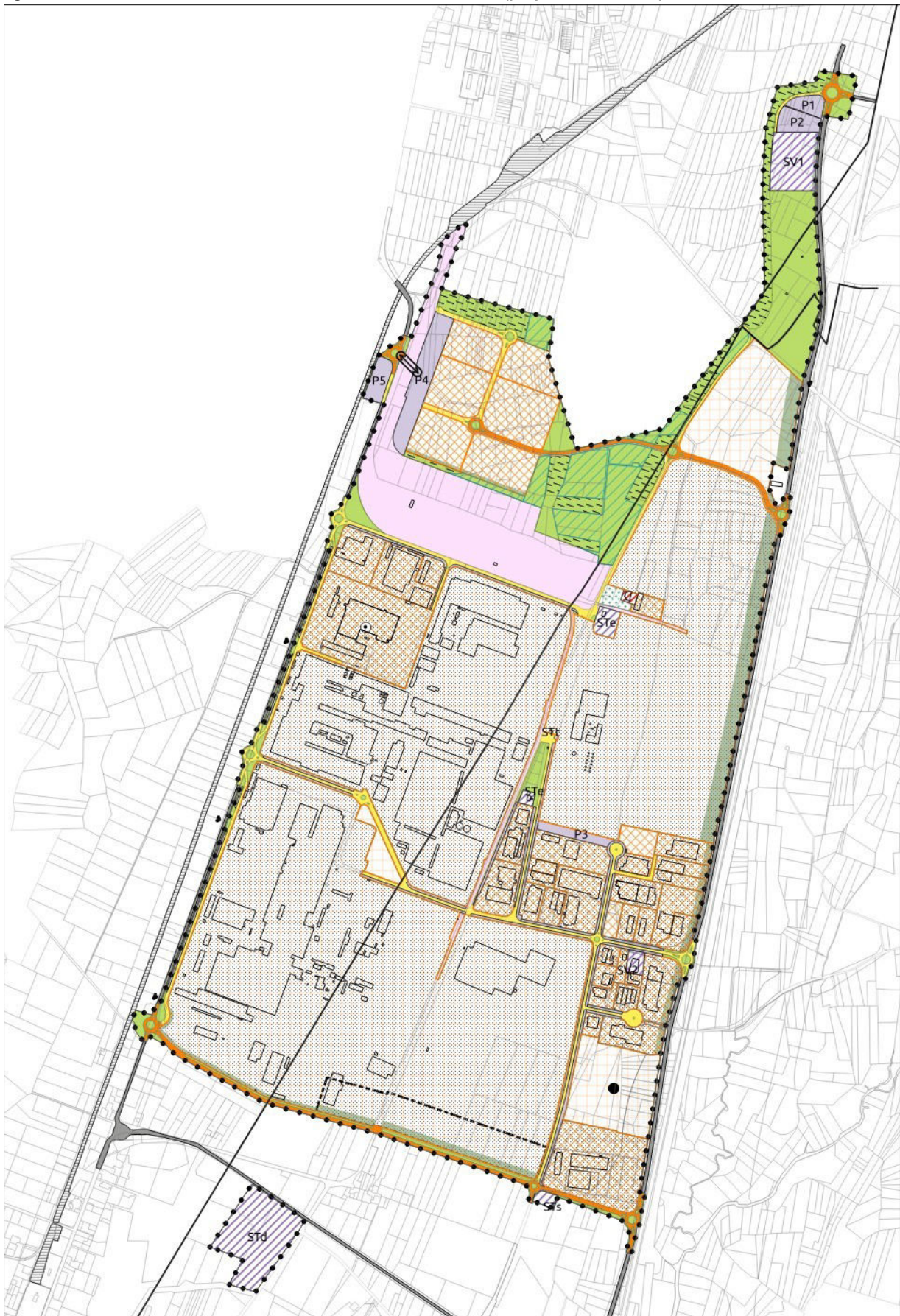
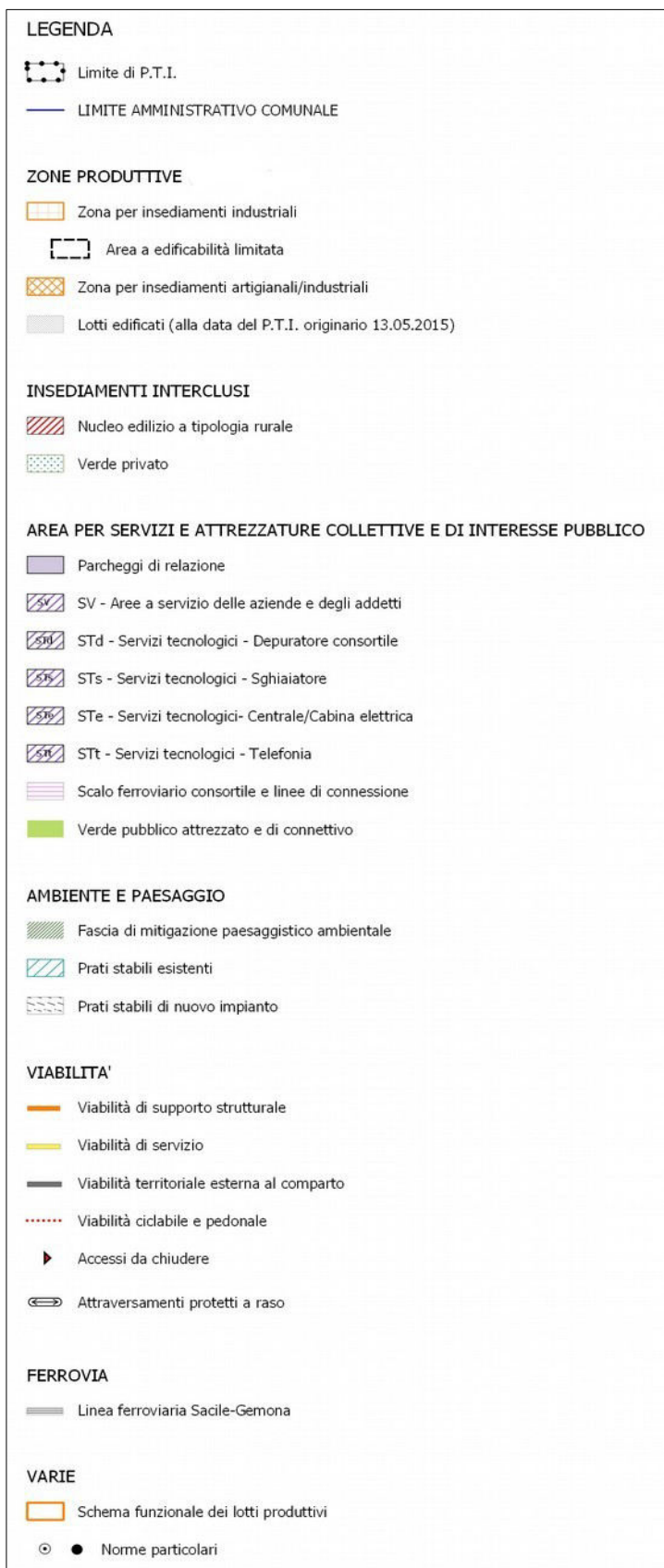


Figura 3. – Estratto della tavola di zonizzazione del PTI Variante n.1 - Legenda



## Il bilancio di variante

Le modifiche apportate dalla variante alla zonizzazione del PTI vigente con effetto sulle superfici delle zone territoriali omogenee (ZTO) vengono quantificate nella tabella 1. I dati riportano le superfici complessive delle ZTO del PTI vigente, della variante al PTI, la differenza in metri quadri e la variazione percentuale.

I dati computano anche le modifiche minimali dovute a pure correzioni grafiche ed adattamenti alla base cartografica non configurabili come modifiche di variante.

I valori delle due colonne finali vengono rappresentati anche in forma di grafico nelle figg. 4 e 5.

Tabella 1. – Bilancio delle modifiche alle ZTO.

<b>ZONE TERRITORIALI OMOGENEE</b>	<b>PTI VIGENTE sup mq</b>	<b>PTI VAR 1 sup mq</b>	<b>DIFF mq</b>	<b>DIFF %</b>
<b>ZONE PRODUTTIVE</b>				
Zona per insediamenti industriali	1.743.685	1.877.968	134.283	7,70%
Lotti edificati insediamenti industriali	-	1.722.796	-	-
Zona per insediamenti artigianali/industriali	803.953	529.155	-274.798	-34,18%
Lotti edificati insediamenti artigianali/industriali	-	385.167	-	-
Area a edificabilità limitata	63.561	65.630	2.069	3,26%
<b>INSEDIAMENTI INTERCLUSI</b>				
Nucleo edilizio a tipologia rurale	1.342	1.342	0	0,00%
Verde privato	4.090	3.887	N/S*	-
<b>AREE PER SERVIZI E ATTREZZATURE COLLETTIVE</b>				
Parcheggi di relazione**	86.412	89.073	2.661	3,08%
Aree a servizio delle aziende e degli addetti	35.411	24.771	-10.640	-30,05%
Servizi tecnologici	47.673	50.546	2.873	6,03%



ZONE TERRITORIALI OMOGENEE	PTI VIGENTE sup mq	PTI VAR 1 sup mq	DIFF mq	DIFF %
<b>AMBIENTE E PAESAGGIO</b>				
Fascia di mitigazione paesaggistico ambientale	96.981	84.700	-12.281	-12,66%
Verde pubblico attrezzato e di connettivo	185.131	285.907	100.776	54,43%
Prati stabili	51.022	77.545	26.523	51,98%
Prati stabili di nuovo impianto	93.754	73.075	-20.679	-22,05%
<b>VIABILITÀ</b>				
Viabilità di supporto strutturale	48.741	41.120	-7.621	-15,64%
Viabilità di servizio	68.832	86.032	17.200	24,99%
Raccordo di progetto con viabilità territoriale esistente	10.886	-	-	-
Viabilità territoriale esterna al comparto	72.106	69.910	-2.196	-3,05%
Viabilità ciclabile e pedonale	-	2.498ml	-	-
<b>FERROVIA</b>				
Scalo ferroviario consortile e linee di connessione	160.129	193.600	33.471	20,90%
Linea ferroviaria Sacile-Gemona	81.716	81.716	0	0,00%

\*dato non significativo (N/S)= modifica di superficie <500mq

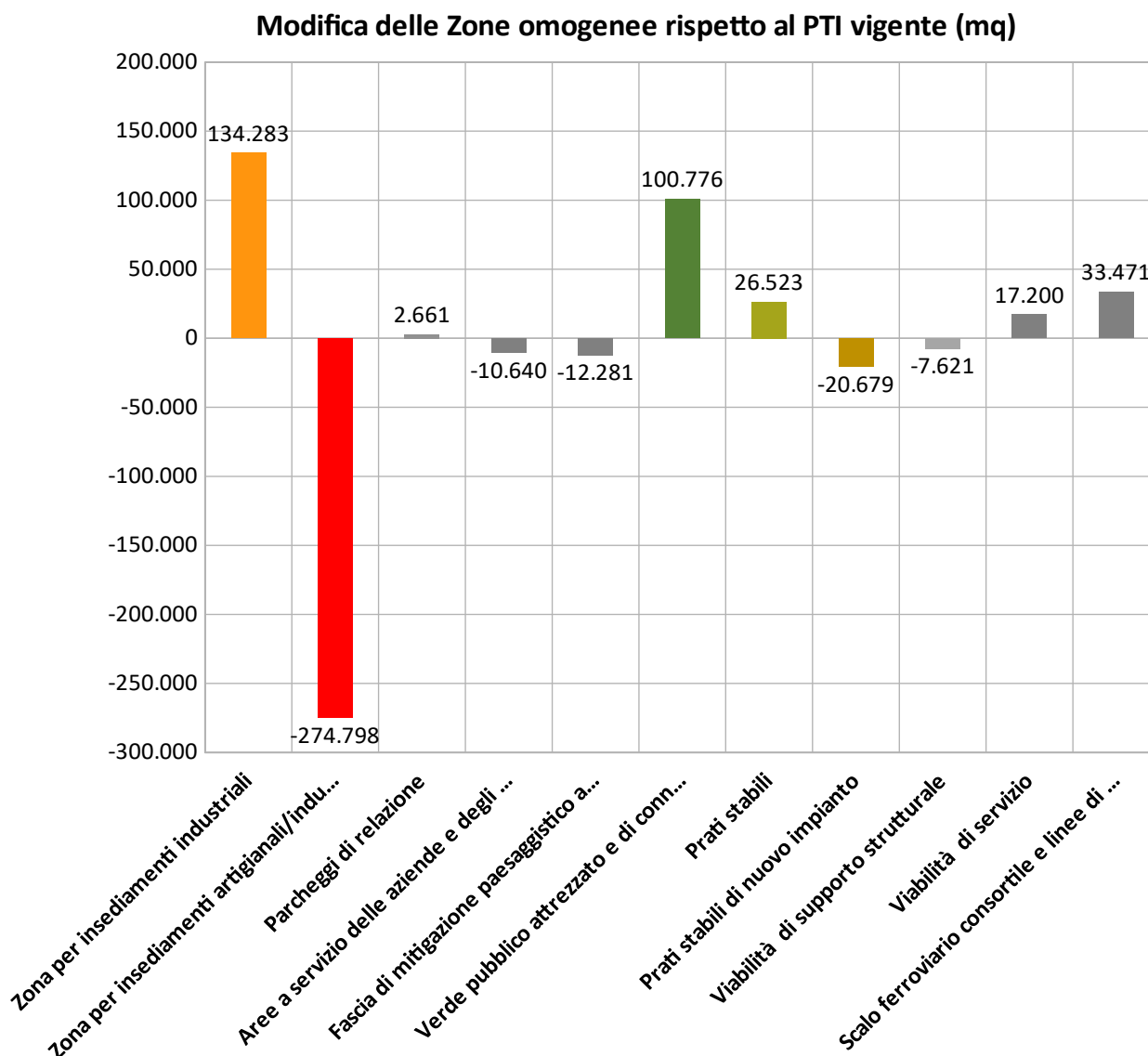
\*\*Dato aggregato comprensivo di tutte le tipologie di parcheggio indicate nell'art.8.3."Parcheggi di Relazione" delle NTA della variante n.1(relazione,interscambio, attrezzati di servizio,....)

I dati della tabella 1 ed i grafici successivi (figg. 4-5) pongono in evidenza su quali zone omogenee hanno maggior incidenza in termini quantitativi le modifiche di variante.

Le ZTO maggiormente interessate dalle modifiche in termini di superficie sono le zone produttive, le zone a verde pubblico, lo scalo ferroviario e le zone dei prati stabili, le cui variazioni vengono di seguito commentate. Le restanti ZTO, interessate da variazioni di entità minore, trovano trattazione in modo disaggregato nel precedente capitolo, nella corrispondenza della descrizione delle singole modifiche alla zonizzazione.



Figura 4 - Istogramma della variazione di superficie delle ZTO\*.



\* Non vengono riportate le grafico le ZTO invariate, gli elementi lineari e le ZTO stralciate a livello di Norme Tecniche di Attuazione.

### Il bilancio delle zone produttive

Per le zone produttive risultano evidenti le due variazioni di segno opposto. La zona per insediamenti industriali (ex Lotti di grandi dimensioni di PTI vigente) subisce un incremento pari a +134.283 mq (+7,7%), mentre la zona per insediamenti artigianali/industriali (ex Lotti di media e piccola dimensione di PTI vigente) viene ridotta di -274.798 mq (-34,2%). In termini complessivi le zone produttive (zona per insediamenti industriali + zona per insediamenti artigianali/industriali) subiscono una riduzione di 140.515 mq. A fronte di una consistente riduzione di superficie delle zone per insediamenti artigianali/industriali dovuta allo stralcio delle zone poste nella zona nord del comparto (mod. 4 – 9 -10 – 12 - 14 -15 ), l'incremento delle zone per insediamenti industriali deriva prevalentemente dalla trasformazione di zone per insediamenti artigianali/industriali (mod. 5 – 27 – 33).

L'incremento restante delle ZTO produttive è ascrivibile alla trasformazione di zone destinate alla viabilità (mod. 25 parzialmente – 22 – 23 parzialmente – 32).

Si evidenzia quindi che al netto della complessiva e significativa riduzione di superficie delle zone produttive, e del conseguente alleggerimento del carico insediativo, il nuovo assetto dei lotti produttivi non va in ogni caso ad interessare nuove aree per le quali sia richiesta la trasformazione di suoli naturali rispetto al PTI vigente. Si tiene a sottolineare che anche la modifica n. 25 la quale interviene su aree parzialmente destinate dal PTI vigente a verde pubblico, riguarda aree che nello stato di fatto sono pavimentate e già riconosciute di utilizzo dell'adiacente lotto produttivo.

### Il bilancio del verde pubblico attrezzato e di connettivo

Nella variante n.1 al PTI è particolarmente significativo l'incremento delle superfici destinate a verde pubblico attrezzato e di connettivo (ex Verde pubblico di PTI vigente). Complessivamente la ZTO aumenta di 100.776 mq con un incremento percentuale del 54%. L'incremento è riconducibile alle modifiche n. 2 - 4 – 15 - 11 parzialmente, 29 e 31, tutte collocate nella parte nord dell'ambito consortile ad eccezione della n.29 e 31. Tra queste, risultano particolarmente significative dal punto di vista ambientale le modifiche di stralcio delle zone produttive (mod. 4- 15), le quali vengono sostituite da zone a verde pubblico attrezzato. Il duplice beneficio ambientale è quello di ridurre il carico insediativo industriale dell'ambito e aumentare al contempo in modo cospicuo la dotazione di verde attraverso il reperimento di aree estese e di concentrazione, in grado di elevare non solo la quantità in termini di superficie, ma anche la qualità del verde grazie alla loro unitarietà. Particolarmente rilevante è il reperimento della zona a verde pubblico attrezzato di cui alla modifica n. 15 la quale si sovrappone ampiamente a superfici ove risiedono prati stabili consentendone la tutela diversamente dalle previsioni del PTI vigente.

Gli stralci di aree a verde pubblico ancorchè ampiamente compensanti dall'incremento di cui sopra sono dovuti alle modifiche n.9 -10 -14 – 18 – 20 -25. Le modifiche 18 e 20 significative dal punto di vista quantitativo non vanno considerate come stralcio di aree verdi in quanto la loro esclusione dal perimetro di PTI non ne modifica la destinazione d'uso, la cui attribuzione diviene competenza del PRGC del Comune di Osoppo. La modifica n.25 come già commento sopra, interessa parzialmente superfici di verde pubblico, ma si tratta di superfici già pavimentate e autorizzate all'asservimento delle funzioni del lotto produttivo.

Nel computo complessivo sono incluse anche le modifiche minori in aumento e riduzione del verde pubblico attrezzato e di connettivo (prevalentemente in aumento) riconducibili alla riorganizzazione della rete viaria. La ridefinizione dei nodi con l'impiego di soluzioni a rotatoria consente il reperimento puntuale di superfici di verde pubblico nelle isole centrali e nelle rispettive aiuole sparti traffico. In modo marginale determinano modifica delle superfici a verde pubblico attrezzato e di connettivo anche la ridefinizione di bracci e raccordi viabilistici. Dato il carattere puntuale e marginale di quest'ultima tipologia di modifiche non si procede alla loro singola descrizione che viene rimandata al cap. "viabilità e traffico".

### Il bilancio dello scalo ferroviario e linee di connessione

La zona omogenee di PTI denominata scalo ferroviario e linee di connessione misura nello stato di fatto complessivamente mq 160.129 mq. Le superfici sono comprensive dello scalo ferroviario e delle aree ove insistono i binari all'interno dell'ambito consortile. La variante al PTI prevede un ampliamento dello scalo ferroviario pari a 33.471 mq ovvero del 20% dell'intera ZTO. L'ampliamento (mod. 14) riguarda unicamente lo scalo e la rispettiva connessione alla linea ferrovia Sacile-Gemona. Le aree interessate sono classificate dal PTI vigente come Lotti di media e piccola dimensione, verde pubblico e prati stabili esistenti e di nuovo impianto. Dal punto di vista ambientale è rilevante segnalare l'interessamento parziale di un prato stabile esistente. Va tuttavia rilevato che per effetto delle modifiche n.11 - 13 e 15, vengono liberate da previsioni insediative equivalenti superfici appartenenti i medesimi prati stabili interessati. Per quanto riguarda il prato stabile di nuovo impianto stralciato dalla variante, viene sempre garantita le superficie di prati stabili di nuovo impianto sufficiente alla compensazione dei prati stabili esistenti interessati da previsioni insediative.

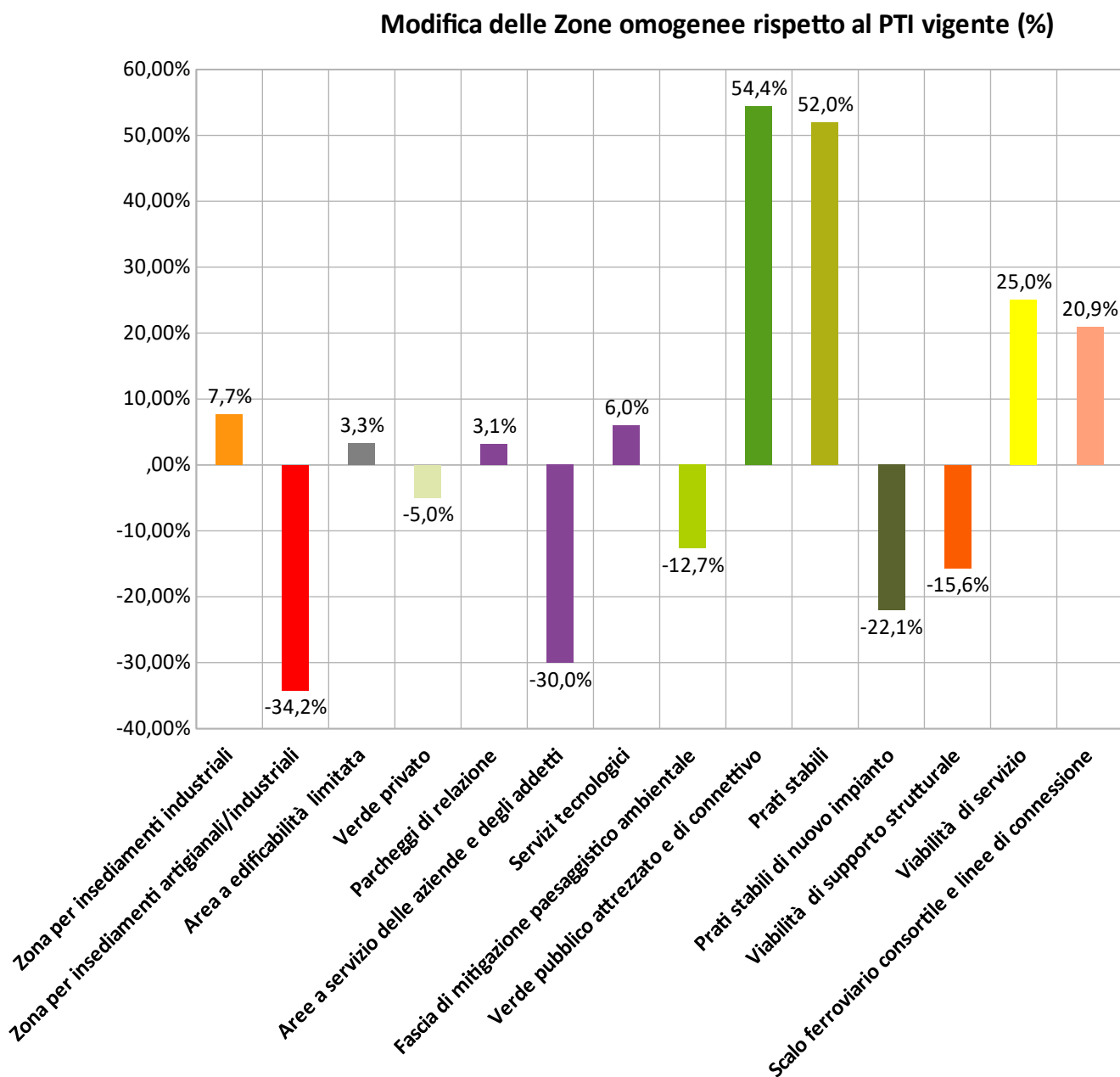
Le superfici a verde pubblico interessate trovano ampiamente compensazione nelle superfici a verde pubblico attrezzato e di connettivo reperite dalla variante nella parte nord del comparto consortile.

### Il bilancio dei prati stabili

Le modifiche ai prati stabili prevedono un incremento di superficie destinata a prati stabili pari a 26.523 mq. Si tratta di superfici individuate dall'Inventario regionale dei prati stabili, che per effetto delle modifiche della variante vengono liberate da previsioni insediative, consentendo il mantenimento dei prati stabili esistenti indicati dall'Inventario. Per converso i prati stabili di nuovo impianto subiscono una riduzione pari a 20.733 mq in quanto si riduce l'esigenza di superfici a compensazione dei prati stabili esistenti.

Il tema dei prati stabili trova trattazione nello specifico capitolo del presente rapporto preliminare "Contesto naturalistico e paesaggio".

Figura 5. – Istogramma della variazione percentuale di superficie delle ZTO.



\* Non vengono riportate nel grafico le ZTO invariate, gli elementi lineari e le ZTO introdotte o stralciate a livello di Norme Tecniche di Attuazione.

## Le modifiche alle norme tecniche di attuazione

Le modifiche alle norme tecniche di attuazione apportate dalla variante n.1 al PTI vigente vengono illustrate nel presente capitolo. L'illustrazione si divide in:

- a. Enunciato cardine del "PTI unitario" ed inquadramento generale delle modifiche normative introdotte in variante n. 1 al "PTI parziale" dell'Alto Friuli;

b. Descrizione delle modifiche normative introdotte in variante.

a. Enunciato cardine del “PTI unitario” ed inquadramento generale delle modifiche normative introdotte in variante n. 1 al “PTI parziale” dell’Alto Friuli

A titolo di premessa generale occorre rammentare l’enunciato cardine (di livello normativo-regolamentare) del *PTI unitario COSEF*, di cui la variante n. 1 per l’ambito dell’Alto Friuli costituisce componente “parziale”: l’Amministrazione del Consorzio ZIU, già nel 2017, dispose espressamente che, a tale livello normativo, il PTI “*persegue l’omogeneità gestionale sui quattro ambiti territoriali mediante estensione dei principi ispiratori già fissati degli articoli 4, 5 e 6 delle NTA del PTI ZIU (“condizioni e criteri per la gestione dei lotti”, “condizioni e criteri per l’accettabilità delle nuove attività produttive” e “disposizioni generali sulle aree produttive”) anche nell’ottica del riconoscimento dello status di APEA*”. Sulla base di tale enunciato le norme del PTI dell’Alto Friuli (“PTI parziale”) vengono pertanto riorganizzate funzionalmente con aggiornamenti ed integrazioni, in particolare per ciò che concerne gli artt. 4 e 5 vigenti ed altri articoli che - *per fattuale analogia con ZIU (in termini di contenuti e prassi) ed in relazione “all’unitaria competenza di COSEF”* - vengono posti in linea con lo “schema normativo” già consolidato nell’area udinese al fine di realizzare uniformità gestionale/applicativa tra territori, come evidenziato nello *Schema di inquadramento generale* che segue.

Di particolare interesse in termini di effetti sull’ambiente si rileva che la variante n.1 al PTI, nel rispetto della normativa di settore e dei piani sovraordinati integra le NTA (art.4) del PTI vigente con requisiti ambientali specifici per le tutele delle varie componenti ambientali, che, vengono declinati nei paragrafi:

- a) Sicurezza idraulica e tutela del suolo;
- b) Salvaguardia delle risorse idriche;
- c) Qualità dell’aria – emissioni in atmosfera;
- d) Emissioni olfattive;
- e) Impatto acustico esterno;
- f) Gestione dei residui e dei prodotti di lavorazione;
- g) Risparmio energetico;
- h) Illuminazione artificiale ed inquinamento luminoso;
- i) Prescrizioni geologiche;
- l) Criteri ed indicazioni relativi al contesto territoriale in cui è situato il lotto produttivo.

Tale integrazione pone in chiave prescrittiva e gestionale gli obiettivi del documento “Politica ambientale” del COSEF, richiamato al cap. 2.3 “I regolamenti e altri strumenti”.

**Schema di inquadramento generale:** *ri-numerazione articoli NTA vigente rispetto variante n.1, tema principale ad oggetto dell’articolo nonché evidenza dell’operata analogia dell’articolato NTA ZIU con NTA Alto Friuli*

Tab.6 -Schema di inquadramento generale

n° articolo vigente	n° articolo variante 1	nuovo art.	tema principale ad oggetto dell'articolo	adozione schema ZIU per analogia contenuti
Art. 1	<b>Art. 1</b> RIFERIMENTI URBANISTICI E DURATA DEL P.T.I.	no	Accorpamento contenuti degli artt. 1 e 2 del PTI originario (2015) in un unico articolo (art. 1)	Si
Art. 2				
Art. 3	<b>Art. 2</b> DEFINIZIONI	no	Inserimento riferimenti alle definizioni previste dalla L.R. 19/2009 conservando solo alcune di quelle contenute nel PTI ex CIPAF	Si
	<b>Art. 3</b> DOCUMENTI COSTITUTIVI LA VARIANTE	Si	Elencazione documenti costitutivi la variante	Si
Art. 5	<b>Art. 4</b> CONDIZIONI E CRITERI PER LA GESTIONE DEI LOTTI	no	Spostato ex art. 5 in art. 4 secondo l'enunciato del PTI unitario, con adeguamenti ed aggiornamenti funzionali, per uniformità gestionale e sulla base dello schema ZIU; I temi connessi alla lettere b), c), e), f) sono già rinvenibili nell'art. 5 vigente, spostati ed aggiornati nel nuovo articolo 4 per quanto sopra evidenziato.	Si*
Art. 4	<b>Art. 5</b> CONDIZIONI E CRITERI PER L'ACCETTABILITA' DELLE NUOVE ATTIVITA' PRODUTTIVE ED ELENCO TIPOLOGIE	no	Spostato ex art. 4 in art. 5 secondo l'enunciato del PTI unitario, per uniformità gestionale (es. riferimenti a Commissione Tecnica COSEF) e sulla base dello schema ZIU; Confermate (ovvero mantenute) le tipologie ammissibili/escluse all'insediamento in Alto Friuli del testo vigente, attualizzate rispetto ai riferimenti normativi ad oggi in vigore;	Si
	<b>Art. 5bis</b> DISPOSIZIONI GENERALI SULLE AREE PRODUTTIVE	Si	Accorpamento in unico articolo delle disposizioni comuni già parzialmente rinvenibili entro gli artt. 6 e 7 delle Zone Produttive (che sono trasposti nelle lettere a, b, f, g, h con contenuti ulteriori, integrati sulla base dello schema ZIU); obiettivo: semplificazione e razionalizzazione delle tematiche "gestionali generali" (eliminazione di ridondanze);	Si**
Art. 6	<b>Art. 6</b> ZONA PER INSEDIAMENTI INDUSTRIALI	no	Rinominato titolo articolo per analogia di funzioni con ZIU, con adeguamenti ed aggiornamenti in fattuale coerenza con disposizioni di PRGC nonché miglioramento leggibilità del testo (eliminazione ridondanze, vedi art. 5bis)	Si ***
Art. 7	<b>Art. 7</b> ZONA PER INSEDIAMENTI ARTIGIANALI / INDUSTRIALI	no	Rinominato titolo articolo per analogia di funzioni con ZIU, con adeguamenti ed aggiornamenti in fattuale coerenza con disposizioni di PRGC nonché miglioramento leggibilità del testo (eliminazione ridondanze, vedi art. 5bis)	Si ***
Art. 8.1- 8.2	<b>Art. 8</b> AREE A SERVIZIO DELLE AZIENDE E DEGLI ADDETTI	no	Rinominato titolo articolo per analogia di funzioni con ZIU, stralciando le disposizioni relative ad "altre zone" del testo vigente (che è stato riorganizzato nel nuovo Capo IV, vedi successivo art. 12) poiché ritenute non coerenti con i contenuti di tale articolo; Ai paragrafi 8.1 e 8.2 riorganizzata funzionalmente la disciplina per aree a servizio delle aziende e degli addetti (SV1 e SV2) in coerenza con disposizioni di PRGC; Introdotta nuovo paragrafo (8.3) per nuove previsioni di parcheggi P1, P2, P3, P4, P5, con aggiornamento disposizioni dei parcheggi di relazione e di interscambio;	Si ***
Art. 8.3	<b>Art. 9</b> SCALO	no	Rinumerato articolo (cioè scorporato dall'articolo 8) per un	Si ***

n° articolo vigente	n° articolo variante 1	nuovo art.	tema principale ad oggetto dell'articolo	adozione schema ZIU per analogia contenuti
	FERROVIARIO CONSORTILE E LINEE DI CONNESSIONE		miglioramento della leggibilità del testo; Il testo è stato mantenuto (ovvero confermato nei contenuti vigenti)	
Art. 8.4	<b>Art. 10</b> VERDE PUBBLICO ATTREZZATO E DI CONNETTIVO	no	Rinumerato articolo (cioè scorporato dall'articolo 8) per un miglioramento della leggibilità del testo, innestando la dicitura completa del verde "attrezzato e di connettivo";	Si ***
Art. 8.5	<b>Art. 11</b> AREA PER IMPIANTI TECNOLOGICI		Rinumerato articolo (cioè scorporato dall'articolo 8) per un miglioramento della leggibilità del testo, in analogia allo schema ZIU;	Si ***
Art. 9 Art. 10	<b>Art. 12</b> INSEDIAMENTI INTERCLUSI	Si	Accorpamento, per miglioramento della leggibilità del testo, in unico articolo di Nucleo edilizio a tipologia rurale (mediante inserimento nuovo punto 12.1) con giardino annesso (mediante inserimento nuovo punto 12.2) e relativa descrizione; aggiornamento dei riferimenti alle disposizioni edilizie vigenti LR 19/2009, con conferma contenuti/indici previgenti.	Si ***
Art. 11	<b>Art. 13</b> VIABILITA' STRADALE	no	Rinumerato, con adeguamento (per la revisione della rete viaria di cui alla zonizzazione) ed aggiornamento delle descrizioni delle classi della viabilità (rif. Studio Viabilità, a firma ing. Honsell);	Si
Art. 12	<b>Art. 14</b> FERROVIA	no	Rinumerato, con contenuto invariato (confermato)	-
Art. 11, commi (parziale)	<b>Art. 15</b> ELEMENTI DI MOBILITA' NON MOTORIZZATA	Si	Spostate le disposizioni dei commi "viabilità pedonale" e "viabilità ciclabile" dell'art. 11 in quanto ritenute più congrue a questo articolo rispetto lo schema viario proposto in variante; Obiettivo: favorire gli spostamenti casa-lavoro, anche per le novità azzonativa di previsioni di pista ciclabile e parcheggio P4.	Si
Art. 13	<b>Art. 16</b> ESSENZE ARBOREE ED ARBUSTIVE	no	Rinumerato, con organizzazione su 3 commi (similmente a ZIU) con miglioramento della leggibilità del testo; Innesto precisazioni integrative su utilizzi preferibili di associazioni vegetali autoctone, e disposizioni integrative su realizzazione di fasce di mitigazione (barriere verdi) all'interno dei singoli lotti; Sostanziale conferma di indici e contenuti.	Si
Art. 14	<b>Art. 17</b> PRATI STABILI	no	Rinumerato, organizzato funzionalmente su 2 commi (similmente a schema ZIU); Confermati i contenuti ed i riferimenti.	-
Artt. 6 e 7, lett. f) (parziale)	<b>Art. 18</b> AREE ED ELEMENTI DI MITIGAZIONE AMBIENTALE	Si	Spostata in tale nuovo articolo la norma particolare " <i>fascia di mitigazione ambientale</i> " delle Zone produttive (del testo vigente), con integrazione di precisazioni per miglioramento della leggibilità del testo; Adozione ossatura normativa di ZIU mediante innesto lettere a) caratteristiche generali, lettera b) destinazioni d'uso ammesse e lettera c) indici e prescrizioni.	Si
Art. 15	<b>Art. 19</b> FASCIA DI RISPETTO DEGLI ELETTRODOTTI	no	Rinumerato, con aggiornamento alle disposizioni vigenti; Confermati riferimenti alle modalità per il calcolo fasce di rispetto.	-
Art. 16	<b>Art. 20</b> FASCIA DI RISPETTO DEL METANODOTTO	no	Rinumerato, contenuto confermato (invariato)	-
Art. 17	<b>Art. 21</b> LIMITI DI RISPETTO DEL DEPURATORE	no	Rinumerato, con innesto di disposizione che ammette solo costruzione di strutture edilizie connesse al funzionamento degli impianti	-
Art. 18	<b>Art. 22</b> FASCIA DI	no	Rinumerato, contenuto confermato (invariato)	-

n° articolo vigente	n° articolo variante 1	nuovo art.	tema principale ad oggetto dell'articolo	adozione schema ZIU per analogia contenuti
	DETERMINAZIONI E PER LA LOCALIZZAZIONE DELL'IPOTESI DI VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE			
Art. 19	<b>Art. 4, lettera i)</b>	si	Spostato interamente all'art. 4, lettera i. (poiché le "prescrizioni geologiche" ex art. 19 non risultano pertinenti al Capo 6° "norme transitorie e finali" del testo vigente); Innesto di tali disposizioni nell'art. 4 secondo lo schema ZIU; Obiettivi generali conseguiti: nel confermare il parere vigente del Servizio geologico si opera innesto di tre ulteriori commi per la necessità gestionale-operativa di concreto "ri-allineamento tra norme (di carattere geologico) dei Piani".	Si
	<b>Art. 23</b> COSTRUZIONI PREESISTENTI	Si	Disposizioni riguardanti le "costruzioni preesistenti" nei casi di destinazioni d'uso contrastanti.	Si
	<b>Art. 24</b> APPLICAZIONE STRUMENTI URBANISTICI ED INDIRIZZI PREVIGENTI	Si	Norma di raccordo per necessità di conferma contenuti di alcune nelle tavole grafiche facenti parte del PTI originario ex Cipaf	Si
	<b>Art. 25</b> ABROGAZIONI	Si	Norma di abrogazione PTI originario ex Cipaf per gli effetti della approvazione della variante n. 1	Si
Art. 20	-	-	Eliminato	-
Art. 21	<b>Art. 26</b> RINVIO	no	Norma di rinvio	Si
	<b>Art. 27</b> RINVIO DINAMICO	Si	Norma di rinvio dinamico	Si

\* innesto nella struttura della norma Alto Friuli dello schema-tipo già presente nella norma ZIU: lettera a) Sicurezza idraulica e tutela del suolo, lettera b) Salvaguardia delle risorse idriche, lettera c) Qualità dell'aria – emissioni in atmosfera, lettera d) Emissioni olfattive, lettera e) Impatto acustico esterno; lettera f) Gestione dei residui e dei prodotti di lavorazione; lettera g) Risparmio energetico ; lettera h) Illuminazione artificiale ed inquinamento luminoso; lettera i) prescrizioni geologiche; lettera l) Criteri ed indicazioni relativi al contesto territoriale in cui è situato il lotto produttivo.

\*\* innesto nella struttura della norma Alto Friuli dello schema-tipo della norma ZIU: lettera a) Modalità conformative dei lotti; lettera b) Residenze di servizio; lettera c) Sistemazione aree scoperte dei lotti ed opere di mitigazione; lettera d) Piazzali e depositi esterni; lettera e) Collocazione impianti di lavorazione; lettera f) Deroga all'altezza degli edifici produttivi; lettera g) Accesso ai lotti; h) Parcheggi stanziali e di relazione; i) Tettoie di copertura dei parcheggi stanziali.

\*\*\*innesto nella struttura della norma Alto Friuli dello schema-tipo della norma ZIU: lettera a) caratteristiche generali, lettera b) destinazione d'uso, lettera c) indici urbanistici ed edilizi, lettera d) procedure di attuazione, lettera e) norme particolari;

## b. Descrizione delle modifiche normative introdotte in variante

Con riferimento al precedente **Schema di inquadramento generale** e all'allegato **Progetto Norma**, che riporta nel testo (in colore **blue**) l'evidenza delle modifiche introdotte con la variante, si riporta nel seguito l'illustrazione delle principali modifiche normative introdotte in variante con specifico focus sugli aspetti di rilevanza ambientale o di natura strategica per il COSEF connessi alle modifiche di variante. In questo capitolo non vengono riportate le modifiche di mera valenza formale (reimpaginazione, formattazione testo, riorganizzazione dei paragrafi, numerazioni, miglioramento leggibilità testo



normativo con innesto precisazioni/simboli di rinvio a zonizzazione etc.) in quanto privi di effetti sui contenuti e le prescrizioni delle NTA, nonché aspetti privi di effetti sull'ambiente.

#### Articoli 1-3 delle NTA modificate

L'impostazione dei primi articoli delle Norme è stata modificata, accorpando i contenuti degli artt. 1 e 2 del PTI originario (2015) in un unico articolo (art. 1). E' stato dato esplicito riferimento all'ambito di riferimento territoriale del PTI ex Consorzio CIPAF, ora di competenza COSEF, che riguarda l'Alto Friuli nonché gli estremi del Decreto del Presidente della Regione, di approvazione del summenzionato PTI originario. Per quanto attiene alle definizioni degli indici urbanistici ed edilizi, l'articolo 2 fa espresso riferimento a quelle previste dalla L.R. 19/2009 (art. 3), conservando solo alcune delle definizioni contenute nel PTI ex CIPAF. Sono state inserite sette nuove definizioni, funzionali alle nuove disposizioni della variante n. 1, quelle di "superficie fondiaria", "indice di fabbricabilità fondiaria", "superficie coperta", "rapporto di copertura", "altezza", "distanza dai confini" e di "barriere verdi". E' stato poi creato ex novo un articolo riportante i documenti costitutivi del Piano (art. 3) e la funzione dello studio della viabilità che viene considerato a tutti gli effetti facente parte integrante e sostanziale della variante anche se non materialmente allegato alla stessa.

#### Articoli 4, 5 e 5bis delle NTA modificate

In ossequio all'enunciato cardine del **PTI unitario COSEF**, come inquadrato nel paragrafo precedente, si è proceduto a estendere - contestualizzandoli - i principi ispiratori già fissati dagli articoli delle NTA del PTI ZIU (*"condizioni e criteri per la gestione dei lotti"*, *"condizioni e criteri per l'accettabilità delle nuove attività produttive"*) agli articoli 4 e 5 delle norme previgenti in Alto Friuli, che pertanto vengono riorganizzati funzionalmente con aggiornamenti ed integrazioni pertinenti al contesto, anche nell'ottica dell'eventuale formale riconoscimento dello status di area ecologicamente attrezzata (APEA). Giova peraltro rilevare che le norme di attuazione dei Piani Territoriali esistenti in ZIU ed Alto Friuli ("PTI originario" ex CIPAF e variante n. 7 al PTI ZIU) risultano già coerenti con i principi ispiratori delle aree ecologicamente attrezzate, anche grazie all'adozione di un sistema di gestione ambientale dell'Ente secondo la norma UNI EN ISO 14001:2015 che il Consorzio applica già a ZIU e Alto Friuli<sup>1</sup>.

Si realizza pertanto un complessivo miglioramento di tali articoli che vengono riorganizzati (e rinumerati) similmente alla struttura delle norme di attuazione del PTI della ZIU, per aderire agli enunciati di valenza strategica dell'ente COSEF definiti preliminarmente dal CdA consortile. Si mira pertanto a realizzare, dal punto di vista operativo-gestionale, una corrispondenza univoca di riferimento all'art. 5 delle NTA sia della ZIU che dell'Alto Friuli, e, conseguentemente, per entrambi i comparti "parziali", specifico rinvio al "Regolamento di gestione delle aree" già disciplinato nei PTI vigenti.

Inoltre, in ottemperanza al citato enunciato per la formazione del PTI unitario, viene innestato un nuovo articolo (5bis "disposizioni generali sulle aree produttive") che sostanzialmente accorpa e razionalizza in un unico articolo alcune disposizioni generali in precedenza rinvenibili negli articoli 6 e 7 del testo originario.

---

<sup>1</sup> Il Consorzio implementerà progressivamente il Sistema di Gestione Ambientale (ISO 14001:2015) in essere anche agli altri ambiti gestiti, cioè Aussa Corno e Cividalese.

Nel dettaglio, per l'**art. 4**, sono state considerate principalmente le tematiche e le normative ambientali sopravvenute. In tal senso, innanzitutto, sono stati migliorati gli standard ambientali di riferimento (le c.d. "condizioni per la gestione"), intervenendo su alcune condizioni esistenti (es. gestione delle acque, emissioni in atmosfera, rumore, risparmio energetico) ed inserendo tematiche che non erano state precedentemente prese in considerazione come le prescrizioni geologiche specifiche per il contesto territoriale, anche avuto riguardo del PAI.

Si segnala inoltre:

- con riferimento alle lettera a) sicurezza idraulica e tutela del suolo e lettera f) gestione dei residui e dei prodotti di lavorazione si concretizza il ri-allineamento "reciproco" delle disposizioni in tema di sicurezza idraulica e gestione dei residui attualmente rinvenibili nei PRGC (specificatamente Osoppo) "trasferendo" o "ricalcando" le corrispondenti prescrizioni entro (alcuni commi del) PTI.

- con riferimento alla lettera i) prescrizioni geologiche dell'art. 4:

- occorre rammentare, a titolo di premessa generale, che nell'ambito della formazione del Piano Territoriale Infraregionale approvato con D.P.G.R. n. 0205/Pres. del 08.07.2002 sono state confermate le previsioni dello "Studio geologico-tecnico dell'area industriale Udine Sud" (1998-1999) approvato dal Servizio Geologico Regionale con parere prot. AMB/2632-UD/PG/V del 30.01.2001. Le previsioni del predetto Studio furono attualizzate (nel contesto della formazione del PTI vigente, approvato nel 2015), con particolare riferimento alle aree di ampliamento, ed attestano la compatibilità con le condizioni geomorfologiche, litologiche e idrologiche del territorio. A seguito delle verifiche di compatibilità delle aree soggette alla Variante n. 1 al P.T.I. con le condizioni geologiche, geomorfologiche e idrologiche del territorio nonché alle disposizioni in materia di invarianza idraulica il giudizio di compatibilità è confermato (mediante "asseverazione" del dr. geol. Valentinuz).

- nello specifico, la norma al comma 1 richiama integralmente il parere vigente del Servizio Geologico regionale prot. n. ALP6/33248/UD/PG/V del 23.06.2006, integrando con le parti in **colore blue** a titolo di precisazione.

- il comma 2, che è contenuto nelle norme di carattere geologico dei PRGG di Buja e Osoppo in modo identico, ma non era presente nel PTI vigente, aderisce alla necessità gestionale-operativa di concretizzare il "ri-allineamento tra Piani" e pertanto "riprende" tali disposizioni;

- il comma 3 incorpora, assorbendo, di fatto quanto previsto delle norme geologiche di Osoppo pertinenti/applicabili al contesto ("*Nel caso di nuove edificazioni, i parametri geotecnici da utilizzare dovranno tenere in debito conto della superficialità della falda al fine di individuare una corretta scelta fondazionale che tenga conto anche di eventuali sottopressioni idriche.*") e Buja ("*in relazione alle caratteristiche geotecniche dei terreni, prima di nuove edificazioni devono essere assunti in situ i necessari parametri geotecnici che consentano di individuare una corretta scelta fondazionale*"). Si ravvisa anche in questo caso la necessità gestionale-operativa di concretizzare il "ri-allineamento tra Piani";

- il comma 4 che è una norma di chiusura con rinvio alle disposizioni geologiche dei due Comuni (ovviamente per quanto non normato dal PTI). La filosofia del comma è quella di avere la massima aderenza e, quindi, conformità, rispetto al quadro di riferimento (parere geologico e norme comunali in primis).

Nel dettaglio, per l'**art. 5**, si segnala ulteriormente quanto segue:

- il paragrafo 5.1 è confermato con miglioramento leggibilità testo, aggiornato con le disposizioni intervenute in materia di VIA/S.C.R. e inseriti commi relativi le prassi

consolidate in ZIU relativamente l'iter di ammissibilità di nuovi insediamenti/ampliamenti nonché indicati precisi riferimenti dei compiti della Commissione Tecnica.

- Per ciò che concerne il paragrafo 5.2 restano confermati gli elenchi delle tipologie delle attività insediabili/escluse nel comparto industriale di cui all'ex paragrafo 4.2 lett. A), B), C) del testo vigente, i quali vengono solo spostati al paragrafo 5.2 del "Progetto norma" ed aggiornati rispetto ai riferimenti normativi ad oggi in vigore;

I contenuti raccolti all'interno dell'art. **5bis**, discendono dalle modifiche apportate ai corrispondenti precetti riportati in precedenza negli artt. 4 e 5. Pertanto, anche le modifiche apportate all'art. 5bis rispondono all'esigenza di dare attuazione a quanto stabilito dal citato principio di valenza strategica del COSEF, mediante integrazione dei contenuti, che si raccordano con i contenuti dei nuovi articoli 4 e 5 in particolare per quanto attinente alle attività all'aperto ed alla sistemazione delle aree esterne che risponde anche all'esigenza di raccordo con le modifiche apportate all'art. 18 riguardanti una maggiore valorizzazione del "verde" privato e consortile nell'ambito della zona industriale. Inoltre tali disposizioni di carattere generale (sulle aree produttive) si applicano, in minima parte, anche ai servizi collettivi (principalmente art. 8.1 e 8.2)<sup>2</sup>.

In sintesi, in particolare per gli articoli 4, 5 e 5 bis viene operata un'armonizzazione del P.T.I. vigente con il quadro territoriale unitario del COSEF che tiene conto dei principi ispiratori della Politica Ambientale dell'Ente.

#### Articoli 6, 7 delle NTA modificate

Nel dettaglio, oltre a quanto evidenziato al precedente paragrafo di inquadramento generale, per l'**art. 6**, si segnala ulteriormente quanto segue:

- Per ciò che concerne le destinazioni d'uso e interventi ammessi si segnala:
  - il miglioramento della leggibilità del testo: innesto precisazioni alle destinazioni vigenti (riconfermate) anche mediante armonizzazione terminologie (es. di viabilità), per necessità coerenza interna tra NTA del PTI stesso; - armonizzazione con l'art. 5bis (disposizioni generali sulle aree produttive) relativamente le residenze di servizio; - necessità gestionale-operativa di adeguamento/aggiornamento tipologie d'uso nel comparto (a seguito ricognizione stato di fatto o per recepimento di specifiche istanze provenienti dalle Ditte) per *"magazzini a servizio delle attività produttive"*, *"aree di parcheggio a prevalente utilizzo dei vettori che operano per lo stabilimento industriale e opere e servizi connessi"*; - inserimento nuova destinazione *"stoccaggi e depositi temporanei di rifiuti connessi con le attività svolte all'interno dell'insediamento"* precisando che si fa riferimento ai depositi temporanei allestiti e gestiti nelle condizioni e nei termini previsti dalla vigente normativa e agli stoccaggi autorizzati di rifiuti prodotti o comunque gestiti (es. attraverso operazioni di recupero) all'interno degli stabilimenti industriali, anche per la messa in riserva gli stessi prima della lavorazione; inserimento nuova destinazione in analogia a quanto già ammesso in area ZIU per *"attività di ricerca, sperimentazione ed innovazione connessi alla tipologia di attività prevalente"*;
  - Per ciò che concerne gli Indici urbanistici ed edilizi in considerazione della necessità gestionale-operativa di concretizzare il "ri-allineamento tra Piani" (PRGC/PTI): - si conferma il rapporto di copertura al 50% max; - si è in particolare perfezionato il concreto ri-allineamento con le disposizioni dell'art. 17 del PRGC BUJA (cfr. nei casi di

<sup>2</sup> Nota al testo del *Progetto Norma*: i meri elenchi/numerazioni/denominazioni tavole possono considerarsi definitivi al termine della procedura di screening VAS (entro le NTA).

ampliamento e/o sopraelevazione di fabbricato, della distanza dalla viabilità di servizio, dallo scalo ferroviario).

- Per ciò che concerne le “norme particolari” in considerazione della necessità gestionale-operativa già citata, si concretizza - in particolare entro il PTI - il ri-allineamento e verifica della coerenza con le disposizioni dei PRGC per l'indice di copertura max dei “lotti già edificati alla data del P.T.I. originario” (per gli edifici esistenti che abbiano saturato o che siano prossimi alla saturazione del RC, almeno 45%). Inoltre si prevede l'inserimento di un nuovo comma comma riguardante la possibilità di realizzazione di tettoie a copertura dei parcheggi stanziali interni al lotto, armonizzato con l'art. 5bis (disposizioni generali sulle aree produttive) nonché, in via generale, un miglioramento della leggibilità del testo normativo, ed un rinvio alla legenda di zonizzazione per l'ubicazione specifica delle attività di autotrasporto con esercizio prevalente a supporto delle aziende insediate.

Nel dettaglio, oltre a quanto evidenziato al precedente paragrafo di inquadramento generale, per l'**art. 7**, si segnala ulteriormente quanto segue:

- Per ciò che concerne le destinazioni d'uso e interventi ammessi si segnala: - il miglioramento della leggibilità del testo: innesto precisazioni alle destinazioni vigenti (riconfermate) anche per concreta armonizzazione con le “corrispondenti diciture” dei PRGC di OSOPPO e BUJA (es. “*attività di trasporto di persone e di merci*” del Piano di Buja); - necessità gestionale-operativa di adeguamento/aggiornamento tipologie d'uso nel comparto (cfr. a seguito ricognizione stato di fatto o per recepimento di specifiche istanze provenienti dalle Ditte) per “*depositi e magazzini<sup>3</sup>, anche se non connessi allo svolgimento di attività produttiva*”; - armonizzazione con l'art. 5bis (disposizioni generali sulle aree produttive) relativamente le residenze di servizio; - inserimento di nuova destinazione “*attrezzature e impianti tecnologici ed energetici*” che è stata inserita per attuare l'analogia di disposizione di ZIU in Alto Friuli (direttiva PTI UNITARIO); inserimento nuove destinazioni “*stoccaggi e depositi temporanei di rifiuti connessi con le attività svolte all'interno dell'insediamento*” e “*attività di ricerca, sperimentazione ed innovazione connessi alla tipologia di attività prevalente*” con le medesime argomentazioni indicate corrispondentemente all'art. 6; - si è perfezionato il concreto ri-allineamento con le disposizioni del PRGC BUJA per innesto di nuova destinazione “*attività di autotrasporti e servizi connessi*” (anche in analogia a quanto già consentito in area ZIU) ed integrata una precisa disposizione, di natura prettamente gestionale-operativa (anche per ragioni di coordinamento tra Piani), per gli “*edifici esistenti alla data del P.T.I. originario (DPReg 096/Pres. del 13.05.2015), a destinazione diversa da quella consentita nella zona*”, in cui sono dettagliati/limitati gli interventi ammessi.

- Per ciò che concerne le gli Indici urbanistici ed edilizi in considerazione della necessità gestionale-operativa di concretizzare il “ri-allineamento tra Piani” (PRGC/PTI): - si conferma il rapporto di copertura al 50% max; - si stralciano tutte le disposizioni di carattere generale, ricondotte/accomunate, come detto, all'art. 5bis (disposizioni generali sulle aree produttive); - (analogamente alle disposizioni dell'art. 6) si perfeziona il concreto ri-allineamento - entro il PTI - con il dettaglio delle disposizioni dell'art. 17 del PRGC BUJA (es. nei casi di ampliamento e/o sopraelevazione di fabbricato, della distanza dai confini di proprietà, distanza dalla viabilità di servizio, locale e comprensoriale, dallo scalo ferroviario);

---

<sup>3</sup> Il termine magazzini si riferisce sia a magazzini al chiuso che a depositi esterni, i due termini sono apparentemente sinonimi ma la voce “magazzino” fa riferimento a edificio e quella di “deposito” no. La distinzione nei termini è data anche dalla L.R. 19/2009 che usa le due parole accostate e lega quella di deposito con “aperto”.

- Per ciò che riguarda le “norme particolari” in considerazione della necessità gestionale-operativa già citata, si concretizza - in particolare entro il PTI - il ri-allineamento e verifica della coerenza con le disposizioni dei PRGC per l'indice di copertura max dei “lotti già edificati alla data del P.T.I. originario” (per gli edifici esistenti che abbiano saturato o che siano prossimi alla saturazione del RC, almeno 45%); - si limita la possibilità di insediamento alle attività di autotrasporto (solo) nell'ambito a nord dello Scalo; - inserimento di specificazione indici e parametri per la realizzazione dei depositi all'aperto (altezze limitate a m. 6).

#### Articoli 8, 9 e 10 delle NTA modificate

Nel dettaglio, oltre a quanto evidenziato al precedente paragrafo di inquadramento generale, per l'**art. 8**, si segnala ulteriormente quanto segue:

- Artt. 8.1 e 8.2:
  - aggiornamento delle descrizioni della zona “SV” del testo vigente (“caratteristiche generali”) specificando trattarsi di “*Insedimenti ed attività per servizi alle aziende SV1*” (art. 8.1) distinti da quanto “riorganizzato” nella disciplina dell'art. 8.2 (*Insedimenti ed attività per servizi alle aziende SV2*);
  - stralcio di disposizioni non più pertinenti alla nuova articolazione in tre sub-zone omogenee (SV1, SV2, parcheggi). A titolo di esempio si è ad es. operato lo stralcio delle prescrizioni dei “*servizi di supporto all'autotrasporto*” che - nel testo vigente (ex art. 8.1, lettera d.1.3) - riporta contenuti non più pertinenti all'articolo 8.3 (dedicato ai servizi per le aziende). In ogni caso la disciplina dei parcheggi del nuovo articolo 8.3 è stata redatta sulla base dello **Studio sulla viabilità**, citato nell'art.3 (con analisi, valutazioni e validazioni di supporto della normativa introdotta in variante in materia di parcheggi, schema della rete viaria ed elementi di mobilità non motorizzata);
- Art. 8.1 (SV1): per ciò che concerne le destinazioni d'uso e interventi ammessi si segnala: - il miglioramento della leggibilità del testo stralciando le classi di destinazioni d'uso non più pertinenti o i contenuti prescrittivi di “carattere comune” (es. “*sistemazione aree scoperte interne all'ambito*”) che sono pertinenti all'art. 5 bis;
- Art 8.1 (SV1):\_per ciò che concerne Indici urbanistici ed edilizi si perfeziona il concreto ri-allineamento - entro il PTI - con il dettaglio delle disposizioni dell'art. 17 del PRGC BUJA (es. nei casi di Parcheggi di relazione inserimento di indici per l'attività di somministrazione di alimenti e bevande rispetto le “rimanenti attività”);
- Art 8.1 perciò che riguarda le “norme particolari” è stata innestata nuova disciplina del “Centro Direzionale”, di iniziativa consortile (opportunità di carattere gestionale-operativo da realizzarsi a nord del comparto);
- Art. 8.2 (SV2) per ciò che concerne le destinazioni d'uso e interventi ammessi si segnala - analogamente all'art. 8.1 - il generale aggiornamento delle destinazioni per scorporo in due zone distinte (SV1 e SV2, come detto) e, per ciò che concerne Indici urbanistici ed edilizi, si perfeziona analogo ri-allineamento - entro il PTI - con il dettaglio delle disposizioni dell'art. 17 del PRGC;
- Art. 8.3 (parcheggi): è stato implementato e “normativamente riorganizzato” (sullo schema ZIU) il nuovo paragrafo riguardante le nuove previsioni di parcheggi P1, P2, P3, P4, P5 (vedi Bozza di Zonizzazione), con aggiornamento della disciplina dei parcheggi di relazione (individuati lungo la viabilità oppure accentrati/concentrati arealmente come nel

caso del parcheggio P3) e di interscambio. Tali disposizioni, come già evidenziato, sono stati “supportati” da specifici approfondimenti in materia di viabilità<sup>4</sup>.

Per l'**art. 9** nulla da rilevare, in quanto restano invariati i contenuti del testo vigente. Nel dettaglio, oltre a quanto evidenziato al precedente paragrafo di inquadramento generale, per l'**art. 10**, si segnala che è stato operato l'innesto di precisazioni su “barriera verde” in analogia alla struttura normativa ZIU (per finalità simili) e su obbligo conservazione dei prati stabili esistenti nel caso del reperimento del verde per nuove edificazioni.

#### Articoli 11 e 12 delle NTA modificate

Nel dettaglio, oltre a quanto evidenziato al precedente paragrafo di inquadramento generale, per l'**art. 11**, si segnala ulteriormente quanto segue: è stato operato un miglioramento del testo con innesto terminologie “attualizzate”; inserimento di nuove disposizioni per esigenze di manufatti accessori al ciclo depurativo e per spazi a deposito/vani tecnici per il personale addetto e per il consorzio (con relativi indici).

Per l'**art. 12** nulla di ulteriore da rilevare: si rimanda tout-court alle descrizioni riportate nel precedente *Schema di inquadramento generale*.

#### Articoli 13, 14 e 15 delle NTA modificate

Nel dettaglio, oltre a quanto evidenziato al precedente paragrafo di inquadramento generale, per l'**art. 13**, si segnala ulteriormente quanto segue: stralcio dei commi “viabilità pedonale” e “viabilità ciclabile” ritenuti non più attuali al contesto ed alle nuove previsioni di variante (vedi successivo articolo 15 espressamente dedicato agli “Elementi di mobilità non motorizzata”).

Per l'**art. 14** nulla da rilevare, in quanto restano invariati i contenuti del testo vigente.

Nel dettaglio, oltre a quanto evidenziato al precedente paragrafo di inquadramento generale per l'**art. 15** si segnala ulteriormente quanto segue: nuova organizzazione dell'articolo su tre paragrafi dedicati a “viabilità ciclopedonale”, “viabilità ciclabile”, “protezione dell'utenza ciclo-pedonale”.

#### Articoli 16, 17 e 18 delle NTA modificate

Nel dettaglio, oltre a quanto evidenziato al precedente paragrafo di inquadramento generale per l'**art. 16** si segnala ulteriormente quanto segue: innesto di precisazioni integrative su utilizzi preferibili di associazioni vegetali autoctone, e disposizioni integrative su realizzazione di fasce di mitigazione (barriere verdi) all'interno dei singoli lotti. Sostanziale conferma di indici e contenuti.

Per gli **artt. 17 e 18** si rimanda tout-court alle descrizioni riportate nel precedente *Schema di inquadramento generale*.

#### Articoli da 19 a 22 delle NTA modificate

Trattasi di disposizioni su “fasce e limiti di rispetto”: si rimanda tout-court alle descrizioni riportate nel precedente *Schema di inquadramento generale*.

---

<sup>4</sup> Trattasi di approfondimento specialistico: Studio sulla viabilità dell'Alto Friuli a cura dell'ing. Fiorella Honsell

### Articoli da 23 a 27 delle NTA modificate

Trattasi di disposizioni transitorie e finali che vengono attualizzate sullo schema ZIU, per analogia di contenuti riguardanti i seguenti temi:

- disposizioni riguardanti le “*costruzioni preesistenti*” nei casi di destinazioni d’uso contrastanti (art. 23);
- per ciò che concerne l’“*applicazione strumenti urbanistici ed indirizzi previgenti*” si confermano alcune delle indicazioni contenute nelle tavole grafiche facenti parte del PTI originario ex Cipaf (art. 24);
- l’art. 25 contiene due commi inerenti le “*abrogazioni*” (elenco e indicazioni riferimenti);
- gli articoli 26 e 27 disciplinano le disposizioni di “*rinvio*” e “*rinvio dinamico*”, analogamente alle NTA ZIU.

Si rinvia - in ogni caso - al **Progetto Norma**, allegato al presente rapporto preliminare (All.2) che riporta **in carattere blue nel testo** l’evidenza specifica delle modifiche introdotte con la variante, nonché, per eventuali raffronti di dettaglio alle **Norme vigenti del PTI ex CIPAF**, consultabili al seguente url: [https://www.COSEF.fvg.it/sites/default/files/downloads/all.2\\_-\\_norme\\_attuazione.pdf](https://www.COSEF.fvg.it/sites/default/files/downloads/all.2_-_norme_attuazione.pdf)

### **Le modifiche alla carta dei vincoli**

La variante n.1 al PTI opera un aggiornamento alla carta dei vincoli del PTI. L’aggiornamento consiste nel recepire vincoli già esistenti e di valenza sovraordinata, pertanto si può ritenere tale aggiornamento di mera valenza cartografica e terminologica, e quindi privo di effetti sull’ambiente.

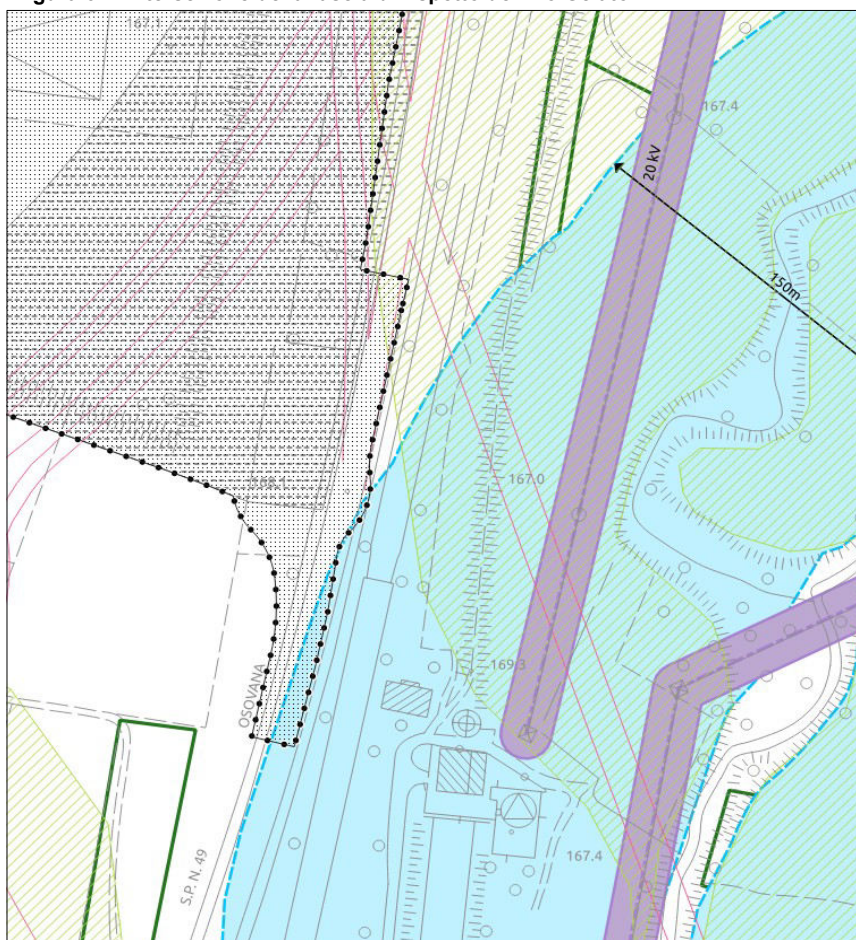
Per completezza di illustrazione viene dato riepilogo delle modifiche introdotte.

### Perimetro di PTI

Il perimetro di PTI viene aggiornato secondo la conformazione della presente variante. La modifica determina un’intersezione marginale (ca. 400 mq) con la fascia di rispetto del corso d’acqua Rio Gelato, ex Dlgs 42/2004, art.142, lett.c) iscritto nell’elenco delle acque pubbliche della Provincia di Udine con il n. 401 (cfr.fig.6). Le destinazioni d’uso previste nella zonizzazione della variante al PTI in ogni caso prevedono per l’area d’intersezione “verde pubblico attrezzato e di connettivo” e “viabilità di supporto strutturale” (vedi modifica n. 29). Si tratta di aree indicate dal PRGC vigente del Comune di Buja come “Viabilità e trasporti” e “Aree in salvaguardia per la realizzazione del collegamento stradale Cimpello-Gemona”.

L’ampliamento prevede anche l’inclusione all’interno del perimetro di PTI dell’area occupata dal depuratore consortile. L’area stessa del depuratore è oggetto di ampliamento (cfr. mod.8). Tale ampliamento va ad intersecare nella sua terminazione a sud ovest una fascia minimale della zona di pericolosità P1 del PAI di misura variabile inferiore ai 4 m di spessore e i 160 mq di superficie.



**Figura 6. – Intersezione della fascia di rispetto del Rio Gelato**

### Fascia di rispetto del Rio Gelato

La fascia di rispetto del corso d'acqua Rio Gelato, ex Dlgs 42/2004, art.142, lett.c), viene aggiornata recependo le geometrie originali del Piano Paesaggistico Regionale.

### Prati stabili

La variante sostituisce i prati stabili indicati dal PTI vigente recependo le aree indicate dall'Inventario Regionale dei prati stabili aggiornamento 2019.

### Zone di pericolosità idraulica

La variante introduce la rappresentazione della zone di pericolosità idraulica recependo le aree indicate dal vigente Piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino idrografico del fiume Tagliamento (P.A.I.).

### Elettrodotti e fasce di rispetto

La variante conferma le linee degli elettrodotti indicate dal PTI vigente. In aggiunta vengono rappresentate le fasce di rispetto per le linee 220 kV ,132 kV e 20 kV come



distanze di prima approssimazione (DPA) da intendersi indicative in quanto le DPA cogenti saranno verificate nei singoli casi dall'ente gestore.

#### Depuratore consortile e fascia di rispetto

Il perimetro del depuratore consortile viene incluso nel perimetro di PTI e viene adattato morfologicamente all'assetto catastale. La fascia di rispetto di 100m dal depuratore viene ridefinita di conseguenza.

## **PARTE I - CARATTERISTICHE DEL PIANO O DEL PROGRAMMA** (punto 1 , allegato I alla parte II del D.Lgs. 152/06)

### **1. IN QUALE MISURA IL PIANO O IL PROGRAMMA STABILISCE UN QUADRO DI RIFERIMENTO PER PROGETTI ED ALTRE ATTIVITÀ.**

Il PTI vigente è stato redatto e gestito dal C.I.P.A.F. (Conorzio per lo sviluppo Industriale ed economico della zona Pedemontana dell'Alto Friuli). Con il processo di riordino dei consorzi avviato a seguito dell'entrata in vigore della L.R. 20 febbraio 2015, n.3, come stabilito all' art.62, comma 5, lettera d), numero 1, il C.I.P.A.F. è entrato a fare parte del Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli (C.O.S.E.F.), il quale ne assorbe anche le funzioni di pianificazione territoriale.

La presente variante viene quindi redatta dal C.O.S.E.F. in aggiornamento al vigente PTI dell'ambito industriale dell'Alto Friuli. Nelle more della redazione del PTI unitario per l'intero ambito di competenza del C.O.S.E.F., si procede con una variante dai contenuti puntuali, riguardante unicamente l'ambito industriale dell'Alto Friuli.

Il quadro strutturale e l'assetto territoriale definiti dal PTI vigente in ogni caso non subiscono modificazioni sostanziali e vengono di fatto confermati.

In termini generali, il PTI, strumento di piano introdotto dalla L.R. 18 gennaio 1999 n°3, poi aggiornata dalla L.R. 20 febbraio 2015 n.3, costituisce un quadro di riferimento strategico per rispondere all'esigenza di gestire una pluralità di funzioni e necessità proprie delle zone industriali di interesse regionale, che gli altri strumenti pianificatori, per struttura e tempistiche non sono in grado di gestire.

La rapidità dei cambiamenti nel mercato e la conseguente mutabilità della domanda di insediamento, nonché la differenziazione tipologica delle attività produttive e di servizi, rendono necessaria una visione d'insieme, al passo con le trasformazioni in atto.

Per essere in grado di attrarre nuovi investitori, è necessario generare le condizioni necessarie a captare nuove scelte localizzative. A tal riguardo la dotazione infrastrutturale, sia di trasporto, intese nelle sue diverse modalità, che di comunicazione, la presenza di bacini di manodopera di alta qualificazione, la presenza di istituzioni per il servizio alle imprese, sono tutti fattori determinanti. A ciò va aggiunta l'importanza di creare un ambito capace di coniugare un'elevata funzionalità dei singoli lotti, con un elevato livello di interconnessione tra funzioni diverse, atte a soddisfare le esigenze degli addetti e operatori dell'ambito, durante l'intera giornata lavorativa. Tutto ciò garantendo la compatibilità con il contesto urbanizzato e la salvaguardia degli aspetti naturalistici e ambientali.

Il PTI ha inoltre la capacità di affiancare alle scelte di livello strategico, scelte di tipo puntuale, che possono essere definite sia in risposta alle nuove opportunità e necessità emergenti nella gestione del comparto, sia in risposta alle proposte e istanze degli insediati.

Nello specifico, considerato che i lotti produttivi insediati all'interno dell'ambito sono pari al 70% della superficie complessiva destinata ad attività produttive, e che i lotti liberi sono quasi interamente di media e piccola dimensione (zone per insediamenti artigianali/industriali nella variante), la Variante n.1 al PTI, non interviene sull'assetto azzonativo generale, che in linea di massima viene mantenuto, ma si concentra nel definire scelte puntuali su lotti produttivi, infrastrutture viabilistiche di previsione, per migliorare l'efficienza

del comparto. Nella fattispecie le previsioni di nuovi archi e di nuove aree per la sosta, e altri interventi sulla rete viaria costituiscono un quadro di riferimento, sebbene di livello generale per i progetti che seguiranno nelle future fasi attuative. La variante non contiene ulteriori scelte di progetto che costituiscano un quadro di riferimento per progetti o altre attività.

## **2. IN QUALE MISURA IL PIANO INFLUENZA ALTRI PIANI O PROGRAMMI, INCLUSI QUELLI GERARCHICAMENTE ORDINATI.**

Gli ambiti di agglomerati industriali di interesse regionale vengono definiti dal Piano Urbanistico Regionale Generale nel 1978. Tali ambiti sono quindi definiti dagli strumenti di programmazione economica e di pianificazione territoriale di livello regionale e conseguentemente dagli strumenti pianificatori di livello comunale. In tal senso, si può considerare il Piano Territoriale Infraregionale, come uno strumento di prevalente natura attuativa, poichè dà dettaglio a previsioni di carattere generale contenute in altri strumenti pianificatori, senza comportarne variante. L'art. 14 della L.R. 5/2007, integrato dalla L.R. 20 febbraio 2015 n.3, art. 65 stabilisce che il PTI si conforma al PTR e si armonizza con gli strumenti urbanistici comunali.

Con riferimento alle procedure di armonizzazione dei Piani territoriali infra regionali con gli strumenti di Pianificazione comunale e sovracomunale e con le prescrizioni del Piano Territoriale Regionale, come definite all'art.12 del DPGR 86/08 Regolamento di attuazione della L.R. 5/07, si ritiene che la procedura di verifica della compatibilità con gli altri strumenti pianificatori assume un'impostazione concertativa, che consente al PTI un dialogo paritario con gli altri strumenti e soggetti coinvolti nella procedura di approvazione. In questo capitolo vengono elencate le relazioni tra la variante in esame e gli strumenti di pianificazione sovraordinata, equiordinata e subordinata, includendo i regolamenti e altri strumenti che completano l'apparato pianificatorio e di gestione in cui si inquadra il Piano Territoriale Infraregionale e sue varianti. L'analisi delle relazioni tra i singoli provvedimenti di variante ed i temi ambientali con riferimento ai relativi piani, viene approfondita nella parte II del documento.

### **2.1. LA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA**

#### Piano Urbanistico Regionale Generale (P.U.R.G.)

Il P.U.R.G. , approvato con D.P.G.R. n°0862/Pres del 15 settembre 1978, definisce i perimetri e le norme di attuazione di piano degli ambiti industriali di interesse regionale, come riportato di seguito:

art. 12 (...) Gli strumenti urbanistici di livello subordinato dovranno promuovere la formazione dei piani attuativi di detti ambiti avendo, tra gli altri, l'obiettivo di conseguire un miglioramento delle condizioni ambientali dei luoghi di lavoro (attraverso la dotazione di tutte le attrezzature collettive, necessarie agli addetti all'industria) e di promuovere una efficace azione contro gli effetti inquinanti dei cicli produttivi.

Nell'allegato I alle presenti norme di attuazione é inserito l'elenco dei Comuni nell'ambito dei cui territori i piani zonalni dovranno individuare uno o più agglomerati piccoli sino alla dimensione massima di 80 ha. Nella predisposizione dei piani di grado subordinato tali ambiti devono essere indicati come zona omogenea D1, con l'osservanza delle direttive di cui al successivo art. 37.

art. 37 “(...) i piani di grado subordinato, con l’osservanza dei criteri metodologici di cui al successivo allegato A, dovranno prevedere una classificazione delle aree destinate a tali insediamenti, secondo una o più delle seguenti categorie:

zona omogenea D1 – corrispondente agli ambiti degli agglomerati industriali di interesse regionale di cui all precedente art. 12;

zona omogenea D2 – corrispondente alle zone industriali di interesse comprensoriale e comunale a libera localizzazione;

zona omogenea D3 – corrispondente agli insediamenti industriali ed artigianali singoli esistenti;

zona omogenea D4 – corrispondente agli insediamenti industriali per attività estrattive esistenti e di progetto.

In tale zona sono consentite le attività produttive connesse con gli insediamenti sopra specificati, nonché le attrezzature tecnologiche ad esse pertinenti.

Potrà altresì consentirsi la realizzazione di unità ricettive per visitatori ed addetti e di edifici per la commercializzazione dei prodotti di tali attività.

Le zone industriali di interesse comunale e comprensoriale a libera localizzazione di cui alla zona omogenea D2, dovranno avere di norma una dimensione non superiore ai 30 ha, salvo difforme e motivata determinazione e non dovranno ricadere nell’area di influenza degli agglomerati industriali di interesse regionale di cui al precedente art. 12.

In tale zona, ad esclusione della D3, i piani di grado subordinato si attuano attraverso piani particolareggiati o piani di lottizzazione convenzionata.

I piani particolareggiati o di lottizzazione convenzionata di cui alle zone D1 e D2, dovranno essere progettati tenendo conto di una densità di addetti per ha di norma non superiore a 50, salvo diversa motivata determinazione, in presenza di tipologie industriali con difformi caratteristiche dimensionali.

Il rapporto di copertura (Q) dei lotti industriali non potrà di norma superare il 50 per cento.

Per i nuovi edifici, nel caso siano destinati a residenza permanente, è prescritta la distanza minima assoluta di ml 10 tra pareti finestrate e pareti di edifici antistanti (...).”

### Osservazioni conclusive

Per quanto riguarda i contenuti della Variante n.1 al PTI, è possibile confermare la compatibilità con le strategie e le prescrizioni del P.U.R.G.. Le modifiche introdotte dalla variante intervengono all’interno del comparto consortile e sono limitate per entità ed estensione territoriale al punto da escludere un’influenza del piano sulle strategie dello strumento urbanistico regionale.

### Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Il Piano Paesaggistico Regionale è stato approvato con Decreto del Presidente della Regione del 24 aprile 2018, n.0111/Pres, ed è entrato in vigore 10 maggio 2018.

Le scelte di piano hanno tenuto conto dei contenuti e delle prescrizioni del PPR per raggiungere la piena coerenza verticale con il piano sovraordinato di settore. Nel presente rapporto preliminare per la rilevanza del tema è stata riservata specifica trattazione più avanti al capitolo “Contesto naturalistico e Paesaggio”.

### Piano Governo del Territorio (P.G.T.)

IL P.G.T., è stato approvato con D.P.G.R. n. 084/Pres.16 aprile 2013, ma non è ancora vigente; in base all’art. 9, della legge regionale n. 5/2020, l’entrata in vigore del PGT è sospesa fino alla pubblicazione nel Bollettino ufficiale della Regione dell’approvazione della prima variante, la cui procedura viene definita con apposita disciplina di settore.

In ogni caso si è ritenuto opportuno analizzarne i contenuti che sono di interesse per il PTI. Il Piano conferma le aree produttive di interesse regionale già previste dagli strumenti di pianificazione regionale e, nel Documento Territoriale Strategico Regionale, stabilisce che:

*(...)Il PGT promuove il consolidamento degli insediamenti industriali, artigianali e delle agglomerazioni produttive (distretti e consorzi industriali), ma ammette ampliamenti degli stessi solo per attività sostenibili dal punto di vista ambientale, valutate in rapporto alle loro interazioni con il sistema insediativo ed il contesto paesaggistico-ambientale.*

*(...)Il Piano stabilisce che non sono ammesse nuove zone industriali isolate al di fuori degli ambiti delle agglomerazioni industriali dei consorzi industriali e nelle aree di competenza dei distretti di rango regionale.*

*(...)Inoltre, l'attività della Regione si attuerà in coerenza con le previsioni degli strumenti di pianificazione degli Enti e dei Consorzi industriali e gli obiettivi del PGT e sarà finalizzata ad integrare gli interventi territoriali nei sistemi produttivi di rango regionale con lo sviluppo sostenibile dell'infrastruttura logistica e portuale e delle reti energetiche.*

#### Osservazioni conclusive

In base agli obiettivi del DTSR riportati, se da un lato è individuabile un'influenza del PTI nei confronti del P.G.T., per quanto riguarda la citata coerenza tra gli stessi, dall'altro, l'entità ridotta delle modifiche al PTI, introdotte dalla Variante n.1 porta ad escludere una qualche influenza o contrasto della variante nei confronti dei contenuti del P.G.T.

#### Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto e della Mobilità delle Merci e della Logistica (P.R.I.T.M.M.L)

Il P.R.I.T.M.M.L, approvato con D.P.G.R. 300 del 16.12.2011, prescrive nella parte riguardante le Norme Tecniche di Attuazione quanto di seguito riportato:

#### Art.8 (...)

*6. Il Piano riconosce i Consorzi industriali definiti dalla LR 3/1999 e dalla LR 25/2002, quali centri generatori di traffico delle merci considerandoli infrastrutture attive nell'ambito della strategia della Piattaforma logistica regionale. Il mantenimento dell'efficienza delle infrastrutture di raccordo alla rete ferroviaria di primo e secondo livello deve essere garantita attraverso azioni degli enti aventi responsabilità istituzionali, pianificatorie e programmatiche sul territorio.*

*7. La programmazione degli interventi riguardanti la rete ferroviaria e le infrastrutture di cui ai commi precedenti viene effettuata, dai soggetti gestori, in coerenza con i contenuti del Piano. Detti interventi devono comunque essere finalizzati al potenziamento e alla valorizzazione delle infrastrutture in funzione dei servizi ferroviari di interesse regionale.*

*8. Gli strumenti di pianificazione territoriale di livello sub regionale devono salvaguardare e valorizzare tutti gli elementi inerenti ai servizi della rete ferroviaria di interesse regionale ad uso delle merci e del servizio passeggeri al fine della valorizzazione e potenziamento delle infrastrutture ferroviarie esistenti ed in progetto.*

#### Osservazioni conclusive

La Variante n.1 al PTI non prevede modifiche ai collegamenti ferroviari esistenti. Per quanto riguarda la rete viabilistica la variante n.1 effettua interventi volti alla rifunzionalizzazione della rete intervenendo prioritariamente sull'efficientamento e la messa in sicurezza degli accessi/collegamenti con la S.P.49 e la S.R. 463.

Di particolare rilievo, è l'ampliamento dello scalo ferroviario volto al potenziamento del trasporto su ferro, per ridurre il traffico di mezzi pesanti sulla rete viaria consortile e afferente.

I contenuti della variante n.1 al PTI in materia di viabilità e trasporti, sono stati preliminarmente sottoposti all'esame della Regione FVG Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio - Servizio lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione, il cui esito afferma la compatibilità delle previsioni infrastrutturali e azzonative della variante rispetto al PRITMML e alle ipotesi progettuali di completamento della grande viabilità Sequals-Gemona.

#### Piano Regionale di Tutela delle Acque (P.R.T.A)

Il progetto di Piano è stato approvato il 20 marzo 2018 con decreto del Presidente della Regione n. 074, previa deliberazione della Giunta Regionale 591/2018.

Per quanto di pertinenza all'ambito consortile, la variante n.1 al PTI non contiene modifiche che abbiano relazione con i contenuti del regolamento e sul P.R.T.A.

#### Osservazioni conclusive

Per quanto scritto sopra, la Variante n.1 al PTI non contiene scelte che abbiano effetto sul P.R.T.A., pertanto la variante è compatibile con il piano di settore.

#### Progetto di Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del fiume Tagliamento (P.A.I.)

Il Piano di riferimento approvato con D.P.C.M. 21.11.2013 (G.U. n. 97 del 28/04/2014), non prevede zone di pericolosità all'interno del comparto industriale dell'Alto Friuli.

Solamente nella parte meridionale il perimetro di PTI è lambito marginalmente dalla zona di pericolosità idraulica moderata P1 in due punti, determinando l'interessamento di due aree di ridottissime dimensioni. Di ciò viene data evidenza più avanti nel capitolo "Idrografia di Superficie e sotterranea".

Il comparto industriale non ricade all'interno dei bacini di interesse regionale definiti dal P.A.I.R. della Regione Autonoma FVG. E al suo interno non sono definite aree allagabili dal Piano Gestione Rischio Alluvioni 2015-2021 del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali.

#### Osservazioni conclusive

I provvedimenti di variante non hanno effetti puntuali sulle aree minimali di intersezione della zona P1 con la zona D1. In particolare laddove gli ampliamenti del perimetro di PTI vanno ad intersecare la zona P1, non sono previsti provvedimenti che modificano l'edificabilità dell'area interessata, pertanto la variante n.1 è ritenuta compatibile con i contenuti del P.A.I..

#### Piano Regionale di Miglioramento della Qualità dell'aria (P.R.M.Q.A.)

Il P.R.M.Q.A. è stato approvato con D.P.G.R. del 31 maggio 2010, n° 124 e successivamente aggiornato dal documento "Aggiornamento del Piano regionale di



miglioramento della qualità dell'aria" approvato con D.P.G.R del 15 marzo 2013 n. 47. Il Piano si basa sulla valutazione dell'aria a scala locale sul territorio regionale e contiene gli strumenti volti a garantire il rispetto dei valori limite degli inquinanti entro i termini stabiliti ai sensi dell'articolo 4, comma 1, lettere a) e c), del decreto legislativo 351/1999 e il raggiungimento, attraverso l'adozione di misure proporzionate, dei valori bersaglio dei livelli di ozono, di cui all'allegato I, parte II, del decreto legislativo 183/2004.

In recepimento degli obiettivi del Piano e nel rispetto della normativa di settore, la variante n.1 al PTI nelle Norme Tecniche di Attuazione, art.4 lett.c, definisce condizioni e criteri per la gestione dell'esistente e dei nuovi interventi nel comparto industriale al fine di tutelare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni in atmosfera, come stabilito nel D.Lgs 152/06 e s.m.i., parte V.

#### Osservazioni conclusive

La Variante n.1 al PTI non prevede modifiche divergenti o contrastanti con i contenuti del P.R.M.Q.A.. Le integrazioni alla normativa apportate dal PTI operano in direzione di un maggior allineamento alle disposizioni del Piano di settore sovraordinato.

#### Piano d'Azione Regionale (P.A.R)

Il Piano d'Azione Regionale, approvato con D.P.G.R. del 16 gennaio 2012, n. 10, costituisce un quadro di riferimento riguardo gli episodi acuti di inquinamento atmosferico, che stabilisce regole e misure volte a migliorare la qualità dell'aria. In esso sono definiti anche i criteri e vincoli per l'adozione e l'elaborazione da parte dei Comuni dei Piani di Azione Comunali.

Per quanto riguarda il PTI va considerato che il P.A.R. non attribuisce competenze specifiche ai Consorzi Industriali ex.L.R. 3/2015, pertanto l'attuazione del Piano Regionale a livello locale è demandata ai Comuni. Per determinate sostanze inquinanti il Piano individua "azioni locali" da attuare attraverso tavoli intercomunali composti dagli enti comunali interessati, sotto la direzione di un comune capofila.

Per quanto riguarda le "azioni puntuali" previste dal Piano e riferite a sorgenti puntuali, di pertinenza del comparto industriale vengono menzionati gli impianti industriale "Ferriere Nord S.p.A." e "Fantoni S.p.A." .Il Piano genericamente per gli impianti menzionati, propone di ridurre del 10% le emissioni di PM10 e di NO2 nel periodo di applicazione della misura e rispetto alle emissioni giornaliere del normale esercizio così come dichiarate nell'inventario delle emissioni (INEMAR) relativo all'anno 2005(azione A5). E' prevista inoltre la riduzione delle emissioni percentualmente analoga a quella ascrivibile alla riduzione della temperatura interna agli edifici (circa 10-15%).

#### Osservazioni conclusive

Le azioni del P.A.R. sopra riportate, interessano più precisamente la gestione degli impianti, pertanto non hanno relazione con i contenuti della variante n.1 al PTI.

#### Piani e Programmi Regionali e Provinciali di Gestione Rifiuti

La programmazione regionale di settore si articola principalmente in:

- Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Urbani (PRRU) approvato con decreto del Presidente della Regione n. 0259/Pres di data 30.12.2016;

- Programma per la riduzione del conferimento dei rifiuti biodegradabili in discarica, approvato con Decreto del Presidente della Regione n. 0356/Pres. di data 20 novembre 2006;
- Programma regionale di prevenzione e di gestione degli imballaggi e dei rifiuti di imballaggio Decreto del Presidente della Regione n. 0274/Pres. di data 12 agosto 2005;
- Programma per la decontaminazione e lo smaltimento degli apparecchi inventariati contenenti PCB e del PCB in essi contenuto Decreto del Presidente della Regione n. 0148/Pres. di data 27 maggio 2005;
- Piano regionale per la raccolta e lo smaltimento degli apparecchi contenenti PCB non soggetti ad inventario Decreto del Presidente della Regione n. 0226/Pres. di data 30 giugno 2004.

Detti piani, vengono poi declinati nella fase attuativa mediante i rispettivi programmi provinciali:

- Programma Provinciale di Attuazione del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti, Sezione Rifiuti Urbani della provincia di Udine, approvato con Decreto del Presidente della Regione n. 03/Pres. di data 9 gennaio 2004;
- Programma provinciale attuativo del Programma regionale per la riduzione dei rifiuti biodegradabili da collocare in discarica della provincia di Udine, approvato con Decreto del Presidente della Regione n. 0140/Pres. di data 20 giugno 2011;
- Programma provinciale attuativo del Piano regionale di gestione degli imballaggi e dei rifiuti di imballaggio della provincia di Udine, approvato con Decreto del Presidente della Regione n. 0182/Pres. di data 6 luglio 2009;
- **Programma provinciale di attuazione del piano regionale per la raccolta e lo smaltimento degli apparecchi contenenti PCB non soggetti ad inventario**, approvato con Decreto del Presidente della Regione n°035/Pres in data 28/11/2007;
- **Programma provinciale di attuazione del piano regionale per la decontaminazione e lo smaltimento degli apparecchi inventariati contenenti PCB e del PCB in esso contenuto**, approvato con Decreto del Presidente della Regione n°03/Pres. in data 09/01/2004.

Il Consorzio non ha competenza specifica in materia di rifiuti. Il tema viene disciplinato in termini generali dalle Norme Tecniche di Attuazione del PTI, art.4, lettera f), pertanto gli interventi nel comparto consortile fanno riferimento alla normativa di settore. Per quanto attiene al rapporto con la pianificazione sovraordinata, questa interessa direttamente il PTI quando riguarda le scelte localizzative di nuovi impianti di gestione dei rifiuti urbani e speciali all'interno di del comparto industriale.

#### Osservazioni conclusive

Precisato che il PTI non ha competenza specifica nel settore e che in materia di rifiuti si conforma ai piani regionali e programmi provinciali, in considerazione dell'assenza di provvedimenti nella Variante n.1 che riguardino la gestione dei rifiuti o alterino in modo significativo lo stato di fatto, si esclude una influenza della Variante n.1 sui piani e programmi di settore.

#### Piano Energetico Regionale (P.E.R.)

Il P.E.R., approvato con Decreto del Presidente della Regione 23 dicembre 2015, n. 260/Pres, è lo strumento di pianificazione primario e l'atto di indirizzo fondamentale per le

politiche energetiche regionali. Per quanto riguarda la localizzazione di nuovi impianti per la produzione di energia e di nuove infrastrutture l'obiettivo strategico "D" del P.E.R. esclude che il P.E.R. stesso programmi localizzazioni di impianti e infrastrutture energetiche poiché tale compito è svolto in modo più consono e cogente dal Piano Territoriale Regionale.

All'interno del Piano non vi sono prescrizioni specifiche riguardanti l'ambito dell'Alto Friuli. Il PTI per quanto riguarda il tema energia prevede criteri generali, che vengono definiti nelle Norme Tecniche di Attuazione, art. 4 lett. g).

#### Osservazioni conclusive

La Variante n.1 al PTI, non contiene provvedimenti che abbiano influenza diretta o indiretta sul P.E.R.

#### Piano regionale di bonifica dei siti contaminati

Il Piano Regionale dei siti inquinati è stato approvato con D.P.Reg n.039/2020 . In merito alla tematica dei siti inquinati si rileva che nell'area non risultano presenti siti contaminati oggetto delle procedure di cui al Titolo V della parte IV del Dlgs. 152/2006.

#### Osservazioni conclusive

La Variante n.1 al PTI, non contiene provvedimenti che abbiano relazione con il piano di settore.

#### Piano di Sviluppo Terna 2020 ( P.D.S)

Il Piano di Sviluppo della rete elettrica di trasmissione nazionale 2020 (PdS), rappresenta il quadro di riferimento, in cui si articola il processo di pianificazione della rete nel contesto nazionale e paneuropeo.

L'area non risulta interessata da nuove previsioni, che non siano già state recepite nel PTI vigente. La variante al PTI non modifica i tracciati degli elettrodotti già presenti nel PTI vigente, ma si limita ad integrare la tavola Carta dei Vincoli, con la rappresentazione grafica indicativa delle distanze di prima approssimazione (DPA) dagli elettrodotti, rinviando alla specifica normativa applicabile.

#### Osservazioni conclusive

In conclusione la Variante n.1 al PTI, non contiene modifiche né azionarie, né normative che abbiano influenza o interferiscano con gli interventi e le previsioni del P.D.S.

#### Piani di Emergenza Esterni (PEE)

I piani regolatori dei Comuni di Osoppo e Buja non sono dotati di Elaborato Tecnico "Rischio di Incidente Rilevante" (ERIR) come definito dal D.Lgs. 26 giugno 2015, n.105. In assenza si è provveduto ad accertare la coerenza dei contenuti di variante con i Piani di Emergenza Esterni redatti a cura degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante presenti nel comparto industriale dell' Alto Friuli.

Ad oggi gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante sono:

- Fantoni S.p.A;
- Ferriere Nord S.p.A.

La Società Fantoni S.p.A. ha redatto il Piano di Emergenza Esterno in riferimento all'Impianto Colla situato nel Comune di Buja, approvato dalla Prefettura - UTG di Udine e datato 11.06.2008.

Il Piano rileva i possibili scenari in caso di incidente. Ai fini della variante al PTI sono stati presi in considerazione gli scenari in grado di generare aree di danno che escono dal perimetro del lotto dello stabilimento ed interessano le aree contigue. Si tratta degli scenari identificati come S-2-1 ed S-5 entrambe i quali interessano aree esterne al lotto dello Stabilimento Fantoni S.p.A. producendo "Lesioni reversibili" (zona gialla). Si è proceduto quindi ad accertare la compatibilità territoriale delle zone omogenee di piano rispetto alle citate aree di danno. Le aree esterne interessate sono zone omogenee destinate a : zone per insediamenti artigianali/industriali, parcheggi di relazione, viabilità di servizio, verde pubblico attrezzato e di connettivo.

In base alla tabella tabella 3a- Categorie territoriali compatibili con gli stabilimenti contenuta nel Decreto 9 maggio 2001, le classi di probabilità degli scenari interessati (S-2.1 e S-5) che generano le aree di danno esterne al lotto produttivo consentono in entrambe i casi almeno le seguenti categorie territoriali:

D

1. Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia compreso tra 1 e 0,5 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>.
2. Luoghi soggetti ad affollamento rilevante, con frequentazione al massimo mensile - ad esempio fiere, mercatini o altri eventi periodici, cimiteri, ecc.

E

1. Aree con destinazione prevalentemente residenziale, per le quali l'indice fondiario di edificazione sia inferiore a 0,5 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>.
2. Insediamenti industriali, artigianali, agricoli, e zootecnici.

F

1. Area entro i confini dello stabilimento.
2. Area limitrofa allo stabilimento, entro la quale non sono presenti manufatti o strutture in cui sia prevista l'ordinaria presenza di gruppi di persone.

Si conclude pertanto che le zone omogenee esterne al lotto Fantoni SpA, così come definite dalla variante n.1 al PTI, sono compatibili con le aree di danno generate da eventuali scenari incidentali dell'Impianto Colla. Le destinazioni d'uso consentite all'interno delle zone per insediamenti artigianali/industriali, diverse dalla sola produzione (es. commercio, uffici, ...) in quanto connesse all'attività produttiva sono da considerarsi in riferimento all'attività prevalente e quindi assimilabili alle attività industriali e artigianali, e pertanto compatibili.

La Società Ferriere Nord S.p.A ha redatto il Piano di Emergenza Esterno per lo stabilimento sito nel Comune di Osoppo, approvato dalla Prefettura – UTG di Udine e datato 25.06.2008. In esso viene riportato che (cfr. PEE cap.II.2.1.a) :

*[...]considerate le tipologie di rischio analizzate in coerenza con i disposti della vigente normativa in relazione ai rischi di incidente rilevante, non si individuano zone di danno esterne allo stabilimento con interessamento di eventuali elementi sensibili.[...]*

Dalla verifica effettuata per entrambi gli stabilimenti a rischio di incidente rilevante è possibile affermare l'assenza di incompatibilità tra le previsioni della variante n.1 al PTI ed i contenuti dei PEE degli stabilimenti Fantoni S.p.A. e Ferriere Nord S.p.A..

## **2.2. LA PIANIFICAZIONE DI LIVELLO COMUNALE**

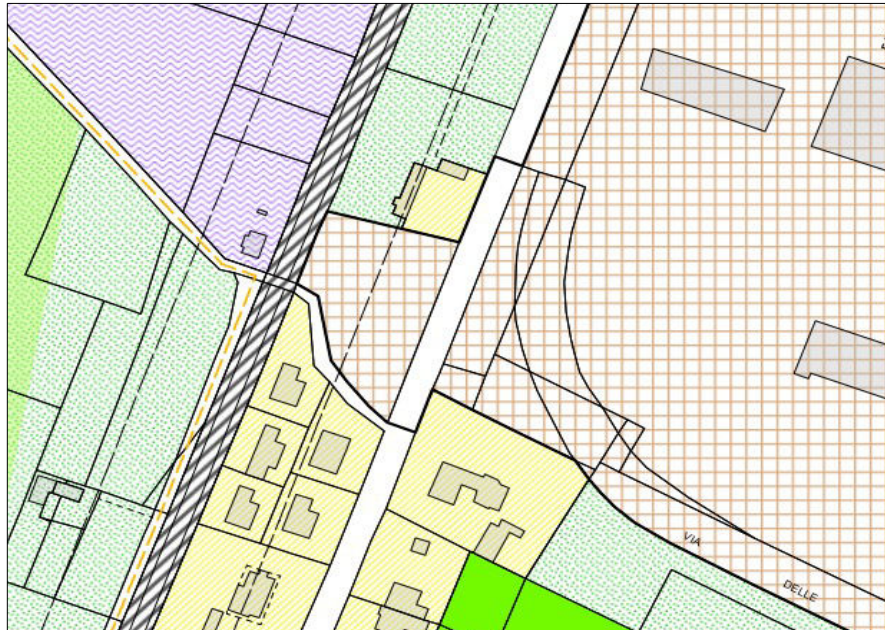
Il comparto consortile comprende parte del territorio del Comune di Osoppo, di Buja e Gemona del Friuli. I Piani regolatori generali dei rispettivi comuni individuano la zona D1-degli agglomerati industriali di interesse regionale e ne disciplinano le prescrizioni nelle norme tecniche per quanto di competenza.

I Comuni soci del COSEF con delibera assembleare (15/2018), hanno acquisiti la perimetrazione della zona D1 proposta dal COSEF e sulla quale è stata predisposta la presente variante. Tale passaggio è stato prodromico al raggiungimento della coerenza con gli strumenti di piano generali comunali. Nella fattispecie le modifiche hanno interessato l'eporzioni di D1 entro i Comuni di Osoppo e Buja, mentre in Comune di Gemona del Friuli la perimetrazione di D1 non ha subito modifiche rispetto al PTI vigente. Sempre a livello comunale per le relazioni con la presente variante sono stati presi in considerazione i rispettivi Piani Comunali di Classificazione Acustica vigenti nei Comuni di Buja e Gemona del Friuli.

### Comune di Osoppo – Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC)

Il PRGC vigente del Comune di Osoppo è aggiornato alla variante n.15, approvata con D.C.C. n.4 del 26.02.2018. Ferma restando l'armonizzazione del PTI vigente al PRGC sancita con Decreto del Presidente della Regione n.96 del 13.05.2015 di approvazione del piano, il PRGC è stato soggetto alla variante n.13 (D.C.C. n.64 dd.28.11.2016) con la quale è stato modificato il perimetro della zona D1. La modifica ha riguardato la previsione di una rotatoria al confine sud ovest del comparto con la S.R.463 (fig.2.2.1).

Fig.2.2.1 – Estratto di PRGC- Zonizzazione -Var.n.13



In tal modo è stato modificato anche il perimetro indicato come “Perimetro di comparto unitario di PAC” che fa riferimento al perimetro di PTI. La variante n.1 al PTI con la mod. n.31 ha recepito la modifica prodotta dalla variante n.13 al PRGC, rettificando di conseguenza il perimetro del PTI.

Diversamente, per motivi di rifunzionalizzazione della rete viaria consortile ed afferente il perimetro di PTI all’interno del comune di Osoppo è stato oggetto di modifiche per incorporare gli innesti di previsione (nodi a rotatoria) sulla S.R.463, come descritto più su al cap. “le modifiche alla zonizzazione” con le modifiche n. 18-20-21 (vedi All.1 al rapporto preliminare).

Per quanto attiene alla parte normativa del PRGC, la variante n.1 al PTI ha effettuato un’approfondita operazione di allineamento delle NTA di PTI con le NTA di PRGC, allo scopo di rendere coerenti i due strumenti, ma allo stesso tempo rendere omogenea la normativa di piano anche con i PRGC dei Comuni di Buja e Gemona del Friuli. Ciò trova approfondita trattazione nel cap. “le modifiche alle norme tecniche di attuazione”.

#### Osservazioni conclusive

La variante n.1 al PTI ha introdotto modifiche di allineamento alla zonizzazione ed alla norma di PRGC allo scopo di perfezionare la coerenza tra i due strumenti di piano. Parallelamente a queste vi sono modifiche puntuali di entità modesta, le quali richiederanno il recepimento successivo da parte del PRGC con successive varianti.

#### Comune di Osoppo – Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA)

Il Comune di Osoppo è dotato di PCCA adottato con Delibera di Consiglio Comunale n.4 del 24.03.2015.

I contenuti della variante n.1 al PTI sono coerenti con il piano di settore. L’approfondimento delle modifiche di variante rispetto al piano vengono commentate al cap. “Rumore”.

### Comune di Buja – Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC)

Il PRGC vigente del Comune di Buja è aggiornato alla variante n.40, approvata con D.C.C. n.7 del 28.02.2019.

In modo quasi speculare al comune di Osoppo, la variante n. 1 al PTI introduce modifiche al perimetro di PTI, ovvero della zona D1, come descritto più su al cap. “le modifiche alla zonizzazione” . Per gli estratti grafici si veda l’Allegato 1 al presente rapporto preliminare. Si fa riferimento alle modifiche n. 7-8-24- 29. Ad eccezione della mod.n.8, si tratta di modifiche mosse dall’esigenza di incorporare nel perimetro di competenza nuovi nodi di previsione(intersezioni a rotatoria) per l’innesto sulla S.P.49bis. Diversamente la modifica n. 8 riguarda l’inclusione del depuratore consortile sito nel comune di Buja, all’interno del perimetro di competenza del PTI. Il perimetro del depuratore è stato inoltre ampliato per adeguamento all’assetto proprietario e catastale. La modifica è stata preliminarmente condivisa con gli Uffici del Comune di Buja.

Le norme tecniche di attuazione del PTI sono state modificate per addivenire ad una maggiore coerenza con il PRGC vigente ad al contempo raggiungere una base condivisa; una sorta di denominatore comune per un quadro normativo armonico tra PTI ed i PRGC dei tre comuni interessati. L’evidenza delle modifiche normative viene trattata nel cap. “le modifiche alle norme tecniche di attuazione”.

#### Osservazioni conclusive

La variante n.1 al PTI ha introdotto modifiche alla norma di PRGC per una maggiore coerenza tra i due strumenti di piano. A livello di zonizzazione vi sono modifiche puntuali di entità modesta, le quali richiederanno il recepimento successivo da parte del PRGC con successive varianti.

### Comune di Buja – Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA)

Il Comune di Buja non risulta attualmente dotato di PCCA.

### Comune di Gemona del Friuli – Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC)

Il PRGC del Comune di Gemona del Friuli è aggiornato alla variante n. 62, approvata con D.C.C. n.3 del 13.02.2020.

Ferma restando l’armonizzazione del PTI vigente al PRGC sancita con Decreto del Presidente della Regione n.96 del 13.05.2015 di approvazione del piano, si rileva la corrispondenza del perimetro di PTI con la zona indicata dal PRGC come D1- industriale di interesse regionale, che viene confermata nella variante n.1 al PTI.

L’area in oggetto è interessata da una sola modifica azzonativa introdotta dalla variante (mod n.4 cfr. Allegato n.1 al rapporto preliminare), che prevede la trasformazione delle zone omogenee di PTI (lotti di media e piccola dimensione, viabilità di supporto strutturale, parcheggi di relazione) in verde pubblico attrezzato e di connettivo.

Le norme tecniche di attuazione del PRGC (art.25bis) per le destinazioni d’uso, gli interventi, gli indici e le prescrizioni rimanda tout court alla disciplina del PTI, perseguendo così in modo dinamico la piena coerenza con il piano territoriale infraregionale.



## Osservazioni conclusive

La variante n.1 al PTI, non contiene provvedimenti in contrasto con il PRGC vigente del Comune di Gemona.

### Comune di Gemona del Friul – Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA)

Il Comune di Gemona del Friuli è dotato di PCCA attualmente in vigore.

I contenuti della variante n.1 al PTI sono coerenti con il piano di settore. L'approfondimento delle modifiche di variante rispetto al piano vengono commentate al cap. "Rumore".

## 2.3. I REGOLAMENTI E ALTRI STRUMENTI

### Politica ambientale del COSEF

Per la verifica di coerenza delle scelte di variante si riporta di seguito il testo integrale del documento:

*[...]Il Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli (per brevità COSEF), ha scelto di implementare un Sistema di Gestione Ambientale ai sensi della norma internazionale UNI EN ISO 14001:2015, al fine di perseguire l'obiettivo del miglioramento continuo delle sue prestazioni ambientali e di quelle del territorio di competenza, incentivando e promuovendo uno sviluppo sostenibile e duraturo.*

Il perseguimento dell'obiettivo del miglioramento continuo sarà cardine fondamentale anche delle prossime operazioni di integrazione delle nuove aree di competenza di COSEF all'interno del campo di applicazione del SGA.

Il Consorzio ha scelto di realizzare e adottare un Modello di Gestione Integrato nel rispetto dei principi di legalità e di correttezza promozionale, gestionale ed amministrativa, in piena osservanza di leggi, regolamenti e normative vigenti cogenti e volontarie, applicabili alle attività e ai servizi svolti e agli ambiti in cui opera, allo scopo di confermare e rendere manifesto il suo impegno costante a conformarsi alle prescrizioni del D. Lgs. 231/01 artt. 6 e 7 e UNI EN ISO 14001.

Pienamente consapevole delle particolarità del contesto in cui è inserito, nonché dell'importanza di promuovere un efficace sviluppo socio-economico del territorio e delle aziende insediate, COSEF ha scelto di operare in accordo ai principi di tutela per la valorizzazione delle risorse ambientali, attraverso un uso razionale del territorio e, al tal fine, si impegna:

- a. alla piena osservanza di leggi, regolamenti e normative ambientali ed altre, cogenti e volontarie, applicabili alle attività e ai servizi svolti e agli ambiti in cui opera;
- b. al rispetto dei requisiti delle norma di riferimento per il Sistema di Gestione Ambientale UNI EN ISO 14001;
- c. al miglioramento continuo delle proprie prestazioni ambientali e di quelle del territorio di competenza, con lo scopo della riduzione dell'inquinamento, mediante

- azioni mirate di monitoraggio e controllo, per quanto di competenza, degli aspetti ambientali del territorio;
- d. alla promozione della partecipazione attiva del personale al Sistema di Gestione Ambientale, sostenendo con risorse adeguate compiti e responsabilità nonché iniziative di formazione finalizzate alla maturazione della cultura ambientale;
  - e. alla sensibilizzazione delle parti interessate, ovvero aziende insediate, Enti locali e Associazioni, divulgando l'importanza della Certificazione Ambientale, dell'utilizzo delle energie rinnovabili nonché del rispetto per l'ambiente ed il territorio;
  - f. allo sviluppo del territorio di competenza, mediante azioni mirate alla conservazione ed al mantenimento della Zona industriale esistente, nonché al coerente sviluppo, anche dal punto di vista della sostenibilità ambientale e del rispetto del territorio, di nuovi insediamenti e aree industriali;
  - g. ad intraprendere azioni coordinate con altri attori territoriali per il raggiungimento degli obiettivi prefissati in campo ambientale;
  - h. ad incidere, per quanto di propria competenza, sugli aspetti ambientali indiretti (dei soggetti terzi e territoriali), al fine di dare attuazione alla presente Politica Ambientale ed in particolare:
    - mediante la definizione di contratti con fornitori e appaltatori, che includano requisiti ambientali, di gestione e di sicurezza che gli stessi dovranno sottoscrivere;
    - mediante strumenti di pianificazione territoriale e rilascio di pareri in merito agli adempimenti di carattere ambientale di propria competenza; e
    - mediante strumenti di valutazione della fattibilità tecnico-ambientale dei nuovi insediamenti.

*Il Consorzio si impegna ad assicurare che la Politica Ambientale sia compresa e attuata da tutte le parti Interessate interne e che sia resa disponibile al pubblico e diffusa agli interlocutori esterni.[...]*

### Osservazioni conclusive

I contenuti del documento trovano attuazione nelle azioni di variante. In particolare si cita l'integrazione dell'art.4 delle NTA con i requisiti ambientali specifici sull'impostazione del PTI della ZIU, l'introduzione del monitoraggio con il presente rapporto preliminare, nonché le scelte di variante di riduzione delle superfici produttive, di incremento del verde pubblico attrezzato e di connettivo e di tutela delle aree sensibili (prati stabili). Viene quindi constatata la piena coerenza del piano con le Politiche ambientali del COSEF.

### Regolamento per la Gestione del Servizio di Fognatura e Depurazione

Il Regolamento disciplina l'uso della rete fognaria consortile dell'Alto Friuli e gli scarichi di acque reflue e meteoriche. Esso ha per oggetto:

- a) la regolamentazione delle modalità e delle condizioni di scarico nella rete fognaria consortile (portate, pretrattamenti, ecc.);
  - b) le norme e/o i limiti di emissione per le acque reflue e per le acque meteoriche di dilavamento;
  - c) le norme tecniche generali che attengono alla realizzazione ed al corretto utilizzo delle opere fognarie interne agli immobili, ai relativi manufatti e allacciamenti;
  - d) le procedure di rilascio degli atti autorizzativi, di gestione, di controllo e di tariffazione degli scarichi immessi dalle Utenze nella rete fognaria consortile;
  - e) l'informativa sugli scarichi in corpi ricettori diversi dalla pubblica rete fognaria.
- Si tiene a precisare che la modifica di zonizzazione n.8 (cfr. All.1 al rapporto preliminare) che prevede l'inclusione del depuratore consortile all'interno del perimetro di PTI e il suo ampliamento di superficie in adeguamento all'assetto proprietario catastale, non modifica lo stato di fatto dei luoghi né le modalità gestionali dell'impianto.

### Osservazioni conclusive

La Variante n.1 al PTI non prevede modifiche azionarie o normative, che abbiano relazione con il regolamento del servizio di fognatura e depurazione.

### **Osservazioni conclusive generali**

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, relativamente al rapporto di influenza della Variante n.1 al PTI con i piani e programmi sopra citati, si riportano le seguenti osservazioni:

La variante, si caratterizza come una variante gestionale/operativa del piano. Poiché contiene provvedimenti di entità poco significativa, che non alterano l'assetto zonizzativo e normativo del piano il rapporto subordinato e attuativo delle strategie pianificatorie di livello regionale, appare in generale poco evidente. Lo sono in modo maggiore le strategie di tipo paesaggistico-ambientale, che trovano attuazione per quanto di competenza nella presente variante al PTI.

Si conclude pertanto che la Variante n.1 al PTI non contrasta con le prescrizioni dei piani e programmi sovraordinati e opera scelte che non hanno influenza sugli stessi. Per quanto attiene ai piani equiordinati e ai regolamenti subordinati l'entità dei provvedimenti della Variante n.1 è limitata e puntuale, di conseguenza il piano non influisce sugli stessi in modo significativo. Le modifiche operate dalla variante al perimetro di PTI, per quanto di entità modesta saranno oggetto di successivi recepimenti da parte dei PRGC.

### **3. LA PERTINENZA DEL PIANO PER L'INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI, IN PARTICOLARE AL FINE DI PROMUOVERE LO SVILUPPO SOSTENIBILE**

Si riporta quanto già scritto nel rapporto preliminare del PTI:

*[...]Il piano propone la sostenibilità del processo privilegiando la nuova organizzazione delle aree industriali in relazione alle caratteristiche strutturali del territorio e garantendo l'attuazione di un'esigenza locale.*

*La definizione delle nuove proposte del piano è stata, infatti, elaborata attraverso una attenta analisi delle potenzialità di sviluppo industriale sul territorio comunale, della sostenibilità viabilistica, del livello urbanistico e della tutela dell'ambiente e del paesaggio. Il piano, infatti, interviene mediando fra le esigenze di sviluppo dell'ambito produttivo e l'esigenza di tutelare le importanti componenti ambientali presenti nel sito e nell'intorno*

*attraverso la definizione di modalità di carattere urbanistico che si riferiscono sia all'organizzazione strutturale ed infrastrutturale dell'area sia alla disciplina degli aspetti ambientali, rispettando le soglie qualitative necessarie per l'equilibrio del sistema ambientale.*

*Le NTA contengono modalità di attuazione che limitano le esternalità riconducibili all'insediamento di nuove attività (consumi idrico, produzione di rifiuti, incremento inquinamenti in atmosfera) e favoriscono gli interventi di mitigazione garantendo allo stesso tempo la compatibilità con il contesto urbano ed agricolo-ambientale e salvaguardando le risorse naturali esistenti sul territorio. Il Piano, quindi, propone delle soluzioni per risolvere particolari elementi critici per l'ambiente e per le popolazioni insediate, inserendo modifiche che incidono positivamente sui livelli di qualità ambientale e socio economica verso uno sviluppo sostenibile del territorio.[...]*

La Variante n.1 al PTI non introduce elementi in contrasto con i principi sopraesposti. La variante integra le NTA del PTI vigente (art.4 cfr. “Le modifiche alle norme tecniche di attuazione”) con requisiti ambientali specifici per una maggior tutela delle singole componenti ambientali.

#### **4. PROBLEMI AMBIENTALI PERTINENTI AL PIANO**

La variante n.1 al PTI, interviene su un quadro pianificatorio già consolidato e in gran parte attuato per quanto attiene alle superfici del comparto industriale. Su queste aree la variante interviene con modifiche gestionali e operative e quindi di fatto conferma l'assetto pianificatorio del PTI vigente per il quale sono state già effettuate le valutazioni degli aspetti ambientali propedeutici alla sua approvazione. Anche un quadro pianificatorio più ampio ed aggiornato è possibile affermare che nell'ambito industriale non si riscontrano problemi ambientali che non siano già stati considerati precedentemente o che non siano già oggetto di monitoraggi ambientali da parte di ARPA.

Per quanto riguarda gli obiettivi e gli indirizzi e quindi il “mandato” della variante n.1 è stato preso in considerazione il problema del traffico veicolare, con particolare riferimento ai mezzi pesanti che interessano anche la rete viaria e le aree limitrofe. In particolare si è posta attenzione al traffico presente sul S.R.463 ed S.P.49bis e che interessa gli abitati più prossimi posti a nord e sud del al comparto (cfr. cap. Viabilità e traffico). Nello specifico le risposte date dalla variante sono la riorganizzazione/rifunzionalizzazione della viabilità consortile e la riorganizzazione degli accessi all'area, ovvero le intersezioni con le due aste parallele di viabilità esterna (S.R.463, S.P.49bis). Dal punto di vista modale l'ampliamento dello scalo ferroviario è l'azione più importante messa in campo per ridurre la circolazione di mezzi pesanti, in favore di un incremento del trasporto su rotaia.

In secondo luogo viene preso in esame il tema dei prati stabili presenti nell'area nord del comparto al quale la variante dà risposta con una riduzione delle aree produttive e con una riconfigurazione di lotti volta a preservarne la maggior superficie possibile (cfr. cap. Contesto naturalistico e paesaggio).

#### **5. LA RILEVANZA DEL PIANO PER L'ATTUAZIONE DELLA NORMATIVA COMUNITARIA NEL SETTORE DELL'AMBIENTE**

Si riporta quanto già scritto nel rapporto preliminare del PTI:

*[...]Uno degli obiettivi del piano è quello di evitare oppure, qualora non possibile, di ridurre le emissioni nell'aria, nell'acqua e nel suolo. Per questo motivo gli impianti delle attività*

*produttive saranno adeguati alle Normative Europee vigenti in materia di acqua, suolo, aria, energia e rifiuti.*

*Saranno utilizzate le migliori tecnologie disponibili onde conseguire gli obiettivi generali di riduzione delle emissioni e dell'impatto sull'ambiente nel suo complesso, attraverso, per esempio, la prevenzione nella produzione di rifiuti, l'utilizzo efficace dell'energia e la prevenzione degli incidenti e dei rischi d'inquinamento.*

*Quindi in sede di attuazione del piano e di progettazione esecutiva, il rispetto delle normative di settore nonché dei regolamenti comunali costituiranno sicuramente un elemento di sostenibilità nella realizzazione delle opere in sintonia con la Normativa comunitaria.[...]*

La Variante n.1 al PTI non introduce nuovi elementi in contrasto con le indicazioni sopra riportate. Si conferma pertanto il contenuto del Rapporto Preliminare del PTI vigente.

## **PARTE II - CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE** (punto 2 , allegato I alla parte II del D.Lgs. 152/06)

### **1.INQUADRAMENTO TERRITORIALE**

L'ambito industriale dell'Alto Friuli, fa parte del Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli (C.O.S.E.F.) L'area è situata in una vasta pianura denominata Piana di Osoppo e si estende nei territori dei Comuni di Osoppo, Buja e Gemona del Friuli. Si riporta di seguito la descrizione contenuta nel Rapporto Preliminare del PTI vigente a firma dell'arch. M.Rollo: [...] *Tale zona è delimitata, a nord, dalla fascia prealpina ed a sud dalla fascia collinare morenica. Questa particolare conformazione territoriale comporta la presenza di un clima temperato continentale molto umido, con inverni piuttosto freddi ed estati miti. La piovosità è generalmente elevata soprattutto nei mesi primaverili ed autunnali e, conseguentemente, anche l'umidità relativa registra valori spesso superiori al 70%. La zona presenta anche una certa ventosità costante durante tutto l'anno.*

*Queste particolari condizioni hanno dato vita ad una complessa rete idrografica che solca tutto il territorio.*

*Fiume principale di tale sistema è il Tagliamento che costeggia il margine settentrionale e occidentale l'area oggetto d'esame. Questo fiume presenta uno spiccato carattere torrentizio, alternando momenti di piena a momenti di limitata portata; inoltre presenta un letto costituito da uno spesso materasso ghiaioso che consente l'infiltrazione di importanti quantità di acqua nel sottosuolo. Tali acque vanno ad alimentare una grande falda sotterranea, di profondità variabile, che si estende per tutta la superficie della piana.*

*Verso sud la profondità della falda diminuisce progressivamente fino ad affiorare in superficie, generando il fenomeno delle risorgive, distribuite lungo una linea che inizia poco a sud di Gemona, si dirige verso sud-ovest toccando gli abitati di Campo Lessi e Rivoli, ed infine piega verso nord sfiorando i Colli di Osoppo.*

*L'acqua sorgiva dà vita ad una serie di piccoli corsi come i Rii: Tagliamentuzzo, Gelato, Ramp, Rai, Macile e la Sorgiva di Bârs, che confluiscono nel fiume Ledra. Quest'ultimo poi prosegue il suo corso scorrendo parallelo alla cerchia più interna dell'Anfiteatro Morenico, per confluire infine nel Tagliamento poco a monte di Cimano.*

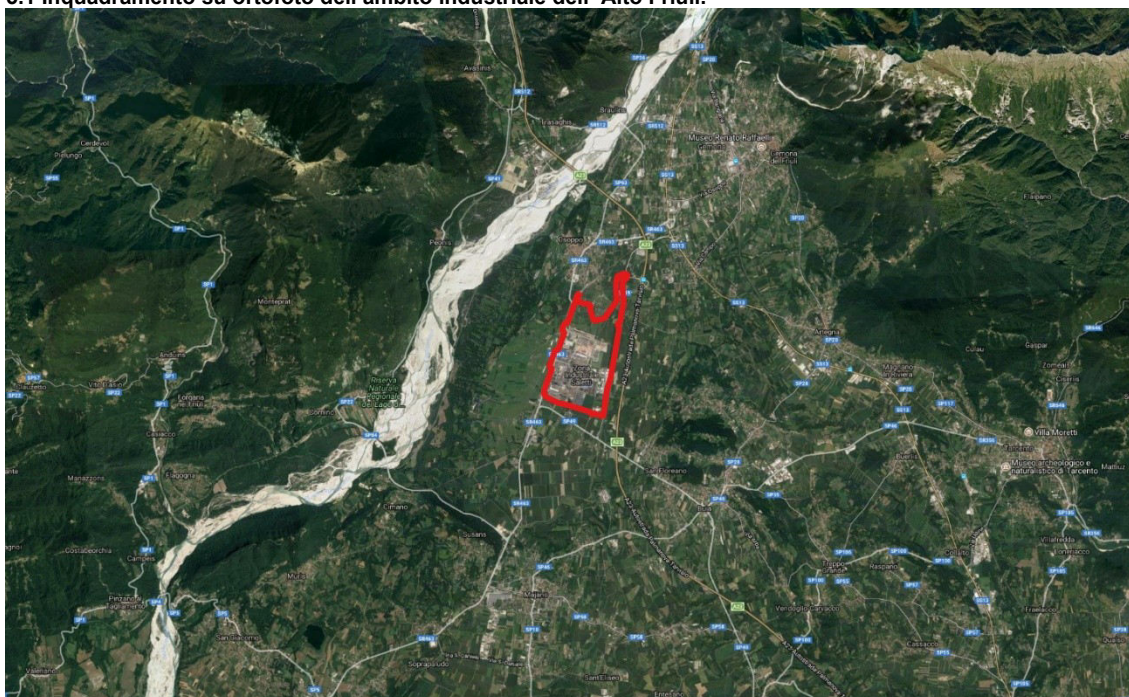
*La particolare dinamicità delle acque superficiali e sotterranee della zona è determinata da una particolare conformazione dei suoli sottostanti. La vasta pianura su cui è ubicata la zona industriale, infatti, è prevalentemente di origine alluvionale: fu generata dalle fortissime erosioni glaciali, successivamente ospitò un ampio lago (formato a seguito del ritiro del ghiacciaio e dello sbarramento delle sue acque ad opera dell'Anfiteatro Morenico) e questo fu infine riempito, nel tempo, dai sedimenti fluvio-glaciali portati dal Tagliamento. Il materiale di riempimento dell'antico lago è costituito prevalentemente da alluvioni ghiaiose e sabbiose; in particolare, l'area più settentrionale della piana è caratterizzata da depositi prevalentemente grossolani, ghiaiosi, in cui si inseriscono sporadiche alluvioni ghiaioso-sabbiose. L'area meridionale invece, vede una maggiore frequenza dei depositi sabbiosi e limoso- argillosi, che diventano prevalenti in corrispondenza della zona di risorgiva ubicata immediatamente a nord dell'Anfiteatro Morenico. Ciò è dovuto al fatto che tali zone sono state raggiunte solo tardivamente dalle alluvioni ghiaiose. Nell'area in esame è stato stimato che i livelli argillosi si estendono a profondità superiore ai 30 metri e questo induce evidenti anomalie nella circolazione idrica sotterranea che risulta molto abbondante presso la superficie e quasi nulla negli strati profondi.*

*La complessità geomorfologica ed idrica del territorio ha dato origine ad ambienti naturali molto diversificati. In particolare si possono individuare due grandi zone ben distinte,*



*delimitate da una linea immaginaria che attraversa il territorio in direzione nord-est, sud-ovest: la zona lungo il corso del Tagliamento, in cui si sono conservate importanti aree naturali, di rilevante valenza biologica per la grande biodiversità e per il valore ecologico, e la zona meridionale in cui la presenza antropica ha determinato notevoli trasformazioni ambientali ed un rilevante impoverimento ecologico. La prima fascia ospita la tipica vegetazione golenale, boschi ripariali, piccoli boschi planiziali ed innumerevoli prati stabili (tutelati dalla L.R.9/2005), mentre nella seconda fascia, il paesaggio è prevalentemente agricolo, con coltivazione intensiva per lo più di seminativi e con scarsa presenza di elementi naturali quali siepi, filari ecc. Infine, la zona collinare che delimita la piana verso sud-est presenta, come elemento di pregio, alcuni boschi dominati da carpino e querce. [...]*

5.1 Inquadramento su ortofoto dell'ambito industriale dell' Alto Friuli.



## 2.IDROGRAFIA DI SUPERFICIE E SOTTERRANEA

Nella definizione del quadro conoscitivo riguardo l'idrografia di superficie e sotterranea, alla luce delle verifiche e degli approfondimenti in materia per la variante n.1 al PTI, si ritengono invariati e validi i contenuti del PTI vigente.

La variante n.1 al PTI, come già detto, recepisce le zone di pericolosità idraulica del P.A.I. vigente, all'interno della Carta dei Vincoli.

Il settore centro-meridionale è rappresentato nella Tavola 47 della "Carta della Pericolosità Idraulica" del PAI (ADBVE, 2012), mentre la parte settentrionale del comparto (verso il casello autostradale) non è rappresentata in nessuna tavola in quanto, come verificato consultando gli shapefile del P.A.I., in tale area non sono definite zone con condizioni di pericolosità idraulica o geologica.

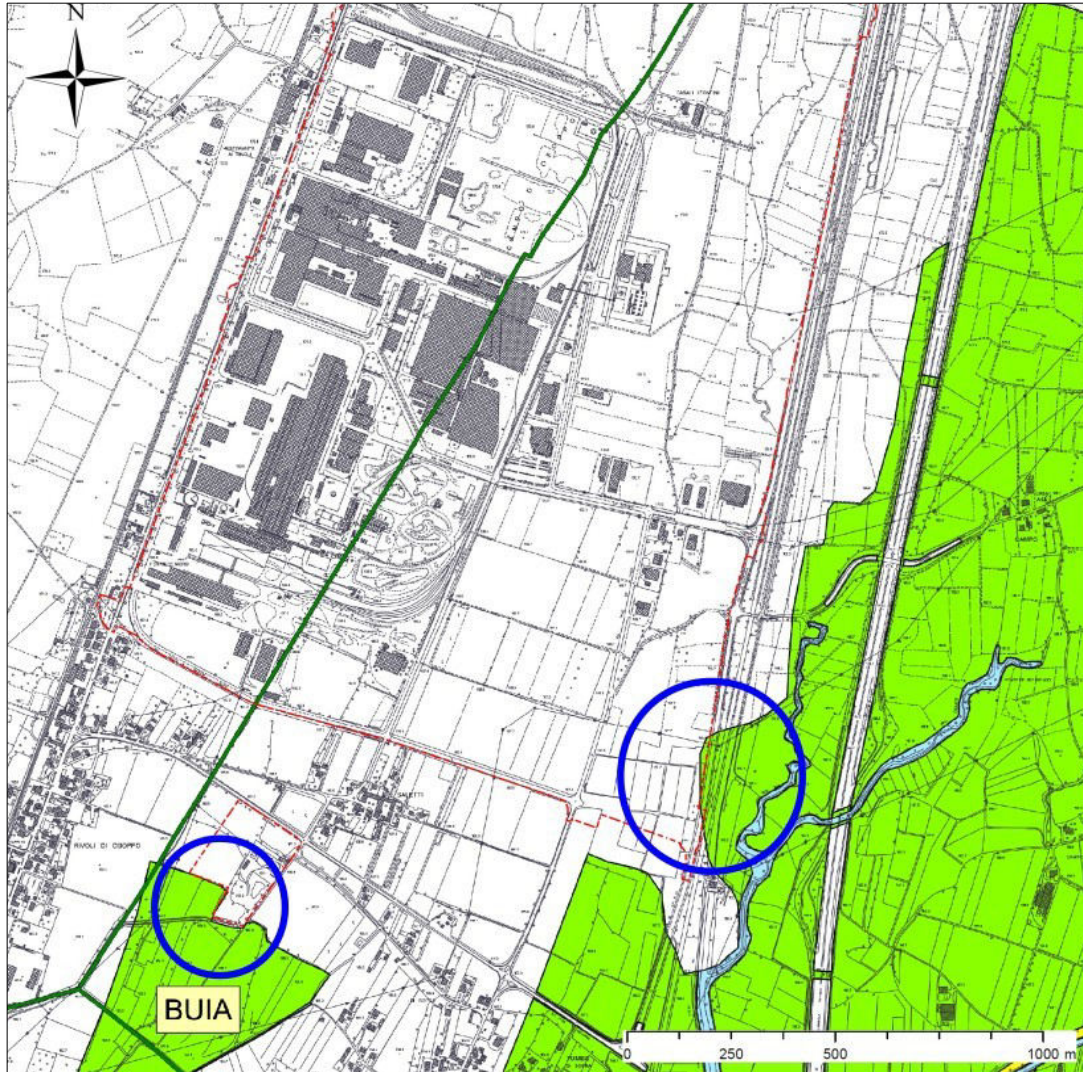
La parte meridionale (Fig. 2.1 e 2.2) è lambita ed interessata marginalmente da una zona a pericolosità idraulica moderata (P1), che ricade quasi interamente nel Comune di Buja. Questa fascia si trova a Nord Est dell'impianto Corte SPA ed entra nel comparto industriale per una profondità di ca.15m (con lunghezza 142 m) che va a rastremarsi verso Sud. L'area attualmente non edificata si trova a quote più basse di circa 1-1,5 m dal piano strada della S.P. 49. La fascia coinvolge un' area classificata nel PTI vigente come zona omogenea destinata a "Lotti di medio piccola dimensione" (con la Variante n.1 "Zona per



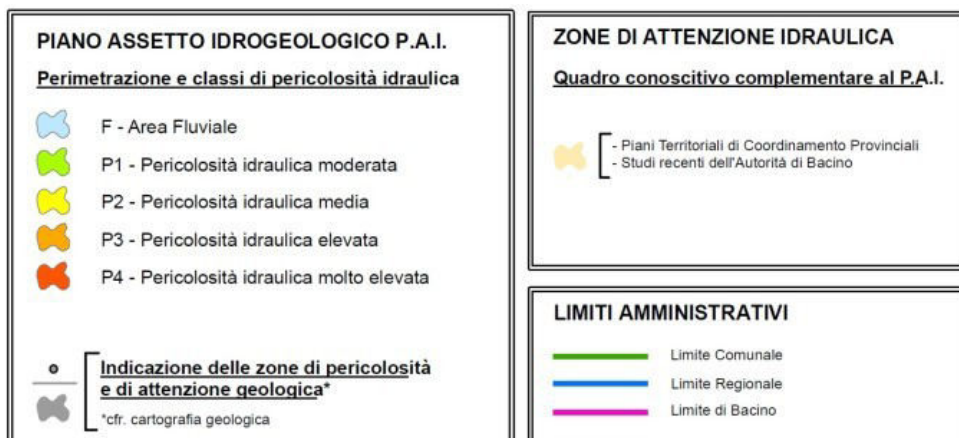
insediamenti artigianali /industriali) gravata dal vincolo della “Fascia di determinazione per la localizzazione dell'ipotesi di viabilità di grande comunicazione” entro la quale le NTA del PTI vigente (Capo 5 Art. 18) non consentono l'edificazione.

In corrispondenza del depuratore consortile (che ricade sempre in Comune di Buja) il limite definito per le aree a “pericolosità idraulica moderata – P1” individuate a Sud, si sovrappone in corrispondenza di una limitata fascia di meno di 4 m di ampiezza al limite del comparto. Il settore meridionale del depuratore sorge su materiali di riporto che si elevano di circa 1 m rispetto campagne situate a Sud Ovest.

2.1 – Estratto del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino del Fiume Tagliamento con evidenza del Perimetro di PTI (var.1)



## 2.2 – Estratto di Legenda del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino del Fiume Tagliamento



L'inserimento nella Carta dei Vincoli delle zone di pericolosità idraulica si configura come mero recepimento di contenuti della pianificazione sovraordinata ed in considerazione che non vi sono modifiche di variante che intervengono sull'edificabilità delle aree intersecanti le zone di PAI, si ritiene la variante n.1 al PTI priva di effetti riguardanti le zone di pericolosità idraulica. Per quanto riguarda l'idrografia di superficie e sotterranea, la variante non introduce modifiche che producano effetti significativi, come riportato nello "Studio geologico e verifica nei confronti del principio dell'invarianza idraulica" a cura del geol. F. Valentinuz.. Ai fini dell'invarianza idraulica, come dallo stesso asseverato, la variante rientra nella casistica degli interventi previsti dell'art.5 comma 3 del D. P. Reg. 27 marzo 2018 n. 83 , ovvero viene considerata non significativa.

### 3.CONTESTO NATURALISTICO E PAESAGGIO

L'ambito in cui si colloca il comparto industriale dell'Alto Friuli viene descritto nel Rapporto Ambientale del PTI, successivamente superato dal Rapporto Preliminare del PTI vigente. Allo stato dell'arte, si ritengono validi ed attuali i contenuti ivi già articolati, pertanto non si ritiene necessario il loro aggiornamento per la variante n.1. Poiché la variante n.1 opera in termini di riduzione delle aree produttive e quindi di alleggerimento del carico insediativo dell'ambito, le valutazioni in termini paesaggistici si limitano al successivo approfondimento sul tema dei "prati stabili" ed alla valutazione di coerenza con i contenuti del Piano Paesaggistico Regionale di cui al cap. 2.1..

#### Prati Stabili

Il tema dei prati stabili riveste particolare rilievo nel PTI dell'ambito industriale dell'Alto Friuli. Mentre la parte sud e centrale del comparto ne è priva, nel settore nord ovest si concentrano i prati stabili individuati dall' "Inventario Regionale dei prati Stabili" (aggiornamento 2019). L'area è di particolare interesse perché ospita i lotti produttivi di previsione, ovvero superfici libere non ancora insediate che rappresentano per il comparto, sia nel PTI vigente che nella variante n.1, parte significativa del potenziale residuo per l'attrazione di nuove attività produttive.

In termini meramente quantitativi, la comparazione delle superfici complessive a prato stabile ex ante/ex post variante al PTI, restituisce il seguente quadro:

	<b>PTI vigente (mq)</b>	<b>PTI variante n.1 (mq)</b>	<b>Differenza (mq)</b>	<b>Differenza (%)</b>
Prati stabili	51.022	77.545	26.523	51,98%
Prati stabili di nuovo impianto	93.754	73.075	-20.679	-22,05%

Il PTI vigente, colloca nell'area oltre 232.000mq di lotti di media e piccola dimensione, ad oggi liberi, mentre la variante n.1 che determina uno scenario di forte riduzione ne colloca oltre 132.000 mq.

Il PTI vigente prevede circa 99.300 mq di superficie destinata a lotti di media e piccola dimensione, viabilità e parcheggi di relazione che insiste su prati stabili censiti dall'inventario regionale (vedi fig. 3.1). Tali superfici vengono mitigate dall'individuazione di oltre 93.700 mq di prati stabili di nuovo impianto.

La variante n.1 al PTI, forte della consistente riduzione delle aree produttive, ha attuato una ridefinizione dello schema funzionale dei lotti produttivi che ha consentito una maggiore tutela dei prati stabili esistenti (vedi fig. 3.2). La variante n.1 al PTI, prevede circa 70.200 mq di superficie destinata a zone per insediamenti artigianali/industriali e viabilità, che corrisponde alla preservazione di circa +23.500 mq di prati stabili esistenti.

In virtù di ciò la variante ha potuto ridurre la superficie dei prati stabili di nuovo impianto portandola a complessivi 73.075 mq ( - 20.679 mq rispetto al PTI vigente), ampiamente compensativi delle superfici di prato stabile gravate da previsioni trasformative.

Va precisato che la riduzione delle superfici di prati stabili di nuovo impianto sono principalmente da imputarsi agli stralci di superficie di D1 operati dalla variante nel Comune di Osoppo (modifiche n.18 e 20), con i quali vengono meno quasi 30.000 mq. Le modifiche sono state in ogni caso indirizzate al mantenimento ovunque possibile anche dei prati stabili di nuovo impianto come già individuati dal PTI vigente.

Ove si è reso necessario ricollocare superfici di prato stabile di nuovo impianto, la variante ha optato per l'individuazione di aree contigue a prati stabili esistenti allo scopo di favorire soluzioni di continuità e condizioni favorevoli all'attecchimento delle specie vegetali a seguito di nuovo impianto (vedi fig. 3.2).

In conclusione è possibile affermare che la variante al PTI, seguendo un approccio di maggior tutela dei prati stabili esistenti rispetto al PTI esistente, e del massimo mantenimento possibile dei prati stabili di nuovo impianto già individuati dal PTI, si qualifica come migliorativa dello stato di fatto e priva di effetti ambientali negativi su questo tema.



Fig.3.1 – Rappresentazione dei prati stabili dell'Inventario Regionale rispetto al PTI vigente

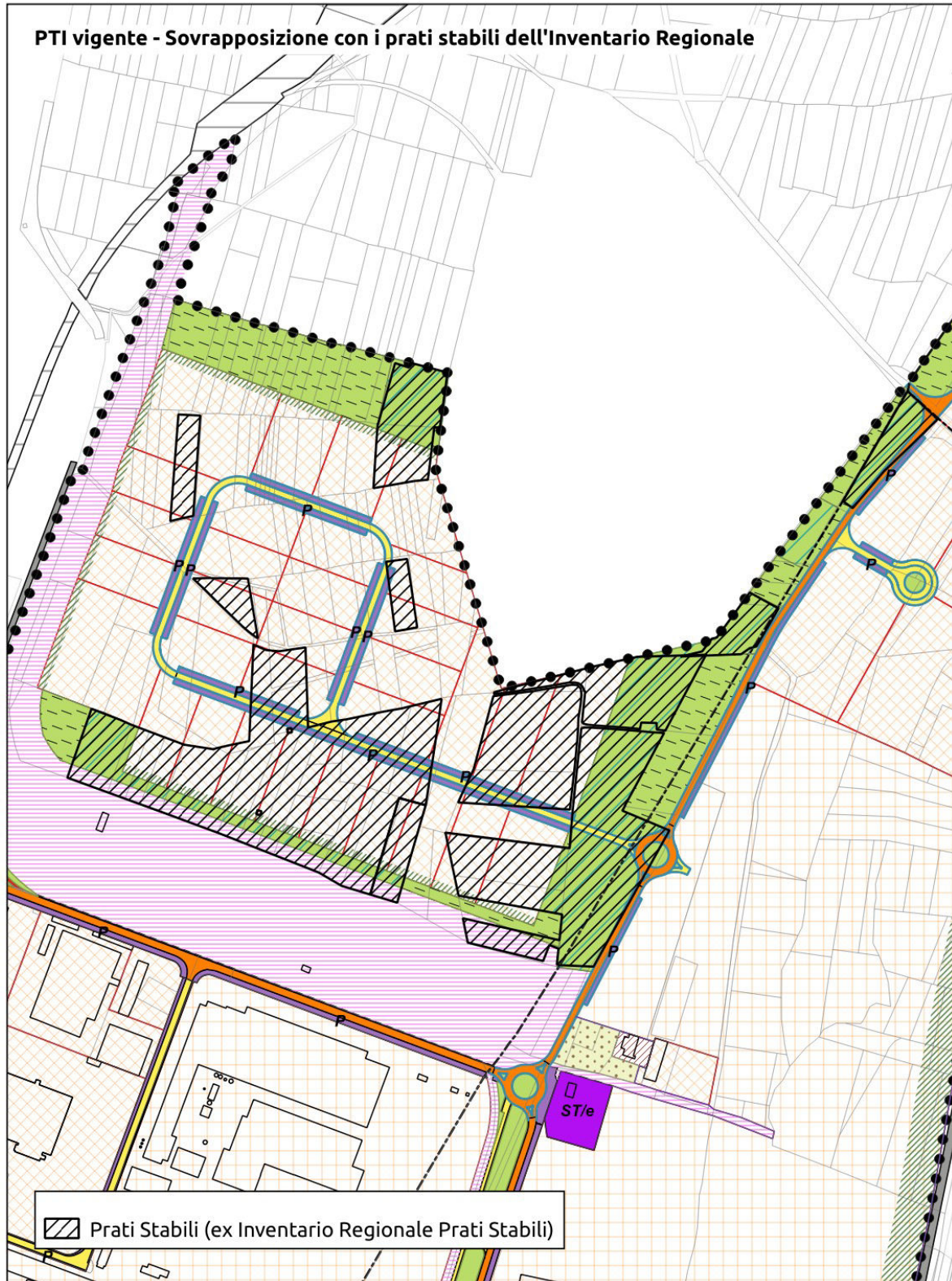
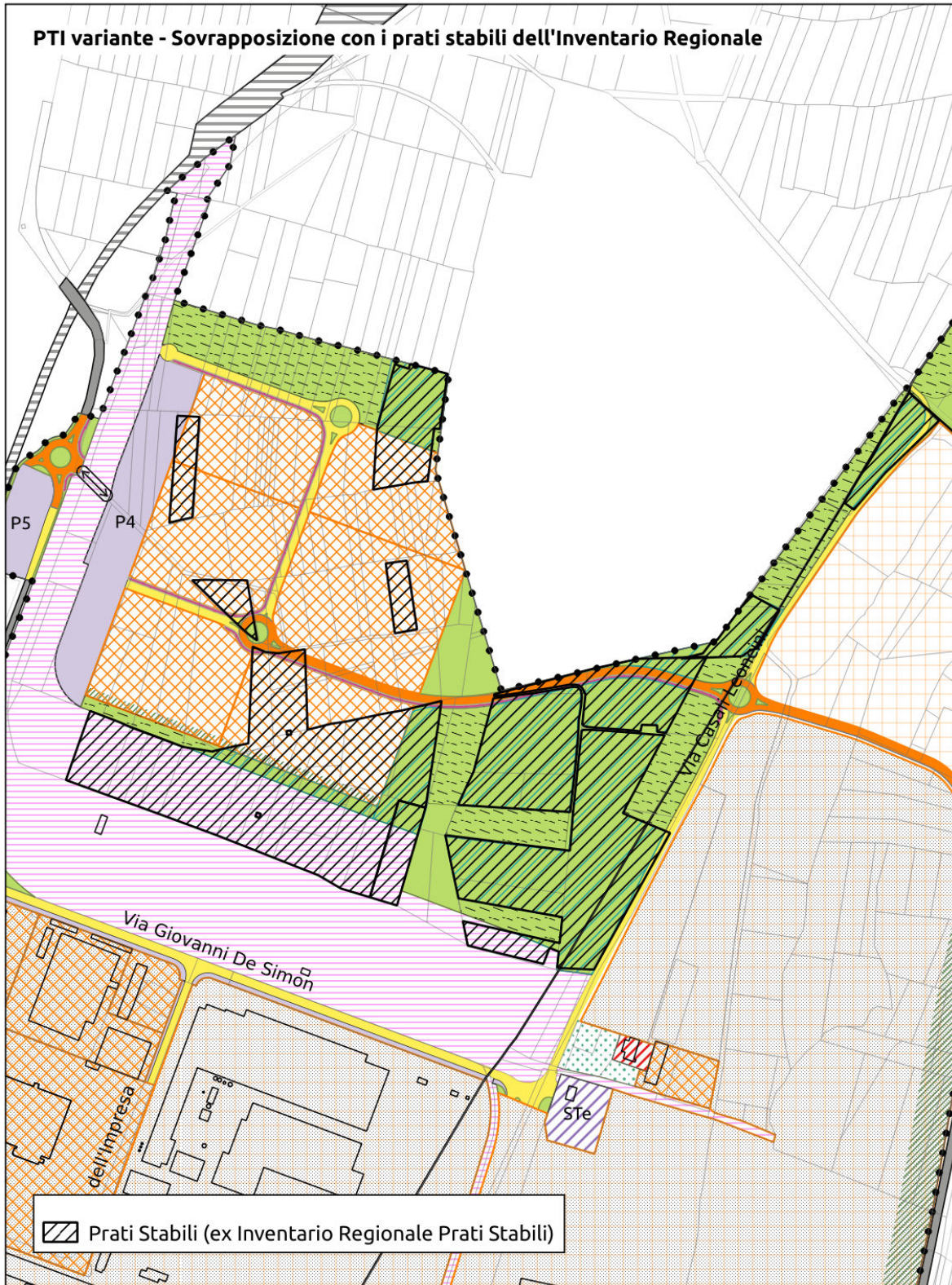




Fig.3.2 – Rappresentazione dei prati stabili dell'Inventario Regionale rispetto al PTI variante n.1



## II PTI ed il Piano Paesaggistico Regionale

Al fine di accertare la coerenza delle scelte progettuali proprie della variante n.1 rispetto ai contenuti e le prescrizioni del Piano Paesaggistico Regionale (D.P.Reg. 24 aprile 2018, n. 0111/Pres) si è proceduto in primis alla verifica della “Parte Statutaria” del PPR per l'accertamento di vincoli ope legis (D.Lgs 42/04 art.142) e vincoli ex decreto (D.Lgs. 42/04 art.136) i quali hanno richiesto l'aggiornamento della carta dei vincoli del PTI, e successivamente all'analisi della “Parte Strategica” per la costruzione delle scelte progettuali di variante, per quanto di competenza del Piano Territoriale Infraregionale.

### Parte Statutaria

Il PTI nella sua versione vigente non interseca aree sottoposte a vincolo paesaggistico . La variante n.1 per la rifunzionalizzazione della rete viaria ha richiesto la modifica di alcuni punti del perimetro di PTI (fig.3.1), per l'incorporazione di modeste superfici. Si tratta di riorganizzazioni a rotatoria dei nodi di intersezione con la S.P. 49 bis e la S.R.463. Nella fattispecie la mod. n.29 (cfr. All.1), che prevede la creazione di un accesso dalla S.P.49bis nella terminazione sud-est del comparto industriale ha richiesto la rettifica minimale del perimetro della zona D1 per incorporare la nuova rotatoria di previsione. In tal modo viene ad intersecarsi marginalmente la fascia di vincolo di 150m dal Rio Gelato (ex Dlgs 42/04, art.142, lett.c – iscritto nell'elenchi R.D. 17775/1933 con il n. 401) per una porzione minimale pari a ca. 400mq, che nel punto di maggior profondità non raggiunge i 9m (fig.6 – cap. “Le modifiche alla carta dei vincoli”). Le destinazioni d'uso previste nella zonizzazione della variante al PTI in ogni caso prevedono per l'area d'intersezione vincolata “verde pubblico attrezzato e di connettivo” (corrispondente agli elementi di verde e pertinenze della rotatoria di progetto) e “viabilità di supporto strutturale”. Si tratta di aree già indicate dal PRGC vigente del Comune di Buja come “Viabilità e trasporti” e “Aree in salvaguardia per la realizzazione del collegamento stradale Cimpello-Gemona”. In tal senso la variante pur operando un'incorporazione di superficie che diventa a tutti gli effetti zona D1, nella zonizzazione di PTI, di fatto conferma le destinazioni d'uso già assegnate dal PRGC. Nel comparto industriale dell'Alto Friuli come modificato dalla variante n.1 non sono presenti altri vincoli paesaggistici.

### Parte Strategica

Il comparto industriale dell'Alto Friuli si colloca all'interno dell'ambito di paesaggio “AP 5 – Anfiteatro morenico” i cui contenuti sono raccolti nell'Allegato 14 del PPR. I contenuti del documento afferenti il comparto industriale sono i seguenti e vengono puntualmente commentati:

#### *Morfotipo – Insediamenti produttivi e logistici.*

##### *Obiettivi di qualità paesaggistica*

*1) I nuovi edifici all'interno degli insediamenti produttivi e logistici devono essere realizzati perseguendo soluzioni progettuali in grado di garantire la coerenza paesaggistica con il contesto e l'ambiente circostante, incentivando una maggiore qualità di progetto degli spazi aperti di prossimità (parcheggi e aree funzionali);*



La variante ha apportato un consistente aumento di verde pubblico attrezzato e di connettivo nel comparto (+54%), favorendo situazioni di unitarietà in grado di contrastare la frammentazione del verde e la perdita di qualità paesaggistica. A questo va aggiunta la previsione di oltre 45.000 mq di parcheggi in sede propria e attrezzati che rappresentano una soluzione pianificatoria precedentemente assente nel PTI vigente. Tali aree verranno realizzate secondo una progettazione coordinata da parte del Consorzio, volta ad elevare lo standard qualitativo delle aree a servizi esterne ai lotti produttivi.

*2) nelle aree che hanno subito processi di abbandono si possono ipotizzare processi di rigenerazione, riqualificazione e riuso, anche con l'obiettivo di contenere il consumo di suolo;*

Non sono riscontrabili nel contesto aree in abbandono, tuttavia la scelta di piano di ridurre l'offerta di lotti produttivi eccedenti all'attuale domanda va intesa come un'azione in grado di prevenire indirettamente l'originarsi di simili dinamiche.

*3) vanno mitigati i fenomeni di intrusione visiva soprattutto laddove detti insediamenti si pongono in relazione visiva con gli scorci paesaggistici percepibili che si aprono sugli spazi rurali e seminaturali e i manufatti di pregio presenti lungo le arterie;*

Tenuta in considerazione la consistente riduzione di superfici destinate a lotti produttivi nel settore nord del comparto, ove sono presenti la prevalenza di suoli naturali e di connessioni visuali con spazi rurali, che intrinsecamente preserva la qualità paesaggistica del contesto, sono state mantenute tutte le misure di mitigazione già previste per l'edificazione dei lotti produttivi.

*4) vanno potenziate le connessioni ecologiche.*

L'incremento di continuità delle superfici a verde nel settore nord del comparto industriale e soprattutto lo stralcio di aree produttive di previsione nella parte nord-est del comparto che si sviluppa lungo la S.P.49bis rappresentano azioni a favore dell'incremento della connessione ecologica in senso est-ovest.

#### *Indirizzi/direttive*

*Gli strumenti di pianificazione territoriale programmazione e regolamentazione:*

*1) riconoscono e delimitano gli insediamenti espressivi del morfotipo;*

Il PTI per sua vocazione intrinseca riconosce e delimita tutti gli insediamenti parte del morfotipo

*2) individuano e rafforzano gli elementi di connessione ecologica rappresentati da spazi aperti naturali o semi-naturali nel "continuum" del tessuto, e migliorano la qualità degli spazi aperti attraverso la realizzazione di parcheggi con superfici inerbite, alberature ed elementi vegetazionali o spazi verdi di ricreazione a servizio delle imprese e della persona, in grado di diminuire l'impermeabilizzazione del suolo e garantire il corretto deflusso delle acque meteoriche;*

Questo indirizzo è in linea con l'indirizzo del CdA n.4 "Riassetto dell'ambito nord, per gli effetti della rifunzionalizzazione di cui ai precedenti indirizzi, mediante conferma degli elementi naturalistico-paesaggistici esistenti da mantenere ed individuazione di nuove aree a verde, da incrementare significativamente rispetto l'attuale superficie". Va inoltre



ricordato che la variante al PTI opera una riduzione di consumo di suolo con conseguente riduzione di impermeabilizzazione di suolo.

*3) individuano il limite fra territorio urbanizzato e spazio agrorurale e agiscono sui fronti edificati percepibili dallo spazio agro-rurale ovvero a diretto contatto con i paesaggi agricoli attraverso opere di mitigazione e compensazione (alberature ed elementi vegetazionali); per gli edifici di nuova edificazione, perseguono soluzioni progettuali di qualità architettonica e attente alle visuali percepibili dallo spazio agro-rurale circostante;*

Si ribadisce quanto detto sopra per l'obiettivo di qualità n.3

*4) favoriscono processi di riqualificazione e di miglioramento dell'accessibilità legato alla mobilità pesante;*

Come illustrato al cap. "viabilità e traffico" il PTI introduce azioni afferenti l'assetto viabilistico per ridurre il volume di mezzi pesanti sulla S.R.463 di immediata vicinanza all'abitato di Rivoli. Di assoluto rilievo per questo indirizzo è da menzionare l'ampliamento dello scalo ferroviario motivato dalla volontà di incrementare i trasporti su rotaia riducendo i mezzi pesanti in circolazione sulla rete viaria.

*5) incentivano politiche volte, alla sostenibilità, reversibilità e riciclabilità degli interventi e al risparmio energetico per il riuso degli edifici che comprendano anche l'utilizzo delle superfici delle coperture (es. impianti fotovoltaici, tetti verdi, spazi coltivati).*

La variante al PTI in qualità di variante con vocazione operativa-gestionale non affronta questo tema.

#### Ecotopo a scarsa connettività - 05202 zona industriale di Osoppo e bonifica agricola a nord di Maiano

La scheda d'ambito non contiene obiettivi, direttive specifici per questo ecotopo. Viene fatto riferimento al suo effetto barriera rispetto ad altri ecotopi ed in particolare l'effetto barriera derivante dall'ampliamento a nord della zona industriale. A riguardo si precisa che nel settore nord dell'ambito è stato apportato dalla variante un consistente stralcio delle aree produttive con la conversione degli spazi liberatisi in verde pubblico attrezzato e di connettivo. Nelle aree sottratte all'edificazione, la variante n.1 ha tutelato maggiormente i prati stabili esistenti ed ha concentrato ove possibile i prati stabili di nuovo impianto in adiacenza agli esistenti. Ulteriori indirizzi della scheda d'ambito esulano dalle aree di competenza del PTI, in quanto demandati ai Piani regolatori generali dei rispettivi Comuni.

#### Ecotopo connettivo discontinuo (Stepping stones) – 05106 campo Garzolino

Si tratta di un ecotopo di interesse per il comparto industriale in quanto comprende la porzione di ambito a partire dall'altezza dello scalo ferroviario verso nord fino al confine con il Comune di Gemona del Friuli (fig.3.2). Tra gli elementi di interesse vengono segnalati in larga maggioranza prati stabili, sono pertanto inseriti in una matrice semintensiva e separati da barriere. Si tratta di un ecotopo con un alto grado di frammentazione, collocato però in un punto strategico per la conservazione della connettività ecologica. L'ecotopo viene classificato dal PPR come "da rafforzare".

**Obiettivi di qualità**

*Campo Garzolino e Fiume Ledra (ecotopi 05103 e 05106) caratterizzati dal corso del Fiume Ledra e dalla presenza di prati stabili con funzione di connettivo discontinuo che costituiscono l'unica connessione trasversale tra la zona industriale di Rivoli di Osoppo e l'area urbana di Osoppo*

Come detto sopra la variante n.1 al PTI ha effettuato una significativa riduzione di mantenimento dei suoli naturali nell'area in oggetto.

**Direttive per gli aspetti idrogeomorfologici, ecosistemici e ambientali e per la costruzione della rete ecologica****b. connettivo discontinuo****05106 Campo Garzolino**

*Gli strumenti di pianificazione urbanistica generale disciplinano:*

- *la connessione in senso est-ovest tra il fiume Tagliamento, le risorgive del Ledra, i colli di Buja e il torrente Orvenco;*
- *le modalità gestionali della polveriera di Osoppo ai fini della conservazione delle praterie naturali.*

*La pianificazione di settore e gli strumenti regolamentari disciplinano:*

- *la funzionalità dei varchi lungo l'autostrada;*
- *la realizzazione di una connessione a scavalco del canale Ledra-Tagliamento.*

Le direttive riportate esulano dalle competenze del PTI. In senso generale tuttavia si riporta l'attenzione della variante al PTI nel favorire misure di connessione ecologica in senso est-ovest nella parte nord del comparto riducendone il carico insediativo industriale e la maggior tutela dei prati stabili come descritto sopra nel presente capitolo.

**Fascia tampone core n.254 cat. "da confermare" - Valle del medio Tagliamento e Biotopo Acqua Caduta**

Corrisponde all'area buffer che circonda l'ecotopo e che in corrispondenza della zona industriale di Osoppo si trova in posizione ravvicinata con un punto di contatto con il perimetro di PTI in corrispondenza di via De Simon all'altezza di via Cjasa di Cosan (fig. 3.2 e 3.3 - fascia rappresentata in colore azzurro).

I contenuti di piano per la fascia tampone non hanno attinenza specifica con il PTI. A riguardo si segnala in ogni caso che in corrispondenza della fascia tampone, sebbene marginalmente intersecata la variante n.1 al PTI opera il declassamento di via De Simon a viabilità di servizio riducendone l'importanza e quindi indirettamente gli impatti attesi legati al traffico veicolare.

**Percorsi panoramici**

La S.P. 49 bis e la SR.463, sono entrambe classificate dal PPR nella parte strategica del PPR come percorsi panoramici.

A riguardo si precisa che le modifiche ai perimetri di PTI che interessano i due assi, intervengono unicamente ad incorporare i nodi a rotatoria di intersezione con la viabilità territoriale esistente esterna al comparto. Si ritiene pertanto che le modifiche apportate dalla variante non abbiano affetti sulla viabilità in parola in termini paesaggistici, se non in chiave migliorativa per la riqualificazione estetica che le soluzioni a rotatoria sono in grado di offrire.

Fig.3.1. Estratto di PPR – Beni paesaggistici e ulteriori contesti con evidenza del perimetro di PTI (var.1)

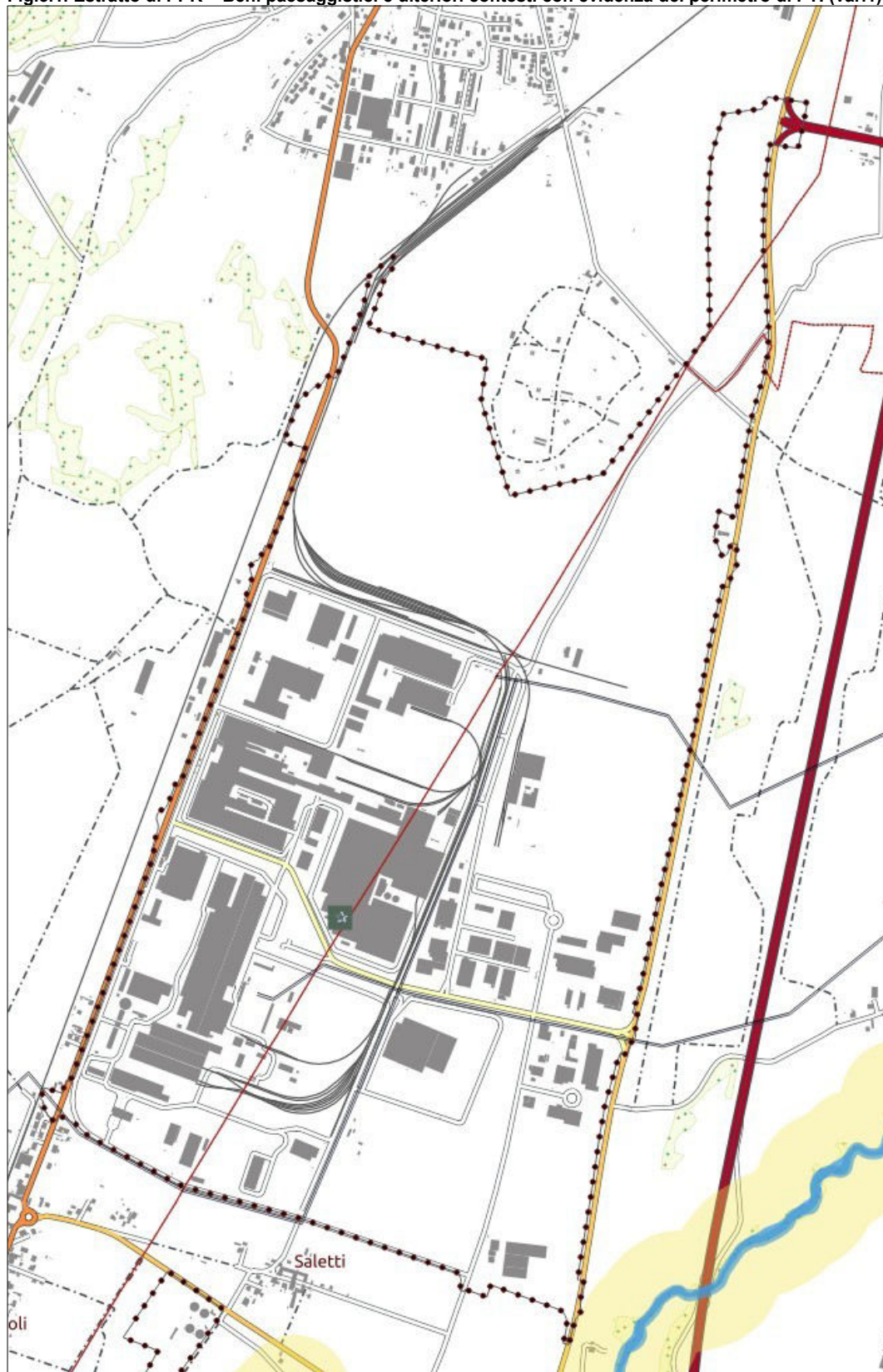
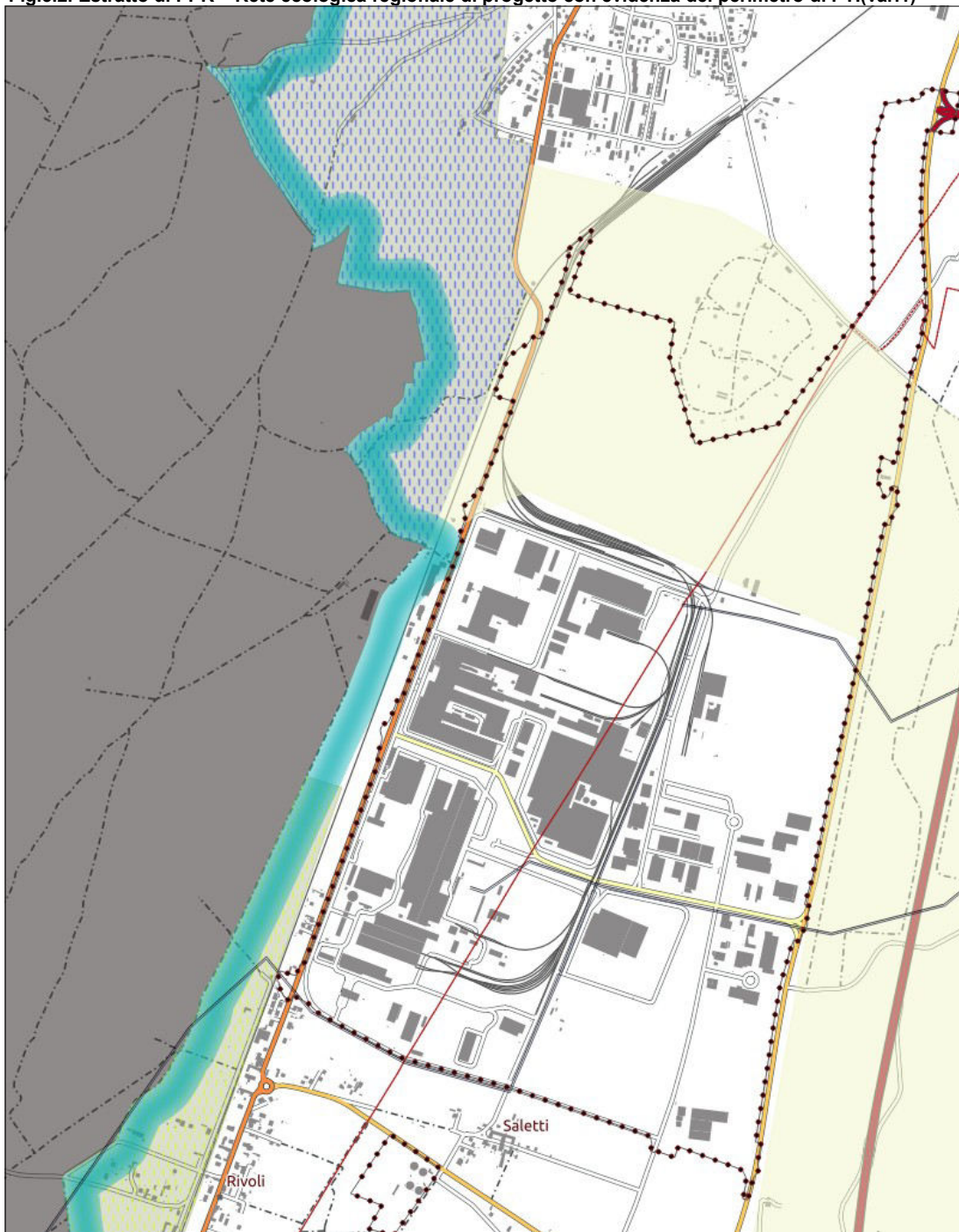
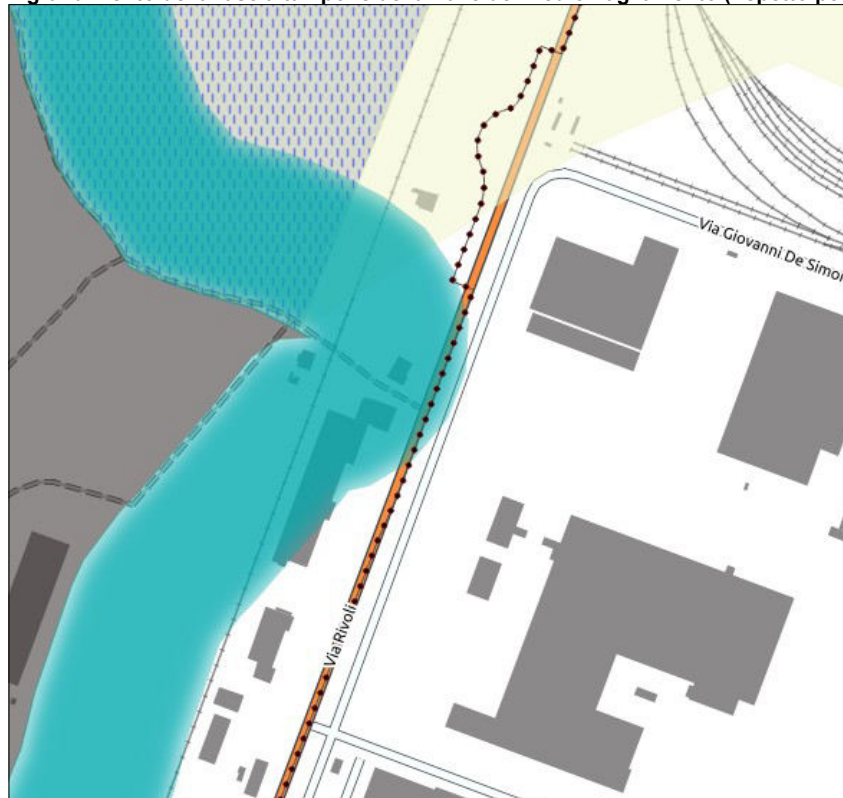


Fig.3.2. Estratto di PPR – Rete ecologica regionale di progetto con evidenza del perimetro di PTI(var.1)





**Fig.3.3. Estratto di PPR – Rete ecologica regionale di progetto.  
Ingrandimento della fascia tampone della Valle del Medio Tagliamento (rispetto perimetro di PTI-var.1)**



### Valutazioni conclusive

I contenuti della variante al PTI agiscono nel rispetto dei vincoli paesaggistici esistenti, e degli obiettivi, direttive ed indirizzi della parte strategica del PPR, per quanto di competenza. Si conclude pertanto che le scelte di progetto della variante al PTI sono compatibili e coerenti con il PPR.

## 4. SUOLO

Gli effetti della variante sull'uso del suolo riassunti nel capitolo "Bilancio di variante" vengono qui valutati in base all'apporto positivo o negativo in termini di consumo di suolo. Per le singole modifiche di variante viene indicato il valore in mq del consumo di suolo (tab.4.1). Nella tabella, alla colonna nominata "consumo di suolo", viene riportato il valore totale per ogni modifica, pari alla somma degli incrementi e delle riduzioni di consumo di suolo rispetto alla zonizzazione del PTI vigente. I valori positivi riportano l'incremento di consumo di suolo operato dalla variante. I valori negativi il risparmio di consumo di suolo. Ai fini dell'analisi comparativa del consumo di suolo, in termini prudenziali e per il livello pianificatorio a cui si fa riferimento, vengono assunte come riduzioni di consumo di suolo le sole trasformazioni di destinazione d'uso che determinano un'inedificabilità delle aree ed il mantenimento o previsione di superfici non pavimentate (verde pubblico attrezzato e di connettivo, verde privato, fasce di mitigazione, etc.). Per converso come incremento di consumo di suolo viene computato ogni cambio di destinazione d'uso che introduca copertura sia in termini di edificazione che di pavimentazione. In quest'analisi non vengono calcolate differenze in base al rapporto di copertura o agli indici urbanistici di zona, i quali possono variare sensibilmente in ragione dei futuri interventi edilizi che seguiranno la fase pianificatoria.

Le modifiche indicate con numero asteriscato sono quelle che determinano stralci o incorporazioni di superficie del perimetro di PTI. Per queste modifiche la comparazione delle superficie ex ante/ex-post viene eseguita tra PTI/PRGC o PRGC/PTI. Nei casi di stralcio, poiché la competenza delle superfici passa dal PTI al PRGC, si assume come principio il mantenimento delle medesime destinazioni d'uso da parte del PRGC, ad eccezione della scelte che determinano modifiche alle infrastrutture viabilistiche, le quali vengono computate.

Nella colonna "Trasformazione suolo naturale" viene riportato il valore indicativo delle trasformazioni che interessano suoli naturali (suolo agricoli o incolti, non pavimentati) presenti nello stato di fatto dei luoghi, desunti da verifica ortofotogrammetrica (immagini Googlemaps 2020). Il dato viene utilizzato per ponderare la valutazione dei valori di consumo di suolo i quali fanno riferimento alla mera comparazione tra destinazioni di piano e non tengono conto dello stato attuale dei luoghi.

Tabella n.4.1. - Consumo di suolo della variante

Mod_n°	Descrizione	Consumo di suolo (mq)	Trasformazione suolo naturale (mq)
1	Riorganizzazione del nodo di innesto del casello autostradale della A23 con la S.P.49	761	/
2	Modifica alla viabilità della zona nord-est del comparto	-5420	-5400
3	Modifica dell' "Area a servizio delle aziende e degli addetti - SV1"	-566	/
4	Stralcio dei lotti di media e piccola dimensione della zona nord-est del comparto	-51660	-51660

Mod_n°	Descrizione	Consumo di suolo (mq)	Trasformazione suolo naturale (mq)
5	Modifica dei lotti di media e piccola dimensione della zona nord-est del comparto	-5274	-5270
6	Modifica dei lotti di media e piccola dimensione della zona nord-est del comparto	671	1170
7*	Nuovo accesso con rotatoria all'ambito consortile dalla S.P.49	-100	/
8*	Rettifica del perimetro del depuratore consortile e incorporazione nel perimetro di PTI	0	/
9	Nuova viabilità per l'attraversamento della zona nord del comparto	556	560
10	Nuova viabilità di servizio per la zona nord-ovest del comparto	3551	3550
11	Stralcio della viabilità di servizio del PTI vigente nella zona nord-ovest	-5365	-5360
12	Nuova area "Parcheggi di relazione -P4"	2749	2750
13	Riorganizzazione dei lotti produttivi nella zona nord-ovest del comparto	-4451	-2400
14	Ampliamento della zona "scalo ferroviario e linee di connessione"	12944	12940
15	Stralcio di lotti di media e piccola dimensione	-51224	-50000
16	Modifica della viabilità - via Casali Leoncini	143	-720
17	Modifica della viabilità - via Giovanni De Simon	162	/
18*	Riorganizzazione dell'innesto di via Giovanni De Simon con la S.R.463	-2301	/
19	Modifica alla viabilità -via Giovanni De Simon e via delle Ferriere	0	/
20*	Riorganizzazione del nodo di innesto di via Europa Unita con la S.R.463	-1512	/
21*	Nuova rotatoria sulla S.R.463 con area "Parcheggi di relazione – P5"	7943	7820
22	Modifica alla viabilità - via dell'Impresa	0	/

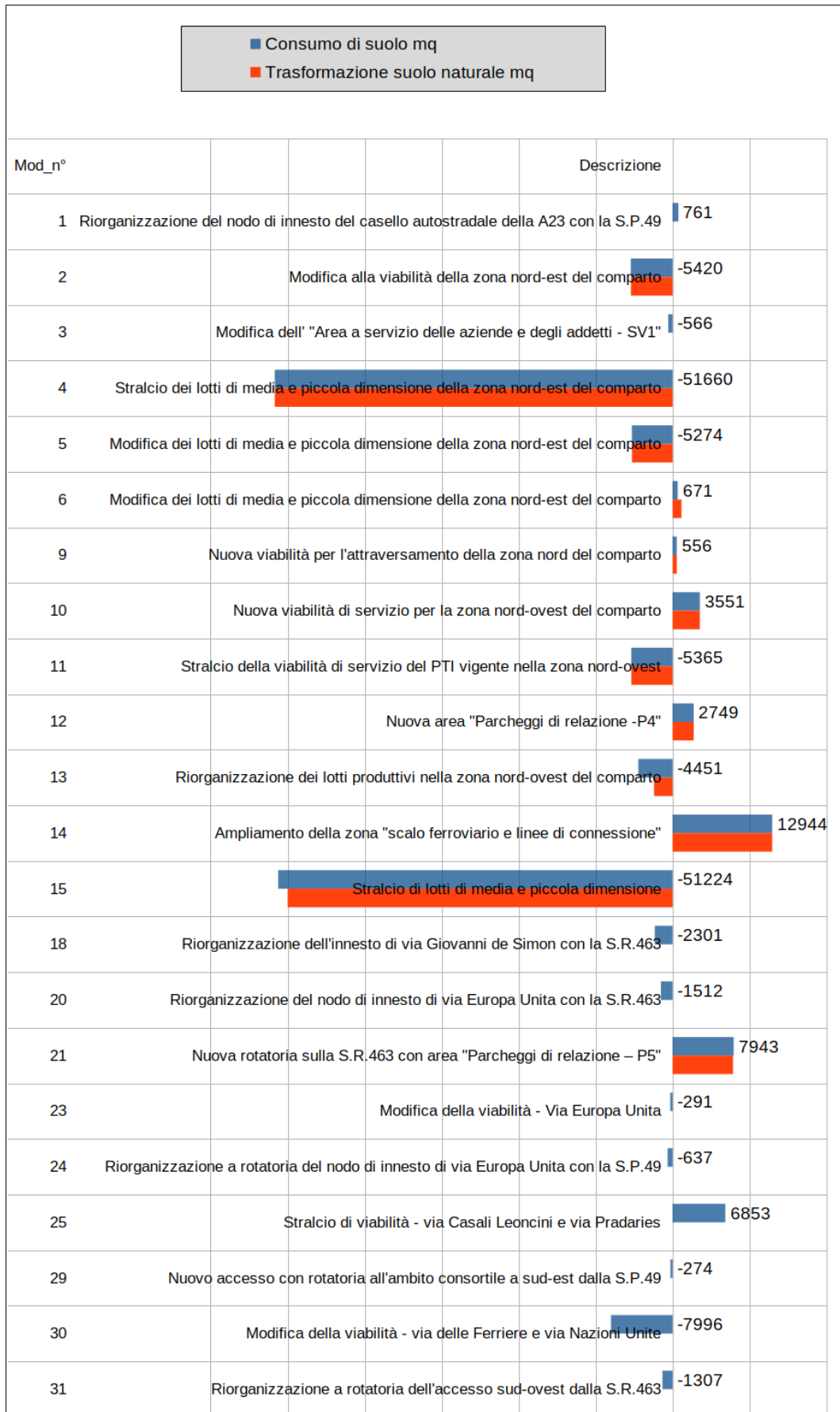


Mod_n°	Descrizione	Consumo di suolo (mq)	Trasformazione suolo naturale (mq)
23	Modifica della viabilità - Via Europa Unita	-291	/
24*	Riorganizzazione a rotatoria del nodo di innesto di via Europa Unita con la S.P.49	-637	/
25	Stralcio di viabilità - via Casali Leoncini e via Pradaries	6853	/
26	Modifica alla viabilità - via Casali Leoncini	17	/
27	Nuova area "Parcheggi di relazione - P3"	0	/
28	Presenza d'atto viabilità esistente di accesso a "Lotti di media e piccola dimensione"	0	/
29*	Nuovo accesso con rotatoria all'ambito consortile a sud-est dalla S.P.49	-274	/
30	Modifica della viabilità - via delle Ferriere e via Nazioni Unite	-7996	/
31*	Riorganizzazione a rotatoria dell'accesso sud-ovest dalla S.R.463	-1307	/
32	Stralcio di viabilità - via Pradaries	0	/
33	Modifica lotto di media e piccola dimensione di via delle Ferriere	0	/

Per dare evidenza dell'entità delle modifiche i valori di consumo di suolo delle singole modifiche viene rappresentato in forma grafica nell'istogramma grafico (fig. 4.2.)

Nel grafico non sono riportate le voci ed i valori meno significativi (< 200mq). In questa rappresentazione i valori sono riferiti alla comparazione delle superfici tra PTI vigente e variante n.1, affiancate dal dato sul consumo di suoli naturali derivato dallo stato di fatto dei luoghi.

Fig.4.2 – Grafico del consumo di suolo - variante n.1 di PTI



Con la variante n.1 al PTI complessivamente si ottiene una riduzione di consumo di suolo di **oltre 93.000 mq**. Le modifiche di maggior incidenza positiva sono la modifica n.4 e

n.15, entrambe collocate nella parte nord dell'ambito consortile. Ai fini ambientali giova notare che entrambe i valori derivati dalle due modifiche (>51.000), incrociati con i valori dello stato di fatto dei luoghi (cfr.tab.4, col. "Trasformazione suolo naturale"), aderiscono. Tale riscontro è particolarmente significativo in quanto registra il mantenimento della condizione seminaturale (prevalentemente agricola) di aree ad oggi inedificate, con presenza di elementi sottoposti a tutela come i prati stabili. Le medesime venivano destinate dal PTI vigente ad uso produttivo e quindi di maggior impatto diretto in termini di consumo di suolo ed indiretto rispetto a tutti gli effetti ambientali legati alle attività artigianali ed industriali. Per converso le due modifiche che apportano maggior consumo di suolo sono la modifica n.14 e n.25 entrambe di entità nettamente inferiore (< 13.000mq). La modifica n.14 riguarda l'ampliamento dello scalo ferroviario. La consistenza dell'ampliamento dello scalo è di oltre 33.000 mq ed interviene su suoli naturali. In questo caso è importante rilevare che della complessiva superficie dell'ampliamento solamente 12.950 mq ca. sono considerabili incremento di consumo di suolo in quanto la restante superficie era già destinata dal PTI vigente a lotti produttivi.

La modifica n.25, alla quale viene attribuito un incremento di consumo di suolo di 6.850mq ca., va raffrontata con lo stato dei luoghi. Ad oggi, le superfici indicate dal PTI vigente come verde pubblico e che determinano questo differenziale sono, nello stato di fatto dei luoghi, superfici pavimentate funzionali alle attività produttive dello stabilimento Fantoni. Pertanto la modifica opera una mera presa d'atto dei luoghi e delle funzioni già in essere. Alle citate modifiche vanno aggiunti i risparmi derivati dagli stralci dei tratti viari di previsione (PTI vigente) e delle relative superfici a parcheggio per i quali si è ritenuto venir meno la loro funzione rispetto all'assetto viabilistico del comparto.

Da una valutazione conclusiva è quindi possibile affermare che la variante al PTI in termini di consumo di suolo si qualifica come significativamente migliorativa rispetto al PTI vigente, sia per l'entità delle superfici sottratte all'edificazione, che per la localizzazione delle modifiche indirizzate alla tutela dei suoli naturali ancora presenti nel settore nord dell'ambito consortile.

## **5.VIABILITÀ E TRAFFICO**

La riorganizzazione dell'assetto viario nel comparto industriale dell'Alto Friuli rappresenta un aspetto centrale dei contenuti della presente variante al PTI. Le modifiche apportate alla rete viaria in termini di stralci, integrazioni, modifica di geometria o di classe degli archi sono volte al completo ripristino funzionale della rete, che per l'evoluzione dello stato di fatto e per usi consolidati da parte degli insediamenti produttivi, presenta oggi criticità per le quali si è ritenuto di porre in atto provvedimenti correttivi.

L'analisi dei possibili effetti di tali provvedimenti si articola nell'illustrazione delle modifiche alla rete e dei loro effetti in termini di traffico e sicurezza stradale. Gli effetti in termini di emissioni inquinanti legate al traffico veicolare viene rimandato al cap. "Qualità dell'aria". Vista la riduzione generale pari a circa 140.000mq dei lotti produttivi apportata dal variante è plausibile ritenere il traffico veicolare, qui analizzato, unico elemento di pressione sul quale interviene la variante.

Per l'evidenza delle modifiche alla rete, vengono di seguito riportate le tavole dell'assetto viabilistico ex ante ed ex post rispetto alla variante al PTI(cfr. Fig. 5.1 e 5.2).

Fig.5.1 – Assetto della rete viaria – PTI vigente.

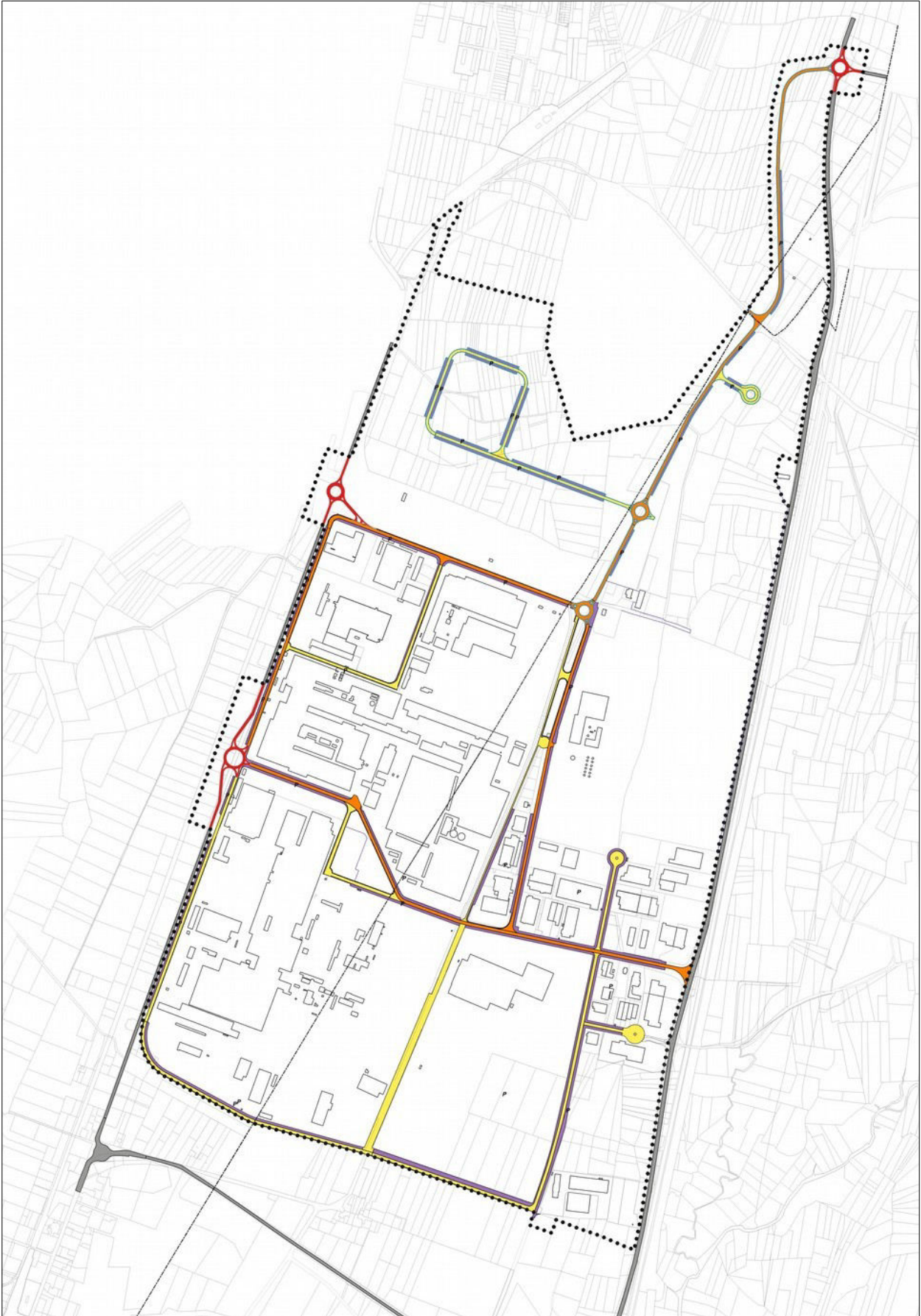
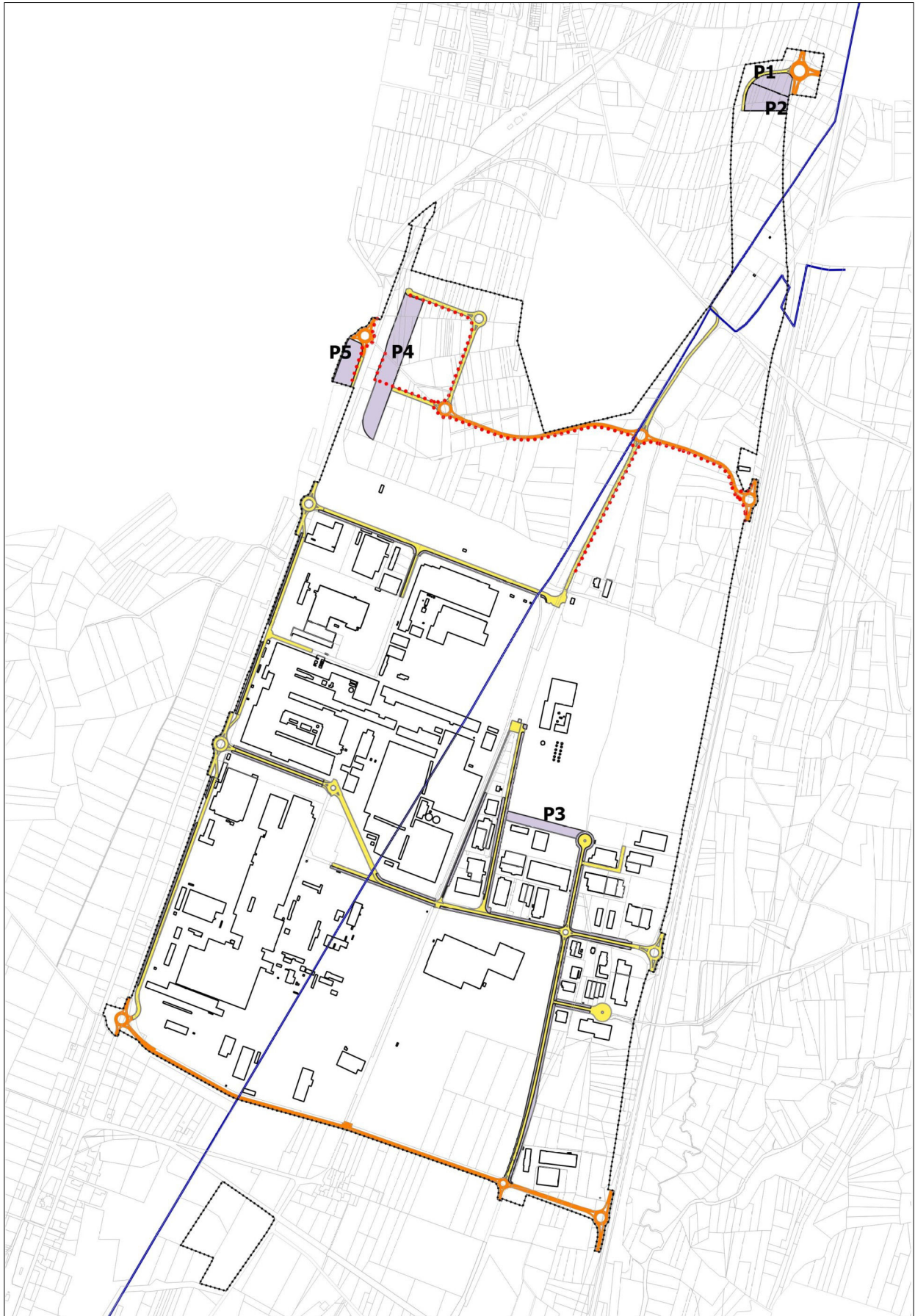




Fig.5.2 – Assetto della rete viaria – PTI variante n.1.



Vengono di seguito riepilogate le sole modifiche di variante che interessano la rete viaria e ne viene descritta la tipologia. Per esigenze di analisi e di illustrazione le modifiche alla viabilità, che costituiscono la maggioranza delle modifiche di variante sono state frazionate pur appartenendo in molti casi allo stesso asse. I numeri identificativi delle modifiche corrispondono alle modifiche di cui al capitolo “Le modifiche alla zonizzazione” ove le stesse vengono descritte esaurientemente.

Tab.5.3 – Riepilogo delle modifiche alla rete viaria

<b>Modifica</b>	<b>Tipologia</b>
1 – Riorganizzazione del nodo di innesto del casello autostadale della A23 con la S.P.49	Modifiche geometriche del nodo a rotatoria e modifica classificazione in viabilità di supporto strutturale
2 - Modifica alla viabilità della zona nord-est del comparto	Stralcio parziale del tracciato e dei rispettivi parcheggi a raso
3- Modifica dell' "Area a servizio delle aziende e degli addetti - SV1"	Nuova previsione del parcheggio P1 con funzioni e di interscambio e P2 parcheggio attrezzato a servizio delle aziende e degli addetti
5- Modifica dei lotti di media e piccola dimensione della zona nord-est del comparto	Stralcio della viabilità di accesso ai lotti e relativi parcheggi a raso
6 – Nuova viabilità per l'attraversamento della zona nord del comparto	Nuova viabilità di previsione (viabilità di supporto strutturale) e pista ciclabile
7 – Nuovo accesso con rotatoria all'ambito consortile dalla S.P.49	Nuovo nodo
9 – Nuova viabilità per l'attraversamento della zona nord del comparto	Nuova viabilità di previsione (continuazione della modifica 6)
10 – Nuova viabilità di servizio per la zona nord-ovest del comparto	Nuova viabilità di previsione (viabilità di servizio) Continuazione della modifica 9
11 - Stralcio della viabilità di servizio del PTI vigente nella zona nord-ovest	Stralcio di viabilità e relativa sosta. Sostituita dalla previsione di cui alle modifiche 9 e 10
12 – Nuova area "Parcheggi di relazione - P4"	Nuovo parcheggio in sede propria
16 – Modifica della viabilità - via Casali Leoncini	Declassamento in viabilità di servizio e con stralcio di nodo a rotatoria e stralcio di parcheggi a raso.
17 – Modifica della viabilità - via Giovanni De Simon	Declassamento in viabilità di servizio e con stralcio di nodo a rotatoria e stralcio di parcheggi a raso.
18 – Riorganizzazione dell'innesto di via Giovanni De Simon con la S.R.463	Modifica geometrica del nodo a rotatoria
19 – Modifica alla viabilità -via Giovanni De Simon e via delle Ferriere	Declassamento a viabilità di servizio e rettifica minimale
20 - Riorganizzazione del nodo di innesto di via Europa Unita con la S.R.463	Modifica geometrica del nodo a rotatoria

21 – Nuova rotatoria sulla S.R.463 con area "Parcheggi di relazione – P5"	Nuovo nodo a rotatoria e novo parcheggio in sede propria
22 – Modifica alla viabilità - via dell'Impresa	Stralcio parziale del tracciato
23 – Modifica della viabilità - Via Europa Unita	Declassamento a viabilità di servizio e riorganizzazione a rotatoria di due intersezioni
24 – Riorganizzazione a rotatoria del nodo di innesto di via Europa Unita con la S.P.49	Riorganizzazione a rotatoria di nodo esistente
25 – Stralcio di viabilità - via Casali Leoncini e via Pradaries	Stralcio di viabilità esistente e relativa sosta a raso
26 – Modifica alla viabilità - via Casali Leoncini	Declassamento a viabilità di servizio
27 - Nuova area "Parcheggi di relazione - P3"	Nuovo parcheggio in sede propria
28 – Presa d'atto viabilità esistente di accesso a "Lotti di media e piccola dimensione"	Riconoscimento viabilità esistente
29 – Nuovo accesso con rotatoria all'ambito consortile a sud-est dalla S.P.49	Nuovo nodo a rotatoria e nuovo arco di innesto sulla rete viaria consortile
30 – Modifica della viabilità - via delle Ferriere e via Nazioni Unite	Elevazione a viabilità di supporto strutturale. Eliminazione di sosta a raso riorganizzazione a rotatoria di nodo esistente
31 – Riorganizzazione a rotatoria dell'accesso sud-ovest dalla S.R.463	Recepimento rotatoria di previsione da PRGC del Comune di Osoppo
32- Stralcio di viabilità - via Pradaries	Stralcio di viabilità

In termini di bilancio complessivo delle modifiche di variante riguardanti la viabilità, risulta che la rete viaria consortile viene ridotta di oltre 1700 m. Il computo è stato effettuato da una rappresentazione a grafo della rete viaria ex ante/ex post variante, ove viene conteggiato un solo senso di marcia per arco. Mentre la quasi totalità delle modifiche alla rete si attua attraverso incorporazioni di assi all'interno dei lotti produttivi, il che non ha effetti in termini ambientali in quanto riconosce uno stato di fatto e di utilizzo in essere degli archi, non ancora recepito dal PTI, è significativo ai fini ambientali lo stralcio di 590m di viabilità di previsione su aree verdi non urbanizzate collocate nel settore nord del comparto.

Il secondo dato di rilievo è l'incremento della sosta pari a +2.661 mq. Il dato va letto tenendo conto anche delle superfici a parcheggio lungo la viabilità, stralciate dalla variante assieme ai relativi tratti viari, pertanto va considerato un incremento ben maggiore poichè la sola sosta in sede propria e attrezzata è di oltre 45.000mq. La rimozione della sosta a raso lungo la viabilità consortile, la quale viene ammessa limitatamente agli archi di viabilità di servizio e l'incremento di dotazione di sosta in sede propria in aree dedicate, determina un incremento delle condizioni di sicurezza, per la riduzione delle commistioni di usi e manovre da parte di mezzi leggeri e pesanti. Ove questo non fosse possibile la variante al PTI ha proceduto al declassamento degli assi interessati, riconoscendo il venir meno delle funzioni di supporto strutturale, indirizzando in tal modo gli stessi verso usi ed interventi più compatibili alle reali condizioni presenti in situ.



## Effetti sul traffico

Per la verifica dei possibili effetti sul traffico viene fatto riferimento all'approfondimento specialistico "Studio di impatto sulla viabilità" a cura dell'ing. F. Honsell, che costituisce parte integrante degli elaborati di variante, anche se non materialmente allegato alla stessa.

### Stato di fatto

Per l'analisi dello stato di fatto si riportano in sintesi (o per estratto) le evidenze emerse dalle analisi dirette del 2018. La S.R.463 nell'ora di punta (7:30-8:30) del mattino riceve un flusso proveniente da Osoppo di 280 veic.legg./h. e di 65 veic.pes.eq/h. A sud del comparto industriale il flusso scende a 210 veic.legg./h, il che indica un afflusso all'ambito consortile di circa 70 unità mentre il flusso dei veicoli pesanti non varia. Comportamento analogo viene registrato in senso opposto con un apporto di veicoli all'ambito consortile di circa 100 veic.legg./h. I rilievi registrano un il flusso costante dei veicoli pesanti in direzione Osoppo che fa presupporre il mancato rispetto del divieto di transito dei mezzi pesanti posto all'ingresso dell'abitato di Osoppo. Superata l'ora di punta i flussi scendono di circa 50-100 veicoli leggeri ed i veicoli pesanti si mantengono a circa 35 unità.

Nel pomeriggio sulla S.R.463 il veicoli leggeri non superano le 200 unità/h sia in direzione nord che in direzione sud con circa 60 veic.pes/h.

Ciò che emerge complessivamente dai rilievi è che sulla S.R.463 l'afflusso relativo all'ambito consortile è maggiore dal tratto sud sia per i veicoli leggeri che per i veicoli pesanti. La maggiore criticità viene quindi riscontrata nell'abitato di Rivoli, ove il traffico di attraversamento viene alimentato anche dal confluire della S.P.49 nella rotonda a nord dell'abitato.

Sulla S.P.49bis nell'ora di punta del mattino si rilevano oltre 400 veic.legg./h in direzione sud a monte del casello autostradale, di cui circa 100 entrano nella A23. A sud del casello il flusso è di 310 veic.legg/h, con circa 100 veic.legg. che accedono all'ambito consortile da via Europa Unita. Lievemente maggiore è la quantità di veicoli in ingresso all'ambito consortile proveniente da sud. I veicoli pesanti sulla S.P.49bis a sud del casello autostradale in direzione sud sono pari a 200 unità eq./h di cui 100-120 accedono all'ambito consortile. A sud dell'accesso di via Europa Unita il flusso è di 150 veic.eq./h. E' significativo rilevare che il flusso prevalente svolta in direzione della S.R.463, con le ricadute già note sull'abitato di Rivoli. In direzione opposta sulla S.P.49bis a sud di via Europa Unita la componente pesante è di 110 veic.pes.eq/h. I veicoli in ingresso al comparto industriale è esiguo a differenza di quelli in uscita che raggiungono le 90 unità. In questo modo il flusso a nord di via Europa Unita, sempre in direzione nord, cresce a 190 veic.eq./h. Superata l'ora di punta il traffico leggero sull'asse si riduce a 180-190 veic./h in tutti i due sensi di marcia. Va rilevato che al nodo del casello autostradale il flusso dei pesanti in uscita dalla autostrada ed in direzione sud è consistente, come lo è il flusso dei veicoli afferenti al comparto industriale da via Europa Unita (155 veic.eq/h in ingresso da nord, 120 veic.eq/h in uscita verso nord), da cui emerge la consolidata relazione tra la A23 e l'accesso di via Europa Unita.

Si riportano in estratto le considerazioni conclusive dell'analisi svolte nello studio di impatto sulla viabilità:

*"In conclusione, lo stato di fatto della mobilità evidenzia già oggi, per quanto attiene all'accessibilità alla Z.I., una predominanza d'uso nei confronti della S.P. 49bis, piuttosto che della S.R. 463. D'altro canto il sistema della viabilità di primo livello appare oggettivamente più idoneo a concretarsi, in questa zona, nella S.P. 49, nella S.P. 49bis e nella A 23, cui si aggiunge la complessa realtà della S.R. 463, ma a sud della rotonda di*

*Rivoli. Queste osservazioni porterebbero a sostenere il rafforzamento infrastrutturale di interscambio della Z.I. con le suddette direttrici e quindi a potenziare e razionalizzare sia i nodi specifici, che le aste di viabilità interna alla Z.I. che afferiscono a tali direttrici. In particolare, stante la maggiore relazione esistente con la S.P. 49bis e con la A 23 e la non opportunità di interferire con le aree sensibili di Saletti, si evidenzia la necessità di garantire un'adeguata accessibilità alla Z.I. sul lato est della stessa.*

*Se tuttavia questo appare l'aspetto più evidente ed importante, è anche vero che, sebbene ad un livello inferiore, sia utile razionalizzare anche le connessioni tra S.P. 49bis ed S.R. 463 evitando di sovraccaricare la rotonda di Rivoli e la S.P. 49, per cui può risultare logico disporre di alcune efficaci connessioni tra la direttrice est e quella ovest e ciò, in particolare, al bordo sud della Z.I., in modo da suddividere le movimentazioni di ingresso /uscita a seconda delle localizzazioni dei singoli insediamenti.”*

### Scenario di variante

Le azioni di variante che apportano modifiche alla rete viaria sono rappresentate nella fig.6.2 e riassunte nella tab.6.3. Va da sé che lo scenario di variante per quanto riguarda il traffico viene analizzato nel suo complesso comprendendo anche azioni di variante riguardanti i lotti produttivi in quanto generatori e attrattori di traffico.

Il cardine dei provvedimenti di variante riguardanti la viabilità è la riconfigurazione degli accessi all'ambito consortile e delle connessioni con la viabilità territoriale esterna al comparto.

Preso atto della funzione essenziale della S.P.49bis di dorsale di traffico veicolare dei veicoli afferenti all' ambito consortile, con particolare attenzione al collegamento con il casello autostradale della A23, la rete viaria del consorzio viene potenziata dai nuovi accessi sulla S.P.49 e dalla riorganizzazione dell'esistente su via Europa Unita. A supporto di tali scelte, va tenuto presente che le verifiche di capacità condotte hanno evidenziato ampi margini disponibili anche con le geometrie ipotizzate, rendendo pertanto i predimensionamenti indicati come ampiamente sufficienti a garantire i livelli di servizio richiesti dagli standard del PRITMML. Nella fattispecie si viene a creare un'asse trasversale di attraversamento dell'ambito con via delle Ferriere/via delle Nazioni Unite in e un' asse trasversale per il collegamento allo scalo ferroviario e ai nuovi lotti artigianali/industriali alla S.P.49bis. Questi in aggiunta all'esistente asse trasversale di via Europa Unita.

In particolare l'asse trasversale di via Ferriere/via Nazioni Unite svolgerà plausibilmente la funzione di sgravare la S.P.49 che già svolge funzioni di collegamento tra Osoppo e Buja , dai veicoli pesanti afferenti alla zona industriale.

Sulla S.P.49bis viene inoltre previsto uno sviluppo di servizi in corrispondenza del nodo del casello autostradale della A23. Qui vengono individuate aree di sosta e di servizio agli addetti, in ragione dei citati flussi di scambio tra la A23 e l'ambito consortile.

Tutti gli accessi all'ambito consortile previsti dalla variante sono progettati per evitare le manovre di attraversamento di corsia mediante sistemi a circolazione rotatoria.

A riguardo si riporta quanto segue dallo studio di impatto sulla viabilità:

*“Gli interventi previsti vanno sicuramente nella direzione indicata dal PRITMML, sia dal punto di vista della funzionalità generale, in quanto migliorano il livello delle connessioni dell'area del PTI alla rete di primo livello, senza interferire con le zone più sensibili, ma anzi riducendo le criticità legate alla commistione funzionale delle strade, che da quello della sicurezza in senso stretto, in quanto vengono evitati i punti di potenziale conflitto più penalizzanti e rischiosi.”*

In termini previsionali le modifiche apportate alla rete viaria non comporteranno effetti significativi alla S.R.463 la quale adduce a lotti produttivi saturi o quasi. Diversamente è

ragionevole attendere un lieve incremento dei flussi sulla S.P.49bis dovuto al completamento dei nuovi lotti produttivi posti a nord dell'ambito. Va in ogni caso precisato che la variante pone in essere una consistente riduzione delle aree produttive, pertanto tale incremento di traffico sulla S.P.49bis è al massimo da ricondurre alla migliorata connessione con la S.P.49bis.

I provvedimenti di variante sono stati verificati e tutte le arterie di primo livello coinvolte sono in grado di sopportare incrementi di flusso fino al 40% rispetto all'attuale carico, il che denota l'assenza di criticità in termini di capacità della rete.

Le modifiche di variante rilevanti, da considerare nella valutazione degli impatti sulla viabilità sono:

- la consistente riduzione complessiva di superfici destinate alle attività produttive (zone per insediamenti industriali + zone per insediamenti artigianali industriali) pari a circa 140.000mq posta in essere nel settore nord del comparto su aree ancora inedificate. Il venir meno di queste aree produttive di previsione esclude a priori un carico veicolare teorico ex novo e diversificato, in quanto riferito alle zone per insediamenti artigianali/industriali (-34% di superficie), a differenza degli ampliamenti previsti dalla variante per le zone per insediamenti industriali (+134.000mq, +7%) sulle quali è prevedibile un eventuale ampliamento di attività già consolidate con le relative dinamiche di mobilità già organizzate e note;
- l'ampliamento dello scalo ferroviario consortile del 20%;
- l'incremento di sosta in sede propria (nuovi parcheggi P1,P2,P3,P4,P5) con la rimozione della sosta a raso in corrispondenza della viabilità di supporto strutturale.

Si tratta di provvedimenti che inducono una significativa contrazione dei potenziali incrementi di traffico sulla rete stradale. Di particolare rilievo per il comparto industriale è l'ampliamento dello scalo ferroviario con la relativa dotazione del parcheggio P4, da cui ci si attende un positivo incremento del trasporto su rotaia a fronte di una riduzione di veicoli pesanti sulla rete stradale, con ricadute positive sulla viabilità consortile, sulla viabilità esterna di primo livello e sul traffico di attraversamenti dei centri abitati, con particolare riferimento agli abitati di Rivoli e Osoppo.

In conclusione, lo scenario definito dalla variante n.1 al PTI per quanto riguarda la viabilità ed il traffico dell'ambito consortile dell'Alto Friuli, della viabilità esterna afferente e delle zone limitrofe, viene valutato come migliorativo rispetto allo stato di fatto. I benefici attesi dallo scenario sono: il miglioramento della sicurezza stradale, la riduzione del traffico veicolare generato dall'ambito consortile e la riduzione delle relative emissioni inquinanti. Le verifiche effettuate sulla capacità di archi e nodi conferma la piena sostenibilità dei provvedimenti di variante, permanendo ampi margini per il rispetto dei livelli di servizio della rete. La variante inoltre agisce in sintonia con degli obiettivi del PRITMML in quanto determina un completamento ed una ristrutturazione della dotazione esistente. Si annota peraltro che lo scenario di variante in esame è stato sottoposto a parere consultivo preliminare della Regione FVG Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio - Servizio lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione, il cui esito afferma la compatibilità delle previsioni infrastrutturali e azzonative della variante rispetto al PRITMML e alle ipotesi progettuali di completamento della grande viabilità Sequals-Gemona.

## 6.QUALITÀ DELL'ARIA

Nella valutazione dei possibili effetti sulla componente ambientale "aria" ad opera delle azioni di variante si è tenuto in considerazione il complessivo alleggerimento del carico insediativo, dovuto alla riduzione delle superfici per attività produttive. Esso, a livello pianificatorio, è intrinsecamente foriero di un miglioramento che agisce sulle principali determinanti delle pressioni afferenti la qualità dell'aria. La riduzione delle aree produttive in primis consente di stimare una riduzione delle emissioni inquinanti legate al ciclo produttivo di nuove attività industriali e artigianali. In secondo luogo la conseguente riduzione di addetti e persone che si relazionano agli stabilimenti produttivi, si traduce in una riduzione dei veicoli circolanti riconducibili al comparto industriale. Parallelamente, come già ricordato per la componente "traffico", l'ampliamento dello scalo ferroviario costituisce altro elemento migliorativo dello stato di fatto per gli effetti sulla ripartizione modale del trasporto merci da gomma a rotaia. Per questi aspetti i benefici attesi non sono limitati al comparto industriale, ma si riverberano positivamente sulle aree limitrofe.

Su queste premesse l'analisi del presente rapporto preliminare si è concentrata sull'accertare l'assenza di criticità preesistenti, basandosi sui dati ARPA (2008-2012) ripresi nel rapporto preliminare del vigente PTI e confrontandoli con i successivi aggiornamenti pubblicati.

### Biossido di Zolfo (SO<sub>2</sub>)

In riferimento ai valori limite di legge riportati nella tab.6.1 ed i valori rilevati dalla centralina ARPA di Rivoli di Osoppo aggiornati all'anno successivo rispetto al rapporto preliminare del PTI vigente e riportati nella tab. 6.2., come da conclusioni del Rapporto ARPA si evince che i valori per detto inquinante sono nettamente inferiori ai limiti di legge e non sono stati rilevati superamenti dei valori limite, pertanto è possibile assumere per assenti eventuali criticità a riguardo.

Riferimento normativo	Denominazione	Periodo di mediazione	Valore di riferimento
<b>D. Lgs. 13 agosto 2010 n. 155</b>	valore limite	1 ora	<b>350 µg/m<sup>3</sup></b> da non superare più di 24 volte per anno civile (dal 01/01/2005)
	valore limite	1 giorno	<b>125 µg/m<sup>3</sup></b> da non superare più di 3 volte per anno civile (dal 01/01/2005)
	soglia di allarme	3 ore consecutive	<b>500 µg/m<sup>3</sup></b>

Tab. 6.1. - SO<sub>2</sub>: Valori limite di legge.

RIVOLI DI OSOPPO	BIOSSIDO DI ZOLFO - ANNI 2009 - 2013					
	Anno	Media annuale ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Mediana annuale ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	98° percentile ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Massima oraria ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Massima giornaliera ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
	2009	1.2	0.8	5.2	45.5	5.2
	2010	1.3	0.9	4.9	24.9	7.5
	2011	1.3	1.0	4.9	23.8	5.1
	2012	1.9	1.3	6.6	16.5	5.2
	<b>2013</b>	<b>2.0</b>	<b>1.4</b>	<b>6.4</b>	<b>19.3</b>	<b>6.6</b>

Tab. 6.2. - SO<sub>2</sub>: Principali parametri statistici (fonte: ARPA).

### Biossido di Azoto (NO<sub>2</sub>)

In riferimento ai valori limite di legge riportati nella tab.6.3 ed i valori rilevati dalla centralina ARPA di Rivoli di Osoppo aggiornati all'anno successivo rispetto al rapporto preliminare del PTI vigente e riportati nella tab. 6.4., come da conclusioni del Rapporto ARPA si evince che i valori per detto inquinante sono nettamente inferiori ai limiti di legge sia per la media annua che per il limite orario, pertanto è possibile assumere per assenti eventuali criticità a riguardo. Per il Biossido di Azoto sono disponibili i più recenti dati ARPA 2015-2018 che vengono riportati nella tab.6.5 dai quali emerge un tendenziale miglioramento rispetto ai rilievi più datati.

Riferimento normativo	Denominazione	Periodo di mediazione	Valore di riferimento
<b>D. Lgs. 13 agosto 2010 n. 155</b>	valore limite orario per la protezione della salute umana	media oraria da non superare più di 18 volte per anno civile (2009)	2009: 210 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
		media oraria da non superare più di 18 volte per anno civile (dal 01/01/2010)	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
	valore limite annuale per la protezione della salute umana	media annua (2009)	2009: 42 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
		media annua (dal 01/01/2010)	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
	soglia di allarme	misura su 3 ore consecutive	400 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Tab. 6.3. - NO<sub>2</sub>: Valori limite di legge.



RIVOLI DI OSOPPO	BIOSSIDO DI AZOTO - ANNI 2009 - 2013			
Anno	Media annuale ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Mediana annuale ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	98° percentile ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Massima oraria ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
2009	19	17	49	115
2010	18	15	47	90
2011	15	12	55	109
2012	20	17	59	113
<b>2013</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>50</b>	<b>96</b>

Tab. 6.4. - NO<sub>2</sub>: Principali parametri statistici (fonte: ARPA).

RIVOLI DI OSOPPO	BIOSSIDO DI AZOTO - ANNI 2015 - 2018			
Anno	Media annuale ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Mediana annuale ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	98° percentile ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Massima oraria ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
2015	<b>17</b>	14	49	83
2016	<b>18</b>	15	50	94
2017	<b>17</b>	15	47	82
2018	<b>17</b>	15	45	73

Tab. 6.5. - NO<sub>2</sub>: Principali parametri statistici (fonte: ARPA).

### Ossidi di Azoto (NO<sub>x</sub>)

In riferimento ai valori limite di legge riportati nella tab.6.6 ed i valori rilevati dalla centralina ARPA di Rivoli di Osoppo aggiornati all'anno successivo rispetto al rapporto preliminare del PTI vigente e riportati nella tab. 6.7., come da conclusioni del Rapporto ARPA si evince che i valori per detto inquinante sono stabili ed in linea con il valore di riferimento. I più recenti dati ARPA 2015-2018 che vengono riportati nella tab.6.8 evidenziano una tendenziale diminuzione nel quadriennio per tutti i parametri.

Riferimento normativo	Denominazione	Periodo di mediazione	Valore di riferimento
<b>D. Lgs. 13 agosto 2010 n. 155</b>	livello critico per la protezione della vegetazione	media annua	30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Tab. 6.6. - NO<sub>x</sub>: Valore di riferimento di legge.



RIVOLI DI OSOPPO	OSSIDI DI AZOTO - ANNI 2009 - 2013			
Anno	Media annuale ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Mediana annuale ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	98° percentile ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Massima oraria ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
2009	31	22	120	282
2010	30	22	105	268
2011	30	18	141	474
2012	33	22	138	452
<b>2013</b>	<b>30</b>	<b>20</b>	<b>127</b>	<b>573</b>

Tab. 6.7. - NO<sub>x</sub>: Principali parametri statistici (fonte: ARPA).

RIVOLI DI OSOPPO	OSSIDI DI AZOTO - ANNI 2015 - 2018			
Anno	Media annuale ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Mediana annuale ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	98° percentile ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Massima oraria ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
2015	<b>34</b>	23	145	371
2016	<b>33</b>	22	140	463
2017	<b>29</b>	20	115	271
2018	<b>27</b>	19	103	339

Tab. 6.8. - NO<sub>x</sub>: Principali parametri statistici (fonte: ARPA).

## Ozono (O<sub>3</sub>)

Visti i valori di riferimenti di cui alla tab.6.9 e d i dati rilevati nel quinquennio 2009-2013 riportati nella tab. 6.10 emerge un tendenziale peggioramento come avviene per i dati rilevati dalle altre centraline della rete regionale. I dati sull' Ozono registrano diversi casi di superamento dei valori di riferimento (cfr.tab.6.11). Il numero di superamenti del valore bersaglio viene invece riportato alla tab.6.12. Per questo dato si registra un'inversione di tendenza nell'ultimo anno rispetto ai due anni precedenti che ha portato a raggiungere nuovamente le 25 giornate di superamento del valore bersaglio.

Riferimento normativo	Denominazione	Periodo di mediazione	Valore di riferimento
<b>D. Lgs. 13 agosto 2010 n. 155</b>	soglia di informazione	media oraria	<b>180 <math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math></b>
	soglia di allarme	media oraria	<b>240 <math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math></b>
	valore obiettivo per la protezione della salute umana	media massima giornaliera calcolata su 8 ore	<b>120 <math>\mu\text{g}/\text{m}^3</math></b> da non superare più di 25 volte per anno civile come media su 3 anni (dal 01/01/2010)

Tab. 6.9. - O<sub>3</sub>: Valore di riferimento di legge.

<b>RIVOLI DI OSOPPO</b>	<b>OZONO - ANNI 2009 - 2013</b>			
Anno	Media annuale ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Mediana annuale ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	98° percentile ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Massima oraria ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
2009	51	48	130	174
2010	48	44	127	181
2011	49	45	123	171
2012	46	42	120	188
<b>2013</b>	<b>62</b>	<b>59</b>	<b>151</b>	<b>193</b>

Tab. 6.10. - O<sub>3</sub>: Principali parametri statistici (fonte: ARPA).

<b>RIVOLI DI OSOPPO</b>	<b>OZONO – SUPERAMENTI ORARI ANNI 2009 - 2013</b>	
Anno	Soglia di informazione (D. Lgs. n. 183/2004) (180 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Soglia di allarme (D. Lgs. n. 183/2004) (240 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
2009	0	0
2010	1	0
2011	0	0
2012	3	0
<b>2013</b>	<b>15</b>	<b>0</b>

Tab. 6.11. - O<sub>3</sub>: Superamenti dei livelli di riferimento normativi (fonte: ARPA).

<b>RIVOLI DI OSOPPO</b>	<b>OZONO – SUPERAMENTI GIORNALIERI ANNI 2009 - 2013</b>	
Anno	Numero di giornate di superamento del valore bersaglio di 120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ come media su 8 ore (D. Lgs. n. 155/2010)	Numero di giornate di superamento del valore bersaglio di 120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ come media su 8 ore, da non superare per più di 25 giorni per anno civile come media su 3 anni (D. Lgs. n. 155/2010)
2009	34	28
2010	30	25
2011	16	27
2012	15	20
<b>2013</b>	<b>45</b>	<b>25</b>

Tab. 6.12. - O<sub>3</sub>: Superamenti del valore bersaglio(media su 8 ore). (fonte: ARPA).

## Materiale Particolato (PM<sub>10</sub>)

In riferimento ai valori limite di legge riportati nella tab.6.13 ed i valori rilevati dalla centralina ARPA di Rivoli di Osoppo aggiornati all'anno successivo rispetto al rapporto preliminare del PTI vigente e riportati nella tab. 6.14., come da conclusioni del Rapporto ARPA si nota che i valori per detto inquinante sono sensibilmente inferiori al limite della media annuale, mentre sono stati rilevati diversi superamenti del limite giornaliero. I più recenti dati ARPA 2015-2018 che vengono riportati nella tab.6.15 evidenziano una sostanziale stabilità dei valori della media annuale, con una lieve riduzione di valori per la media giornaliera. Per i singoli inquinanti presi in esame correlati al PM<sub>10</sub> si rileva nell'anno successivo (2013) ai dati del Rapporto preliminare del PTI vigente:

- I valori rilevati per il piombo (Pb) si mantengono ad un livello superiore rispetto alla città di Udine ed inferiori ai valori della ZIU (Casali Tosolini). Il dato della media annuale rimane ampiamente inferiore il limite di legge;
- L'arsenico (As) rilevato presenta valori analoghi alla città di Udine e alla ZIU. Il dato annuale è nettamente inferiore al valore obiettivo;
- I valori rilevati di cadmio (Cd) sono risultati di poco superiori a quanto rilevato per la città di Udine e circa un terzo dei valori presenti nella ZIU (Casali Tosolini). I valori si attestano ben al di sotto del valore obiettivo;
- Il valori di nichel (Ni) si presentano inferiori ad entrambe le zone di comparazione, con valori ampiamente inferiori al valore obiettivo.

Riferimento normativo	Denominazione	Periodo di mediazione	Valore di riferimento
<b>DLgs 13 agosto 2010 n. 155</b>	valore limite di 24 ore per la protezione della salute umana	media giornaliera da non superare più di 35 volte per anno civile (dal 01/01/2005)	50 µg/m <sup>3</sup>
	valore limite annuale per la protezione della salute umana	media annuale (dal 01/01/2005)	40 µg/m <sup>3</sup>

Tab. 6.13. - PM<sub>10</sub>: Valori di riferimento di legge.

RIVOLI DI OSOPPO	MATERIALE PARTICOLATO (PM <sub>10</sub> ) – ANNI 2009 - 2013			
	Anno	Media annuale (µg/m <sup>3</sup> )	Massima giornaliera (µg/m <sup>3</sup> )	90.4° percentile (µg/m <sup>3</sup> )
	2009	22	100	38
	2010	20	95	40
	2011	25	110	41
	2012	23	68	39
	<b>2013</b>	<b>22</b>	<b>78</b>	<b>36</b>

Tab. 6.14. - PM<sub>10</sub>: Principali parametri statistici (fonte:ARPA).

RIVOLI DI OSOPPO	MATERIALE PARTICOLATO PM <sub>10</sub> - ANNI 2015 - 2018			
Anno	Media annuale (µg/m <sup>3</sup> )	Massima giornaliera (µg/m <sup>3</sup> )	90.4° percentile (µg/m <sup>3</sup> )	Numero di superamenti della soglia di 50µg/m <sup>3</sup>
2015	<b>22</b>	83	36	<b>4</b>
2016	<b>19</b>	88	36	<b>8</b>
2017	<b>21</b>	79	42	<b>16</b>
2018	<b>22</b>	51	36	<b>2</b>

Tab. 6.15. - PM<sub>10</sub>: Principali parametri statistici (fonte:ARPA).

## Valutazioni conclusive

I valori aggiornati pubblicati da ARPA in raffronto ai dati riportati nel Rapporto preliminare del PTI vigente, consentono complessivamente di escludere situazioni di criticità nello stato di fatto. Il valore più critico registrato fa riferimento all'Ozono, il quale tuttavia segue un comportamento analogo alle altre zone della pianura friulana. Visti inoltre i margini presenti rispetto ai limiti di legge ed i valori obiettivo si ritengono le azioni della variante n.1 al PTI, pienamente sostenibili e prive di effetti significativi per detta componente ambientale.

## 7.RUMORE

La variante n.1 al PTI per la componente ambientale "rumore" si pone in termini migliorativi rispetto alle ipotesi pianificatorie originarie grazie alla riduzione delle aree destinate ad attività produttive, al consistente incremento di aree a verde pubblico attrezzato e di connettivo e alla riconfigurazione dell'assetto viabilistico. Ciò premesso vengono puntualmente analizzati i provvedimenti di variante di interesse, rispetto agli strumenti di settore vigenti (PCCA) dei Comuni interessati dalla zona D1 dell'Alto Friuli. Secondo lo stato dell'arte, i Comuni dotati di Piano Comunale di Classificazione Acustica in vigore sono Osoppo e Gemona del Friuli.

Il PCCA del Comune di Osoppo attribuisce alla zona D1, come identificata nella zonizzazione definitiva (fig. 7.2 e 7.3.) le classi V e VI come definite nel D.P.C.M. 14.11.97 (tab.7.1). La differenziazione è motivata nella Relazione Tecnica del PCCA come precisato nei provvedimenti identificati rispettivamente come ZI 16 e Z98:

*[...]si è deciso per la classificazione in classe VI della quasi totalità della superficie occupata dall'attività industriale, fatta salva una fascia di 30 metri lungo il lato ovest e il lato sud, alla quale è stata attribuita la classe V.*

*In questo modo le fasce di pertinenza, nella loro componente esterna rispetto alla zona industriale, sono di IV e III classe. Tale soluzione ha consentito di lasciare tutti i fabbricati produttivi a ciclocontinuo in classe VI, creare una zona cuscinetto in classe V interna alla zona industriale e contemporaneamente di fare salva l'indicazione delle Linee Guida Regionale circa la non sovrapposizione tra aree in classe V e aree residenziali e agricole. La porzione settentrionale della zona industriale è invece stata classificata in classe V in quanto attualmente priva di attività[...]*

[...]Si tratta di una zona industriale di recente impianto e al momento priva di attività. Viste le dimensioni dell'area e in accordo con l'Amministrazione comunale, si è optato per l'attribuzione della classe V[...]

Tab. 7.1 – DPCM 14.11.1997 - Classificazione del Territorio comunale.

CLASSE I - aree particolarmente protette: rientrano in questa classe le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo ed allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc.
CLASSE II - aree destinate ad uso prevalentemente residenziale: rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali e artigianali
CLASSE III - aree di tipo misto: rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici
CLASSE IV - aree di intensa attività umana: rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie.
CLASSE V - aree prevalentemente industriali: rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni.
CLASSE VI - aree esclusivamente industriali: rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi

Per le motivazioni in premessa, le modifiche apportate dalla variante n.1 al PTI, interne alla zona D1 vigente confermano l'assetto pianificatorio del comparto industriale ed intervengono in termini di riduzione delle aree produttive, vengono pertanto ritenute coerenti con il PCCA. Le modifiche oggetto di approfondimento sono le modifiche che per effetto della variante al PTI modificano il perimetro di D1 nel Comune di Osoppo (mod. 18 – 20 -21 – 31), ricadono sulla S.R 463 ed interessano quindi le fasce di rispetto delle aree produttive.

La mod. n.18 riduce e trasla lievemente a sud la superficie di D1 occupata secondo il PTI vigente interessando parzialmente la zona definita di classe IV.

La modifica 20 opera meramente una riduzione di superficie rimanendo all'interno della zona di classe V.

La modifica n.21 prevede l'ampliamento della zona D1 per la creazione di un nodo a rotatoria con annesso parcheggio di relazione, il tutto ricadente nella classe IV come individuata nella zonizzazione definitiva di PCCA.

Infine la mod. n.31 si limita a recepire la zonizzazione del PRGC vigente del Comune di Osoppo, per il quale sono già state effettuate le dovute verifiche di coerenza.

Il PCCA del Comune di Gemona del Friuli classifica la zona del territorio comunale ricadente nel comparto industriale dell'Alto Friuli in classe II sulla quale ricadono inoltre la fascia di pertinenza di classe III e IV delle aree industriali "Forti".

L'area in oggetto è interessata dalle modifiche di variante n. 2 e 4. Le modifiche prevedono stralcio di viabilità di previsione e stralcio di aree produttive di PTI vigente, entrambe in favore di verde pubblico attrezzato e di connettivo.

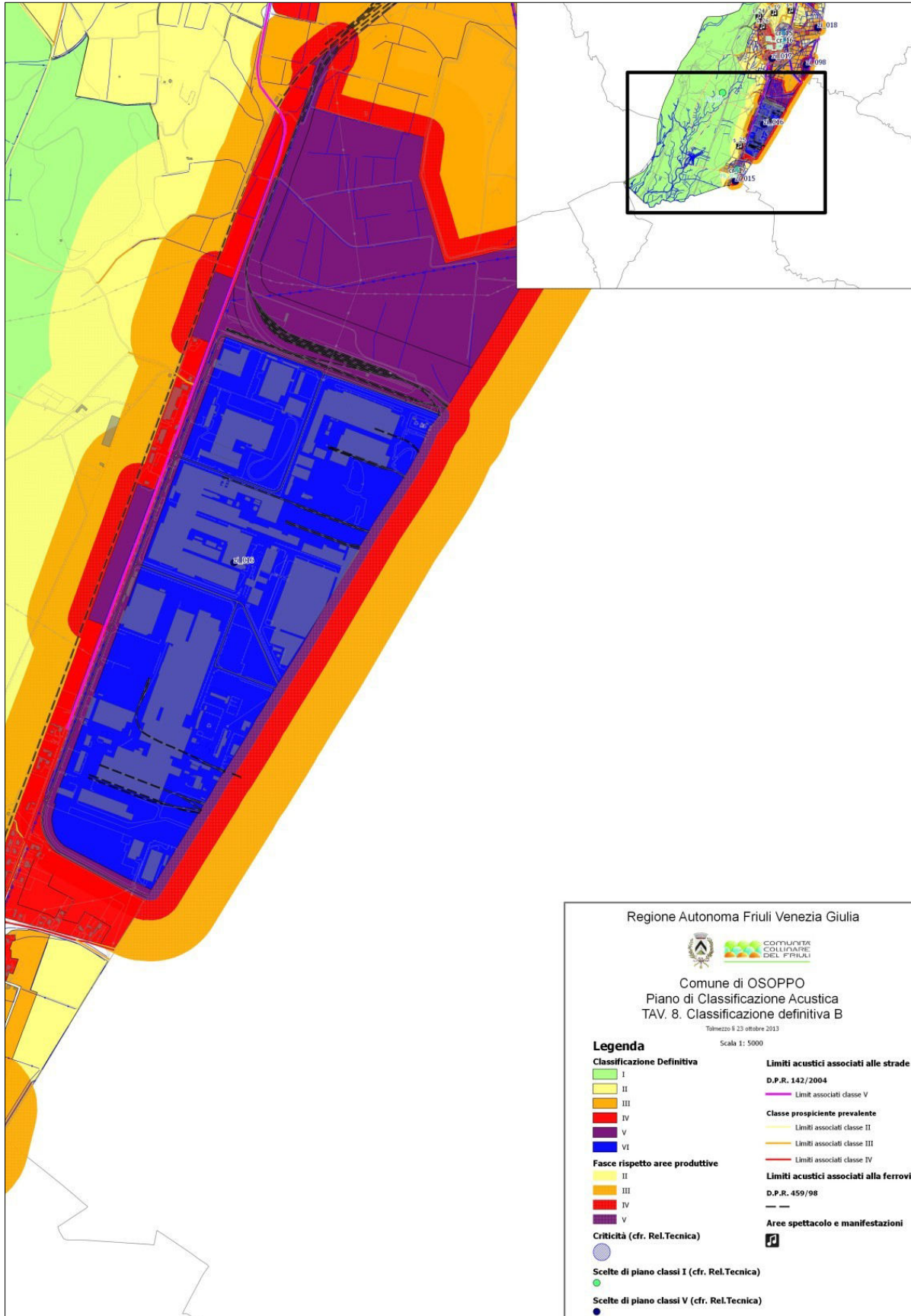
Considerato che per il Comune di Gemona del Friuli il PCCA individua quali aree industriali "Forti" della D1 la sola area sita nel Comune di Osoppo, la variante n.1 al PTI interviene in piena coerenza con il PCCA.

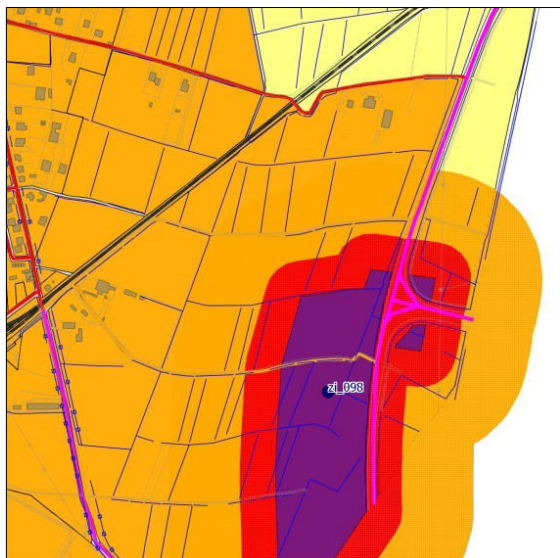
## **Valutazioni conclusive**

Vista la tipologia e l'entità delle modifiche apportate dalla proposta di variante n.1 al PTI, si valuta la variante complessivamente migliorativa rispetto allo stato di fatto per la componente ambientale "rumore" considerato il minore carico insediativo. Le modifiche di variante agiscono inoltre in coerenza con i contenuti dei PCCA in vigore nei Comuni di Osoppo e Gemona del Friuli.



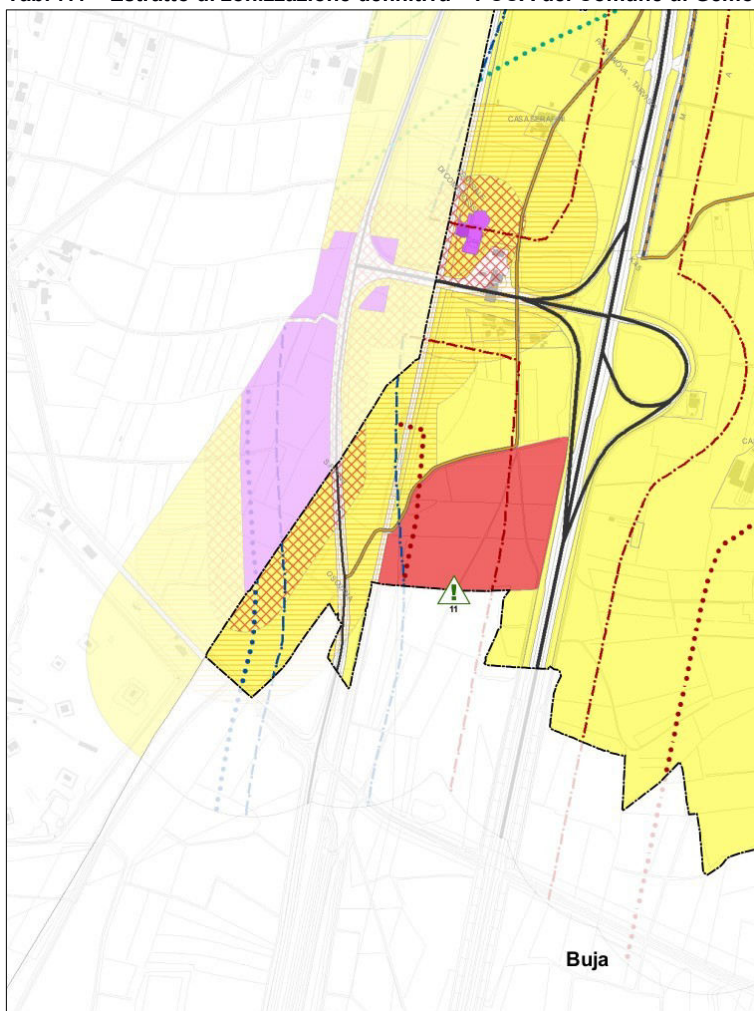
Tab. 7.2 – Estratto di zonizzazione definitiva – PCCA el Comune di Osoppo





Tab. 7.3 – Estratto di zonizzazione definitiva – PCCA el Comune di Osoppo

Tab. 7.4 – Estratto di zonizzazione definitiva – PCCA del Comune di Gemona del Friuli





Tab. 7.4 – Estratto di zonizzazione definitiva – Legenda - PCCA del Comune di Gemona del Friuli

## 8. PROBABILITÀ, DURATA, FREQUENZA E REVERSIBILITÀ DEGLI EFFETTI

La variante n.1 contiene provvedimenti di sola valenza gestionale, i cui impatti sull'ambiente, non significativi e in alcuni casi assenti, non alterano l'impianto zonizzativo/normativo vigente. Pertanto le modifiche di variante non introducono elementi nuovi che modifichino la probabilità, la durata, la frequenza e reversibilità degli impatti già legati all'attuale assetto e funzionamento del comparto. In termini di reversibilità la variante va certamente considerata come migliorativa dello stato di fatto (PTI vigente) in quanto previene la trasformazione di parte di suoli naturali e preserva una maggior superficie di prati stabili, eliminando alla radice eventuali problematiche future di ripristino post intervento e di compensazione idraulica.

## 9. CARATTERE CUMULATIVO DEGLI IMPATTI

La variante n.1 al PTI si qualifica come una variante "in diminuzione" poichè riduce le superfici da destinare a lotti produttivi, nella rimanente porzione nord del comparto ove permangono le ultime opportunità di insediamento di nuove realtà produttive, con un consistente incremento delle superfici a verde pubblico attrezzato e di connettivo. Diminuendo quindi il carico insediativo di previsione del comparto e conseguentemente gli impatti diretti ed indiretti è possibile escludere che gli impatti derivanti dai provvedimenti di variante abbiano carattere cumulativo.

## 10. NATURA TRANSFRONTALIERA DEGLI EFFETTI

Il rapporto preliminare del PTI vigente a firma dell'arch. M. Rollo afferma che:

*“La Direttiva 2001/42/CE ha posto l’accento sulla necessità di valutare la transfrontalierità degli effetti. Considerate la localizzazione, la dimensione e le caratteristiche delle modifiche proposte, si ritiene che gli eventuali effetti possibili attribuibili allo strumento urbanistico in oggetto non siano tali da avere ricadute transfrontaliere e non producano effetti negativi sulle matrici ambientali nell’area vasta tali da rendere necessario un coinvolgimento delle autorità extraconfine.”*

Tali considerazioni restano valide anche per la variante n. 1 in esame.

## **11.RISCHI PER LA SALUTE UMANA E L’AMBIENTE**

Dall’analisi dei contenuti della Variante n.1 non si riscontrano scelte progettuali che generino rischi per la salute umana e l’ambiente. Ciò considerato, si ritengono valide le valutazioni effettuate nel rapporto preliminare al PTI vigente.

## **12.ENTITÀ ED ESTENSIONE DEGLI IMPATTI**

In termini di impatti sull’ambiente la variante n. 1 si configura come migliorativa dello stato di fatto (PTI vigente) per la riduzione di carico insediativo e per il sensibile incremento di superfici destinate a “verde”. In tal senso, gli impatti ancorché positivi hanno effetti diretti limitatamente all’ambito consortile. Un discorso a parte può essere fatto per la componente ambientale traffico, la quale ha relazione diretta con la rete viabilistica esterna all’ambito consortile. A riguardo, la riduzione di superficie destinata a lotti produttivi induce di per sé una riduzione di traffico veicolare, con particolare riferimento per i mezzi pesanti. A ciò si aggiungono i benefici attesi conseguenti l’ampliamento dello scalo ferroviario da cui ci si aspetta un parziale trasferimento di modalità per il trasporto merci da gomma a rotaia, con conseguente riduzione di mezzi pesanti in circolazione sugli assi viari di attraversamento dei Comuni limitrofi.

## **13.VALORE E VULNERABILITÀ DELL’AREA CHE POTREBBE ESSERE INTERESSATA**

Rispetto alle valutazioni effettuate nel rapporto preliminare del PTI vigente:

*[...]Per valore e vulnerabilità di un’area, s’intende la soglia che essa ha di sopportare danni in rapporto alle proprie caratteristiche naturali (habitat) o al patrimonio culturale (rischio ambientale).*

*Nel caso in esame, il contesto ambientale all’interno dell’ambito è in parte già compromesso dall’interazione tra le esistenti attività e infrastrutture antropiche industriali ed agricole ed i fattori ambientali abiotici e biotici.*

*Gli elementi di valore ancora riscontrabili riguardano lembi di prato stabile che il nuovo piano individua puntualmente e per i quali definisce le prescrizioni normative per mantenerli nella loro naturalità biologica o compensarne l’eventuale loro, pur parziale, riduzione.[...]*

si aggiunge che la variante n.1 si è fatta carico della problematica riscontrata in sede di redazione del PTI vigente riguardo i prati stabili. Vista la consistente presenza di prati stabili nel settore nord. La variante ha operato un consistente stralcio di superfici destinati a lotti produttivi in favore di superfici a verde pubblico attrezzato e di connettivo. Le stesse



accolgono parte dei prati stabili dell'inventario regionale che vengono preservati in quantità maggiore rispetto al PTI vigente (cfr. cap. "Contesto naturalistico e paesaggio").

Nella zona ove insiste la maggior presenza di prati stabili la scelta di maggior tutela e di incremento delle superfici a verde effettuate dalla variante assume anche un'ulteriore finalità indiretta a favore dell'ecotopo connettivo discontinuo (Stepping stones) – 05106 "campo Garzolino" indicato dal Piano Paesaggistico Regionale, con funzioni di connessione tra il fiume Tagliamento e l'area delle risorgive del Ledra, dei colli di Buja e l'ecotopo del torrente Orvenco.

#### **14.EFFETTI SU AREE O PAESAGGI RICONOSCIUTI COME PROTETTI A LIVELLO NAZIONALE, COMUNITARIO O INTERNAZIONALE**

Come riportato all'interno del rapporto preliminare al PTI vigente a firma dell'arch. M. Rollo (cap.3.7, pag.40), si ricorda che "all'interno dell'ambito produttivo non esistono, oltre ai prati stabili, aree di particolare rilevanza ambientale che, peraltro, ritroviamo nella parte orientale del territorio più vasto, oltre la S.R. n° 463, e il Sito di Interesse Comunitario S.I.C. IT3320015 "Valle del medio Tagliamento" con all'interno l'area delle "Sorgive di Bars". Dal punto di vista dimensionale, il S.I.C. (ora ZSC) "Valle del medio Tagliamento" interessa un territorio di 3.579 ettari, passando da una altitudine di 158 m s.l.m. ai 1.478 m s.l.m., mentre l'area delle "Sorgive di Bars" occupa 1.042 ettari. L'incidenza delle previsioni urbanistiche nei confronti del S.I.C. è già stata valutata dalla specifica relazione dalle cui conclusioni si evince, in sintesi, che le componenti ambientali delle aree tutelate non vengono intaccate dalle previsioni del piano che agisce in un territorio posto al di là di una prima zona già industrializzata che funge da prima barriera."

La fig. 14.1 riporta la rappresentazione del perimetro di PTI come modificato dalla variante n.1 al PTI (fig.14.1) confermando, anche alla luce della nuova delimitazione dell'ambito, l'assenza entro il perimetro di PTI di siti appartenenti alla rete Natura 2000. Il sito ZSC Valle del Medio Tagliamento, permane all'esterno dell'ambito consortile ad una distanza minima tra i due perimetri di ca. 90 m in prossimità della lingua che il perimetro di ZSC sito forma in corrispondenza di via Cjase di Cosan.

Dal documento denominato "Relazione di incidenza" d.d. 22.10.2014 (allegato n. 5 al PTI) a firma dell'arch. Marcello Rollo, si desume che il PTI originario (2007) e le varianti dei PRGC con cui i Comuni di Buja, Gemona e Osoppo che hanno delineato e disciplinato lo sviluppo (estensione) della zona D1 sul proprio territorio, nonché la variante generale al PRGC del Comune di Osoppo, sono stati sottoposti – con esito positivo – alla procedura di valutazione di incidenza ai sensi del DPR 357/1997. In particolare, il PTI originario è stato valutato favorevolmente, con decreto n. 2582 del 20.11.2007 (pratica SIC 427) con specifico riferimento al SIC IT 3320015 denominato "Valle del Medio Tagliamento.

La citata "relazione di incidenza", descrivendo i miglioramenti in termini ambientali inseriti all'interno del PTI riadottato (2015) rispetto a quello originario (2007), quali la riduzione delle aree da destinare agli impianti produttivi, la riorganizzazione del verde pubblico, la previsione di specifiche fasce di mitigazione e specifici interventi di livello normativo, concludeva "che la tipologia degli interventi proposti, non crea ulteriore incidenza significativa sull'ambiente e che, pertanto, non comporta effetti plausibilmente misurabili generati, direttamente o indirettamente, a carico di tali Siti per quanto attiene alle

componenti abiotiche, alle componenti biotiche ed alle connessioni ecologiche dell'area.” Tali valutazioni sono state riprese nel parere n. 012/15 d.d. 24/04/2015 del Direttore della Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, edilizia della Regione FVG, richiamato nel Decreto n. 096/Pres. del 13/05/2015 di approvazione del PTI ex CIPAF (PTI vigente).

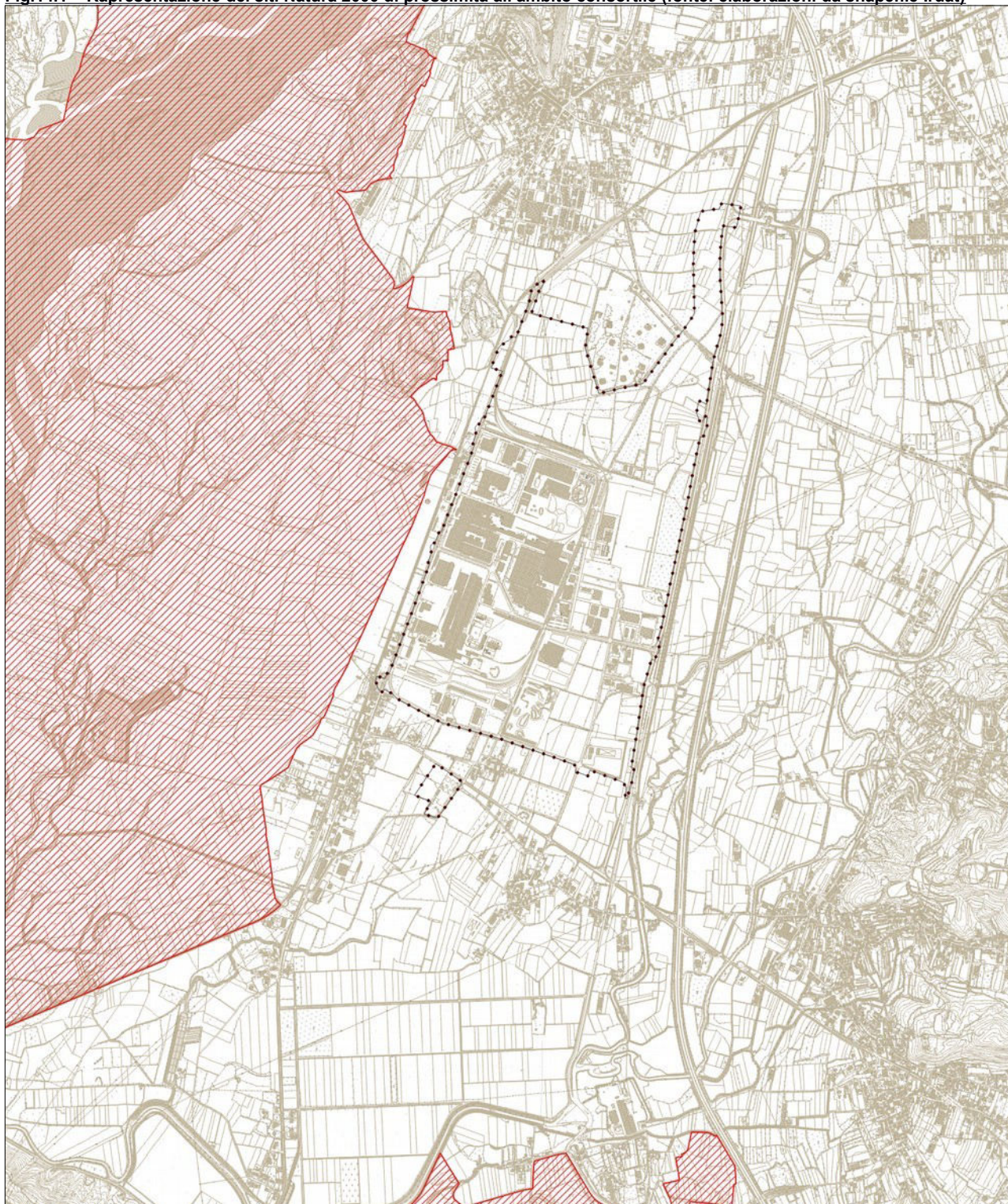
La prevista variante n. 1 al PTI dell'Alto Friuli, oggetto del presente rapporto preliminare, prevede delle azioni di ulteriore miglioramento della situazione ambientale dell'area industriale, con una significativa riduzione delle aree edificabili, una complessiva riorganizzazione ed incremento delle aree a verde (pubblico e di pertinenza dei lotti), l'inserimento di dettagliati requisiti ambientali, in linea con quelle precedentemente adottate: tali ulteriori interventi di salvaguardia dovrebbero ridurre ulteriormente, rispetto alle previsioni vigenti, le ricadute o le incidenze sulle componenti ambientali e naturali di aree sensibili interne ed esterne all'ambito. Si precisa inoltre che la variante non adduce nuove previsioni insediative per le aree del comparto industriale poste lungo la S.R.463 ovvero di prossimità alla ZSC.

La variante, in sintesi, non influisce sulla precedente impostazione complessiva in merito agli aspetti naturalistici, ambientali e paesaggistici del vigente PTI e dei PRGC dei Comuni di Buja, Osoppo e Gemona e sulle condizioni attuali del sistema vegetazionale e faunistico, delle reciproche connessioni ecologiche e degli habitat di pregio, anche tenuto conto che la stessa riguarda aree fortemente antropizzate.

Ad oggi permangono le medesime condizioni valutate allora e si ritengono quindi valide le medesime conclusioni a suo tempo formulate dall'arch. M. Rollo, tenuto anche conto degli ulteriori elementi di miglioramento ambientale introdotti dalla variante in esame.



**Fig.14.1 – Rappresentazione dei siti Natura 2000 di prossimità all'ambito consortile (fonte: elaborazioni da shapefile Irdat)**





## 15.VALUTAZIONE DI IMPATTO SULLA SALUTE (VIS)

Per la valutazione di questo aspetto si prende a riferimento la nota prot. nr. 60057/DD4 del 17.12.2015 diffusa dal Dipartimento di Prevenzione di Udine – S.O.C. Igiene e Sanità pubblica – Servizio di Igiene Ambientale dell’Azienda Sanitaria (ora Azienda Sanitaria Universitaria Friuli Centrale ASU FC).

I contenuti nella nota predetta trovano di seguito dettaglio secondo quanto specificato nella checklist (Tab. A).

Tab.A Checklist di riferimento relativa alle note diffuse dall’Azienda per l’Assistenza Sanitaria (prot. nr. 60057/DD4 del 17.12.2015)

nota prot. nr.	data	oggetto	riscontro informazioni
59282/DD4	11.12.2015	Informazioni relative a consumo di suolo e a variazioni di zona	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RP par. “le modifiche alla zonizzazione e Allegato I all’RP</li> <li>• <i>Parte II- cap. 4 “Suolo”</i></li> </ul>
59290/DD4	11.12.2015	Checklist strutturata	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RP Paragrafo 15.1 e Tabella B</li> </ul>
59281/DD4	11.12.2015	Rumore ambientale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Rapporto Preliminare</i> (Parte II - cap. 7 Rumore)</li> <li>• <i>Progetto Norma</i> (art. 4 lett. e)</li> </ul>
59279/DD4	11.12.2015	Risorse idriche	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Rapporto Preliminare</i> (Parte II - cap.2)</li> </ul>

Si precisa che il presente capitolo fornisce un inquadramento urbanistico generale ad integrazione dei contenuti di legge del Rapporto Preliminare (RP), come previsti dal D.Lgs. 152/06 Parte II, Allegato I.

Le modifiche alla zonizzazione sono state descritte e riassunte, nel capitolo “Oggetto della variante n.1 al PTI” par. “le modifiche alla zonizzazione”, e quantificate nel capitolo 4 della parte II del presente RP riguardo al consumo di suolo. In termini complessivi le modifiche sono state valutate e commentate sempre nel cap. Oggetto della Variante n.1 al PTI, par. “Bilancio di variante”.

Per quanto attiene alle componenti “Rumore ambientale” e “Risorse idriche” trovano già trattazione rispettivamente nei capitoli 7 e 2 della parte II del RP.

### 15.1. Checklist Strutturata

Utilizzando le indicazioni di cui alla nota dell’Azienda per l’Assistenza Sanitaria (prot. n. 59290/DD4 del 11.12.2015) allo scopo di verificare la presenza di eventuali impatti sulla salute riconducibili alle scelte di progetto della variante esaminata, viene compilata una checklist strutturata (Tab.B) delle componenti ambientali, come segue:

Tab.B Checklist strutturata secondo le note diffuse dall’Azienda per l’Assistenza Sanitaria (prot. nr. 59290/DD4 del 11.12.2015)

<b>Determinanti</b>	<b>Potenziali effetti sui determinanti conseguenti alle proposte di P/P</b>
<b>Ambiente</b>	
Qualità dell'aria	La variante si configura come una variante in “diminuzione”, ovvero apporta una sensibile riduzione delle zone per insediamenti artigianali/industriali nella parte nord del comparto industriale. Ciò è sufficiente ad attendersi una riduzione di emissioni inquinanti legate alla minor presenza di attività produttive in previsione, con relativa diminuzione del traffico veicolare indotto. In aggiunta si segnala l’ampliamento dello scalo ferroviario quale ulteriore elemento migliorativo per il parziale trasferimento modale dei traffici merce da gomma a rotaia attesi.
Qualità dell'acqua	Determinante non interessata dalla variante
Qualità del suolo	La variante determina un consistente risparmio di consumo di suolo come già dettagliato nel presente RP. Di particolare rilievo la tutela di una maggior superficie di prati stabili esistenti rispetto al PTI vigente.
Rumore	La variante è coerente rispetto ai PCCA in vigore
Odore	Determinante non interessata dalla variante
Campi elettromagnetici non ionizzanti	Determinante non interessata dalla variante
Radiazioni ionizzanti	Determinante non interessata dalla variante
Luminosità notturna	Determinante non interessata dalla variante
Biodiversità e clima	Determinante non interessata dalla variante
Comportamenti e stili di vita	Determinante non interessata dalla variante
Condizioni di vita, lavorative e fattori economici	Determinante non interessata dalla variante
Fattori sociali	Determinante non interessata dalla variante

## 15.2. Annotazioni relative a consumo di suolo e a variazioni di zona

In relazione alle modifiche riguardanti in consumo di suolo e a variazioni di zona, si esplicitano di seguito le specifiche informazioni di sintesi che vengono rappresentate secondo le indicazioni della nota prot. nr. 59282/DD4 del 11.12.2015 diffusa dal Dipartimento di Prevenzione – S.O.C. Igiene e Sanità pubblica – Servizio di Igiene Ambientale dell’Azienda Sanitaria (ora Azienda Sanitaria Universitaria Friuli Centrale ASU FC):

- *“Evidenziare nelle norme di attuazione le parti che verranno modificate in seguito all’approvazione della proposta di variante/piano”:*

si rimanda al cap. “Oggetto della variante n.1 al PTI” par. “Le modifiche alle norme tecniche di attuazione ed all’ Allegato II al RP “Progetto Norma” con evidenza delle modifiche alle N.d.A.

- *“specificare (...) le variazioni nelle destinazioni d’uso delle zone previste dal piano”:*

le modifiche alle destinazioni d’uso introdotte dalla variante vengono descritte nel cap. “Oggetto della variante” par. “le modifiche alla zonizzazione”. A livello grafico vengono rappresentati gli estratti per ogni singola modifica ex ante/ex post nell’Allegato I al presente RP.

- *nelle “mappe cartografiche (...) evidenziare sia la situazione di fatto che le modifiche della zonizzazione previste dalla variante”:*

si rimanda alle mappe di confronto della zonizzazione vigente e prevista, operata per estratti in corrispondenza di ciascuna modifica, di cui all’Allegati I dell’RP;

- *“specificare il consumo totale di suolo ovvero le superfici di aree non antropizzate (aree agricole, aree naturali o seminaturali, silvicoltura e corsi d’acqua) che vengono convertite in aree antropizzate”:*

Il Rapporto preliminare contiene specifico capitolo nella parte II cap.4 “Suolo” ove per le singole modifiche di variante viene quantificato il consumo di suolo;

- *“quantificare, se possibile, attraverso misure o stime, la superficie totale del territorio (...) attualmente impermeabilizzata e la superficie che si prevede risulterà impermeabilizzata in seguito all’attuazione della proposta di variante/piano”:*

La superficie attualmente impermeabilizzata, in base agli approfondimenti e verifiche svolte rappresenta circa il 41% della zona occupata dal comparto industriale (perimetro del comparto come da variante n.1 al PTI). A livello di piano risulta aleatorio stabilire l’impermeabilizzazione determinata dalla variante al PTI in quanto gli interventi edilizi che seguiranno la variante potranno incidere in termini di impermeabilizzazione del suolo in modo sensibilmente diverso da un caso all’altro. E’ possibile tuttavia in termini semplificativi assumere che il risparmio di consumo di suolo implichi automaticamente la non impermeabilizzazione di suolo. In tal caso per la variante in oggetto si è stimato un risparmio di consumo di suolo di 93.000mq rispetto allo scenario del PTI vigente.

In aggiunta si riporta in ogni caso la conclusione della relazione idraulica per la verifica della compatibilità attesta che *“La trasformazione in oggetto può essere considerata non significativa o trascurabile (...)”*.

- *“evidenziare se il piano/variante” prevede misure di mitigazione e/o di compensazione al consumo di suolo”:*

nello specifico la variante opera da subito una riduzione di consumo di suolo, pertanto non necessita di misure compensative

- *“indicare la superficie in mq delle aree riutilizzate, specificando se si tratta di ristrutturazioni/restauro, bonifiche di aree inquinate e successivo riutilizzo”:*

tematica non attinente alla presente proposta di variante;

- *“specificare le variazioni delle superfici destinate al commercio all'ingrosso”:*

tematica non pertinente alla connotazione dell'area industriale come disciplinata dal P.T.I..

**Annotazioni dimensionali:** rispetto al PTI vigente la superficie territoriale complessiva del comparto industriale dell'alto Friuli subisce un incremento di 33.500 mq. E' d'uopo precisare che tale incremento è determinato dall'inclusione del depuratore consortile all'interno del perimetro di PTI (già indicato nel PTI vigente e estensione pari 38700mq, ma escluso dal perimetro di PTI), la cui area da sola misura 41.600 mq come rettificata dalla variante.

### **15.3. Rumore ambientale**

Per gli aspetti interrelati a questa determinate ad ai suoi effetti sulla salute umana, per quanto pertinente alle modifiche introdotte dalla presente variante, si rimanda al capitolo 7 “Rumore”.

### **15.4. Aspetti geologici ed invarianza idraulica**

Per gli aspetti legati alla geologia e all'invarianza idraulica delle aree interessate dalla variante si rimanda al capitolo 2- Parte II “Idrografia di superficie e sotterranea”.

## MONITORAGGIO DEL PIANO

Allo stato attuale il piano di monitoraggio dell'allora Consorzio CIPAF, come delineato nel rapporto ambientale di VAS del PTI a firma dell'arch. Marcello Rollo (Allegato I: descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio di cui all'articolo 10 della Direttiva 42/2001/CE, cap. 13 e 14) individuava i seguenti indicatori:

Elementi ecologici                      Quantificazione della evoluzione delle superfici delle aree verdi

Elementi climatici                      Emissioni in atmosfera (vedi monitoraggi)

Elementi legati all'acqua      Scarichi e prelievi idrici - qualità delle acque

Gli indicatori popolati a seguito dell'entrata in vigore del PTI originario sono quelli relativi ai dati prodotti da ARPA FVG e dal Consorzio (ex CIPAF) relativamente al depuratore ed ai campionamenti presso il Rio Molino del Cucco. Non risultano disponibili raccolte di dati relativamente al primo indicatore (Quantificazione della evoluzione delle superfici delle aree verdi) pertanto – stante che tale azione di piano non è stata sostanzialmente attuata – dovrà essere ripresa “ex novo”.

Con il presente rapporto preliminare, al fine di valutare l'evoluzione del quadro ambientale in risposta alle azioni introdotte dalla variante n.1 al PTI, si propone un set di indicatori riguardanti i temi ambientali interessati dal piano in linea con quelli ipotizzati dal PTI originario cui si aggiungono in “chiave di proposta” alcuni altri indicatori. Poiché non risulta essere stato sinora attuato un sistematico monitoraggio delle azioni di Piano e delle relative prestazioni ambientali, si propone di:

- incorporare e coordinare gli indicatori a suo tempo proposti e regolarmente popolati e/o popolabili;
- armonizzare almeno un primo set di indicatori con quelli già in uso per il monitoraggio del PTI della ZIU (già validati da ARPA nel 2013) nell'ottica di una progressiva integrazione del monitoraggio dei singoli Piani Territoriali di Zona con conseguente futura trasposizione all'interno del piano di monitoraggio del PTI Unitario;
- declinazione del monitoraggio rispetto agli obiettivi generali di sostenibilità ambientale e al modello D.P.S.I.R.

Si osserva che, in mancanza di una complessiva strategia legata all'integrazione delle aree “ex ZIAC” il monitoraggio potrà riguardare puntualmente la singola zona industriale non essendo in questa fase storica ancora possibile ipotizzare degli indicatori per valutare la sinergia tra le azioni previste dai singoli PTI e le connesse ricadute. Nello specifico, il monitoraggio proposto, da attuarsi in via transitoria e sempre comunque implementabile in fase attuativa mediante utilizzo di indicatori “secondari”, costituisce comunque una prima fase di integrazione verso un sistema di monitoraggio generale del PTI Unitario che potrà essere implementato nelle successive varianti in



funzione della miglior analisi degli effetti ambientali e prestazionali ambientali complessive.

L'elenco di indicatori riportati nella seguente tabella comprende:

- indicatori di monitoraggio delle componenti ambientali interessate dalle azioni di variante (Tab.7);
- indicatori di controllo dell'attuazione delle azioni di piano (Tab.8).

La scelta è ricaduta su indicatori prevalentemente popolabili da analisi, rilievi, campionamenti, che vengono effettuati dal COSEF in ambito gestionale operativo (per esempio nell'ambito dell'applicazione del Sistema di Gestione Ambientale di cui è dotato il COSEF per ZIU ed Alto Friuli), allo scopo di poterne garantire la periodicità. Gli indicatori basati sui dati di ARPA FVG sono autonomamente prodotti dall'ente nelle periodicità stabilite e anche se non ricompresi nel presente piano di monitoraggio verranno in ogni caso utilizzati per l'aggiornamento dello stato ambientale del comparto.

Gli indicatori vengono posti in relazione con gli obiettivi di variante onde verificare l'efficacia delle azioni di piano in risposta agli indirizzi impartiti dal Consiglio di Amministrazione del COSEF.

Tab.7 – Indicatori per il monitoraggio delle componenti ambientali

ANNO								
COMPONENTE AMBIENTALE	DIRETTIVA	INDICATORE DI MONITORAGGIO	n	UNITA' DI MISURA	VALORE	D.P.S.I.R.	PERIODICITA'	FONTE DATI
ACQUE SUPERFICIALI	-	VOLUME ACQUE SCARICATE	1	m <sup>3</sup> /anno		IMPATTO	ANNUALE	COSEF
	-	I.B.E. Rio Molino del Cucco	2	-		STATO	BIENNALE	COSEF
MOBILITA'	1	FLUSSO DI TRAFFICO VEICOLARE	3	TGM		PRESSIONE	A CAMPIONE	COSEF
SUOLO	4,5	IMPERMEABILIZZAZIONE	4	%		IMPATTO	ANNUALE	COSEF
ATTIVITA' PRODUTTIVE	3,7	AZIENDE INSEDIATE	5	N.		PRESSIONE	ANNUALE	COSEF
	3	AZIENDE CERTIFICATE ISO14001	6	N.		RISPOSTA	ANNUALE	COSEF
	3	AZIENDE CERTIFICATE EMAS	7	N.		RISPOSTA	ANNUALE	COSEF
SERVIZI ALLA PERSONA	3	AUMENTO DI OCCUPAZIONE	8	%		STATO	ANNUALE	COSEF

Tab.8 – Indicatori per il controllo sull'attuazione delle azioni di piano

Anno...											
(*) OBIETTIVO DI SOSTENIBILITA'	OBIETTIVO DI PIANO CORRELATO	AZIONE DI PIANO - VAR. 1 (1)	n.	INDICATORE DI PROCESSO	valore	n.	CONTRIBUTO DEL PIANO AGLI INDICATORI DI CONTESTO	valore	n.	INDICATORE DI CONTESTO	valore
OB-1, OB2, OB3	2	direttiva 2.1 - Sviluppo intermodalità	1	m di nuovi binari realizzati *		5	incremento movimentazione merci su ferrovia (n. carri) #		9	indicatori qualità dell'aria §	
		direttiva 2.2 – Sviluppo area logistica	2	m <sup>2</sup> di area logistica realizzati *		6	quantità di merci movimentata (t) #		10	indicatori qualità dell'aria §	
OB1	1	direttiva 1.1 - Ristrutturazione viabilità	3	km di viabilità ristrutturata*		7	riduzione mezzi in uscita dal comparto industriale su viabilità di attraversamento locale §		11	flussi di traffico veicolare §	
OB-1, OB2, OB3	5	direttiva 5.1 – Individuazione aree per riqualificazione ambientale	4	m <sup>2</sup> di superficie di mitigazione realizzata*		8	Variazione (%) delle superfici di mitigazione*		12	stato e composizione della vegetazione delle superfici di mitigazione *	

(*) LEGENDA	OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA'
OB-1	trasporti sostenibili
OB-2	riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera
OB-3	conservazione e gestione delle risorse naturali

FONTE DEI DATI
(*) COSEF
(#) COSEF e gestore dello scalo ferroviario
(§) COSEF e Comuni

Periodicità di controllo e reporting
annuale, indicatori n. 1,2,3,4,5,6
a campione : altri indicatori

## CONCLUSIONI

Sulla base delle valutazioni esposte nei capitoli precedenti del presente documento, redatto in conformità a quanto previsto nell'allegato I della parte II del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i, e allegato II della direttiva comunitaria 42/2001/CE, emerge che tutti gli interventi previsti nella Variante n.1 al Piano Territoriale Infraregionale dell'ambito industriale dell'Alto Friuli sono coerenti con le previsioni del Piano Territoriale originario, dei PRGC e della pianificazione regionale di settore vigente. Ciò premesso, considerando che la Variante n. 1:

- coerentemente con gli indirizzi (obiettivi) fissati dal Consiglio di Amministrazione del Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli (COSEF) prevede sostanzialmente delle modifiche di valenza gestionale-operativa, volte ad aggiornare l'assetto dell'ambito dell'Alto Friuli ricalibrandolo sull'attuale domanda di lotti produttivi (*rectius*: "richiesta di mercato") e sulle più recenti esigenze infrastrutturali e logistiche dell'ambito;
- in aderenza con l'indirizzo n.8 (obiettivi) fissato dal Consiglio di Amministrazione del Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli (COSEF) con deliberazione n. 35 del 13.06.2019, opera un'armonizzazione del PTI. vigente con il quadro territoriale unitario del COSEF e tiene conto dei principi ispiratori della Politica Ambientale dell'Ente;
- conferma le scelte strategiche del PTI vigente già sottoposto a verifica di assoggettabilità a VAS (artt. 12 del D.lgs. 152/06 e s.m.i);
- prevede una sensibile riduzione del consumo di suolo modificando l'assetto e le superfici delle nuove aree da destinare a insediamenti produttivi previste dal Piano originario, potendosi conseguentemente configurare una significativa riduzione dei futuri impatti legati all'incremento del carico industriale e urbanistico;
- atteso il carattere prettamente gestionale, non costituisce quadro di riferimento per l'autorizzazione di nuovi progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (con riferimento all'art. 6, c. 2, lett. a) del D.Lgs. 152/2006);
- non produce effetti su siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e siti classificati come di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, attualmente ZSC (con riferimento all'art. 6, c. 2, lett. b) del D.Lgs. 152/2006);

**si formulano le seguenti conclusioni**

in relazione alla natura della Variante di Piano, che prevede modifiche di carattere prettamente gestionali, il miglioramento (rifunionalizzazione) della viabilità, la sensibile riduzione del consumo di suolo e l'inserimento di specifiche "risposte" agli impatti attraverso requisiti ambientali specifici, si ritiene che l'entità dei fattori d'impatto sulle componenti ambientali presenti nel territorio assuma una dimensione trascurabile sia in considerazione dello specifico ambito di pertinenza, che in riferimento alla natura delle azioni previste che non incidono in modo sensibile sugli ambiti di interesse tutelati dal D.Lgs. 152/2006 e s.m., pertanto **non si ritiene necessario assoggettare la Variante n. 1 alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S), come definita negli artt. da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..**

Udine, 18 giugno 2020

timbro / firma



**OSOPPO - BUJA – GEMONA DEL FRIULI**  
**PIANO TERRITORIALE INFRAREGIONALE**  
**AMBITO ALTO FRIULI**  
**Variante n.1**

**ASSEVERAZIONE DI NON INCIDENZA**

La sottoscritta dott.arch. Bruna Flora, iscritta all'Ordine APPC della Provincia di Udine con il n. 1146 estensore del Rapporto Preliminare di V.A.S. della variante n.1 al Piano Territoriale Infraregionale (PTI) dell'Alto Friuli secondo l'art.12 D.Lgs. 152/06 e s.m.i,

visto il Regolamento recante attuazione della Direttiva 92/43/CEE "Habitat", relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatica, approvato con D.P.R. n.357 del 08-09-1997,

visto l'elenco dei siti denominato "Rete Natura 2000" riguardante le Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.) designate ai sensi della direttiva 2009/147/CE "Uccelli" e i Siti di Importanza Comunitaria (S.I.C.) proposti ai sensi della direttiva 92/43/CEE, approvato con Decreto del Ministero dell'Ambiente 03-04-2000,

preso atto che nell'ambito consortile dell' Alto Friuli, non sono presenti aree vincolate di livello comunitario (S.I.C.) o Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.) e che le aree più prossime aventi tale classificazione sono:

- la Zona Speciale di Conservazione (ZSC) IT3320015 "Valle del medio Tagliamento" ad una distanza minima di 87 m dal perimetro di PTI;
- la Zona Speciale di Conservazione (ZSC) – Torbiere di Casasola e Andreuzza (IT3320021) che si colloca ad una distanza minima di circa 1890m misurata dal confine del depuratore consortile incorporato nel perimetro di PTI per effetto della presente variante;

considerato quanto rappresentato nel rapporto preliminare della variante n. 1 al PTI, parte II - capitolo 14 e in particolare, il fatto che ad oggi permangono le medesime condizioni valutate allora e si ritengono quindi valide le medesime conclusioni a suo tempo formulate dall'arch. M. Rollo, tenuto anche conto degli ulteriori elementi di miglioramento ambientale introdotti dalla variante in esame;



**dichiara**

che le modifiche introdotte dalla Variante n.1 al Piano Territoriale Infraregionale dell'Alto Friuli non interessano e non hanno incidenza sul sito IT3320015 Zona Speciale di conservazione(ZSC) "Valle del medio Tagliamento" e sul sito IT3320021 Zona Speciale di Conservazione(ZSC) "Torbiera di Casasola e di Andreuzza", di cui all'elenco approvato con Decreto del Ministero dell'Ambiente 03-04-2000, pertanto non si ritiene necessaria l'attivazione della procedura di Valutazione di Incidenza ai sensi del D.P.R. n.357 del 08-09-1997, art.5, sostituito dal D.P.R. 12 marzo 2003 n. 120, art.6.

Udine, 18 giugno 2020

IL PROFESSIONISTA INCARICATO

**dott. arch. Bruna Flora**

