

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

# PIANO TERRITORIALE INFRAREGIONALE COSEF

ART. 14 L.R. 23 FEBBRAIO 2007, N.5

<p><b>AMBITO DELL'ALTO FRIULI</b> Osoppo - Buja - Gemona del Friuli</p>	<p>allegato  <b>1</b></p>
<p><b>VARIANTE n.1</b> <b>Relazione illustrativa</b></p> <div data-bbox="108 1413 1200 1594" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"><p><i>A seguito dell'approvazione della variante n. 1 al PTI dell'Alto Friuli avvenuta con decreto del Presidente della Regione n. 0150/Pres. del 6 settembre 2021, sono confermati tutti i contenuti eccezion fatta per quelli (grafici e normativi) riferibili alla modifica indicata quale "punto n. 21", che pertanto è da intendersi integralmente stralciata.</i></p></div>	<p>data settembre 2021</p>

UFFICIO PIANIFICAZIONE E ASSETTO DEL TERRITORIO

Progettista:

dott. arch. Bruna Flora

Collaboratore:

dott. pian. Daniele Orzan

## Indice

<b>0. PREMESSA</b>	p. 2
<b>1. SITUAZIONE URBANISTICA DEL P.T.I. DELL'ALTO FRIULI</b>	p. 3
<b>2. INDIRIZZI DELLA VARIANTE</b>	p. 3
<b>3. CONTENUTI SPECIFICI DELLA VARIANTE</b>	p. 6
<b>3.1</b> Evidenze preliminari	
<b>3.2</b> Valutazione di incidenza - emissione decreto	
<b>3.3</b> PTI dell'Alto Friuli - ambito di riferimento	
<b>3.4</b> Verifiche sulla viabilità	
<b>3.5</b> Recepimento delle raccomandazioni dell'Autorità competente (ambito VAS)	
<b>4. MODIFICA DELLE NORME DI ATTUAZIONE</b>	p. 11
<b>4.1</b> Premessa ed inquadramento generale delle modifiche	
<b>4.2</b> Descrizione puntuale delle modifiche normative attuate con la variante	
<b>5. MODIFICHE AZZONATIVE</b>	p. 22
<b>5.1</b> Individuazione (mappatura) dei punti oggetto di Variante	
<b>5.2</b> Descrizione delle modifiche azzonative	
<b>6. MODIFICHE ALLE TAVOLE DI SUPPORTO ALLA ZONIZZAZIONE</b>	p. 59
<b>7. ASPETTI DIMENSIONALI</b>	p. 60
<b>8. PROGRAMMA DELLE FASI E TEMPI DI REALIZZAZIONE DEI PRINCIPALI INTERVENTI E RELATIVI FATTORI DI COSTO</b>	p. 62

## **0. PREMESSA**

Al COSEF, Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli - operativo, come noto, 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” di:

1. ZIU (ex Consorzio per lo 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:

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

Il COSEF ha già avviato un processo dal quale origina la definizione del quadro delle azioni della *programmazione COSEF* (PTI unitario) con attivazione di atti pianificatori progressivi e puntuali mediante elaborazione di varianti a PTI esistenti e PTI parziali. In tale contesto 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 PTI unitario, sulla base del già consolidato schema/impalcato ZIU.

La presente relazione illustrativa descrive le modifiche apportate al P.T.I. dell'ambito Alto Friuli (ex CIPAF), per effetto della redigenda Variante n. 1 e costituisce documento allegato ed integrante della Var. 1 medesima.

## 1. SITUAZIONE URBANISTICA DEL P.T.I. DELL'ALTO FRIULI

A seguito dell'approvazione - con D.P.G.R. n. 0205/Pres. del 15 maggio 2015 - del "Piano territoriale infraregionale" (P.T.I.) del CIPAF viene predisposta la presente variante n. 1 in attuazione degli obiettivi generali del COSEF descritti al capitolo successivo.

## 2. INDIRIZZI DELLA VARIANTE

La Variante n. 1 viene predisposta in attuazione degli indirizzi approvati dal Consiglio di Amministrazione del Consorzio con delibera del CdA n. 35 del giugno 2019, assunti in relazione alle mutate esigenze di miglioramento nella (nuova) gestione del comparto D1 da parte del COSEF, come perimetrato dall'Assemblea dei Soci a dicembre 2018:

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

Preso atto delle esistenti criticità nell'assetto della rete viabilistica consortile (ex CIPAF) e dello scostamento dello stato di fatto rispetto alle previsioni del PTI vigente emerge l'esigenza di impartire specifica direttiva per una riorganizzazione della rete viabilistica consortile allo scopo di ripristinarne in toto la funzionalità. Il nuovo disegno progettuale, ma anche lo stato e la dinamica della richiesta insediativa, della quale lo stato dei "flussi e carichi di traffico" rilevati nell'ambito industriale costituisce diretto indicatore, hanno determinato una complessiva rifunzionalizzazione della viabilità interna della Zona industriale. Per gli approfondimenti inerenti il nuovo assetto azzonativo si rimanda in particolare alle descrizioni di cui al capitolo 5 nonché, per le analisi preliminari e le verifiche in materia di viabilità, al paragrafo 3.4;

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 Per gli approfondimenti inerenti il nuovo assetto azzonativo si rimanda in particolare alle descrizioni di cui al capitolo 5;

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. Si rileva che non risultano agli atti richieste di nuovo insediamento nell'ambito a nord (non infrastrutturato) e che, pertanto, tale evidenza ha costituito importante tassello per la definizione del successivo obiettivo di Piano (n. 4);

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."*

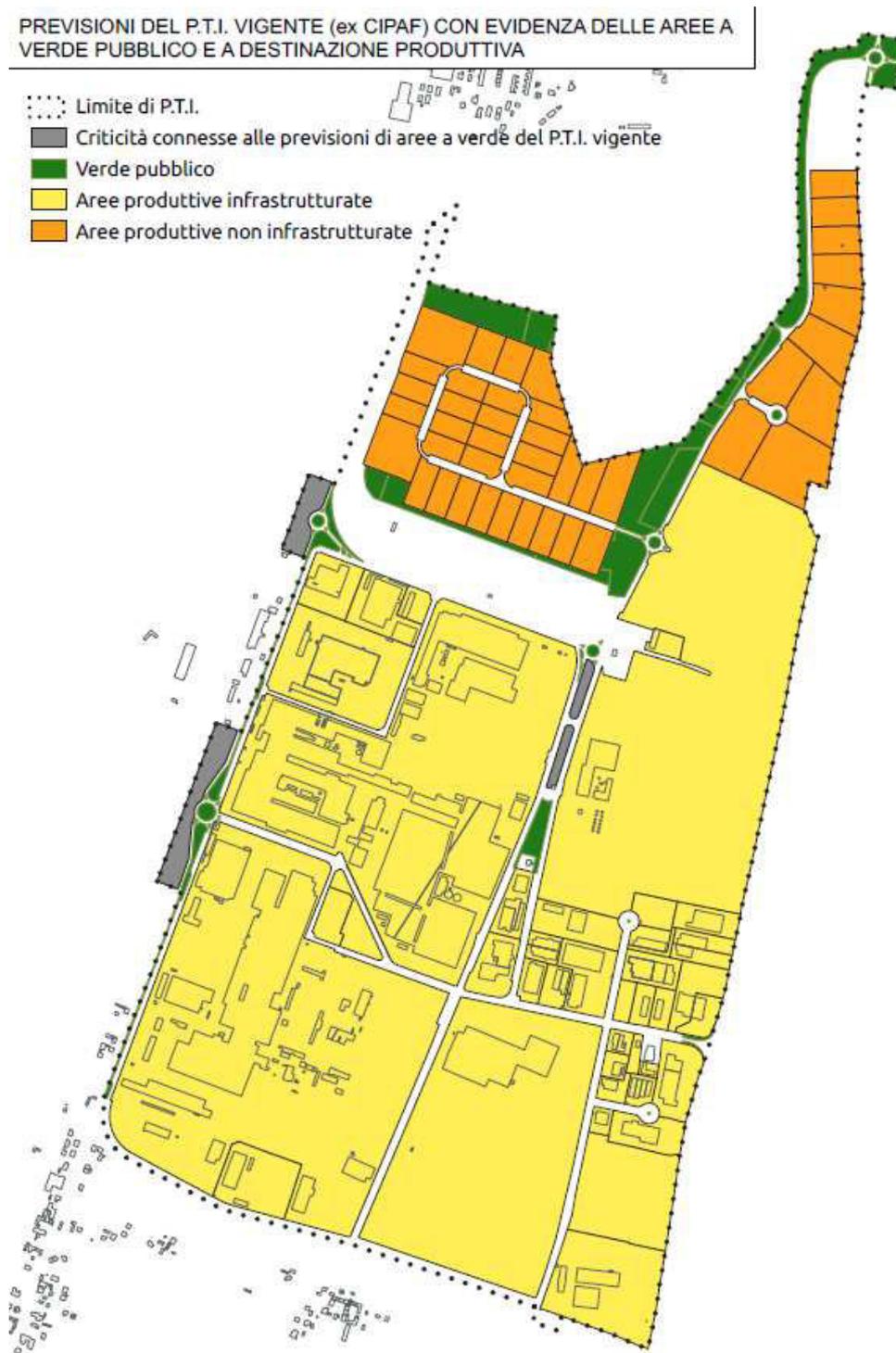
La porzione di ambito nord consortile è oggetto di modifiche diffuse, derivanti dai precedenti obiettivi/direttive di Piano e finalizzate ad un incremento sostanziale della "componente" ambientale all'interno dell'ambito consortile (e relativo miglioramento). Ciò attraverso il mantenimento degli elementi naturalistici e paesaggistici esistenti, 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. Preme evidenziare che la carenza della componente "verde"<sup>1</sup> è connessa in particolare alla criticità esistente nell'assetto della rete viabilistica e al relativo scostamento dello stato di fatto rispetto alle previsioni del PTI vigente<sup>2</sup>, anche senza considerare le rettifiche di perimetrazione poste in essere dal Cosef nel 2018 sulla "D1 dell'Alto Friuli"<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Tale evidenza preliminare è stata determinante per la definizione dell'obiettivo n.4.

<sup>2</sup> cfr. obiettivo di variante n. 1.

<sup>3</sup> cfr. obiettivo di variante n. 8.

Quanto esposto trova, tra l'altro, conferma nella seguente evidenza cartografica:



Dalla mappa emerge la carenza (della consistenza) delle previsioni a verde, anche per le criticità rilevate (aree grigie).

Si annota infine che alla base della definizione dell'obiettivo di "incremento del verde" è collocato un preciso *indirizzo informatore del PTI unitario* dell'Amministrazione ZIU<sup>4</sup>: il "contenimento del consumo di suolo"<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Tale principio informatore del PTI unitario (alla scala della *programmazione*) fu indicato dal CdA ZIU nel 2017, cioè nel periodo della costituzione del nuovo Consorzio (COSEF, operativo dal 2018).

Per gli approfondimenti inerenti il nuovo assetto azzonativo e gli aspetti dimensionali della variante si rimanda rispettivamente alle descrizioni dei capitoli 5 e 7.

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 opera la 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 prevede anche la razionalizzazione degli stalli previsti dal PTI vigente lungo la viabilità consortile, limitandone la presenza ai tratti viari di reale domanda (quando presenti le 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).”*

Come usualmente accade nel c.d. periodo di “gestione dei Piani” anche per il piano dell’Alto Friuli si è trattato 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 del PTI COSEF” come di seguito illustrato.

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. Come anche evidenziato nel rapporto preliminare di VAS, il coordinamento della variante n.1 rispetto al quadro unitario (riferito a tutti gli ambiti 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.

Si rimanda, per approfondimenti, al capitolo di illustrazione delle modifiche alle norme tecniche di attuazione nonché, in via di preliminare inquadramento, alle considerazioni che seguono in merito all’ambito di riferimento del “PTI dell’Alto Friuli” (paragrafo 3.3).

A margine si rammenta che, comunque, il “rapporto ambientale” (associato alla variante della connessa procedura VAS) ha dato contezza della coerenza tra gli indirizzi summenzionati rispetto alle azioni di Piano.

---

<sup>5</sup> Tale aspetto – peraltro – è sostenuto da necessità d’ordine tecnico tra cui la (conseguente) riduzione di impermeabilizzazione di suolo per i fini della garanzia del rispetto del principio di invarianza idraulica.

### 3. CONTENUTI SPECIFICI DELLA VARIANTE

#### 3.1 Evidenze preliminari

La Variante n. 1 dell'Alto Friuli conferma, nel complesso, l'impostazione originaria del Piano riorganizzandolo, come detto, secondo il "format" comune del PTI unitario del COSEF. Si rileva altresì che la variante ha:

- ▶ recepito le modifiche introdotte dai successivi aggiornamenti dei Piani Regolatori Generali Comunali, aventi effetto sulla zona D1 (avvenute dopo il 2015, anno di approvazione del PTI ex CIPAF);
- ▶ comunque operato un "concreto riallineamento" delle nuove previsioni zonizzative e normative del PTI rispetto ai quadri pianificatori dei Comuni di Osoppo, Buja e Gemona del Friuli (come già evidenziato nel rapporto preliminare di VAS associato alla presente variante, per gli aspetti ambientali).

#### 3.2 Valutazione di incidenza – emissione decreto

Si segnala, tra gli aspetti di rilevanza nell'ambito della formazione della variante, l'emissione del decreto n. 4093/AMB del 21/10/2020 a firma del Direttore del Servizio regionale Valutazioni Ambientali di non significatività dell'incidenza sui Siti Natura 2000 (sito "Valle del Medio Tagliamento") e di non assoggettamento alla procedura di Valutazione di incidenza appropriata della variante in argomento. Si rammenta comunque che le "tematiche ambientali" trovano apposita trattazione nel relativo rapporto della connessa procedura di VAS della variante. Il rapporto ambientale resta consultabile in formato \*pdf al seguente link: [https://www.cosef.fvg.it/sites/default/files/downloads/rapporto\\_preliminare\\_scr\\_vas\\_af.pdf](https://www.cosef.fvg.it/sites/default/files/downloads/rapporto_preliminare_scr_vas_af.pdf)

#### 3.3 PTI dell'Alto Friuli - ambito di riferimento

Si rileva che, in attuazione alla direttiva di piano n. 8<sup>6</sup>, è stata data piena esecuzione della delibera assembleare n. 15/2018 avente ad oggetto "*Perimetrazione zona "D1" COSEF - deliberazioni inerenti e conseguenti*", ottemperando in tal modo alle indicazioni grafiche di perimetrazione del sub-comparto D1 dell'Alto Friuli. L'estratto cartografico che segue risalta la messa in atto di integrazioni e stralci *perimetrali* rispetto al vigente assetto, come di seguito illustrato:

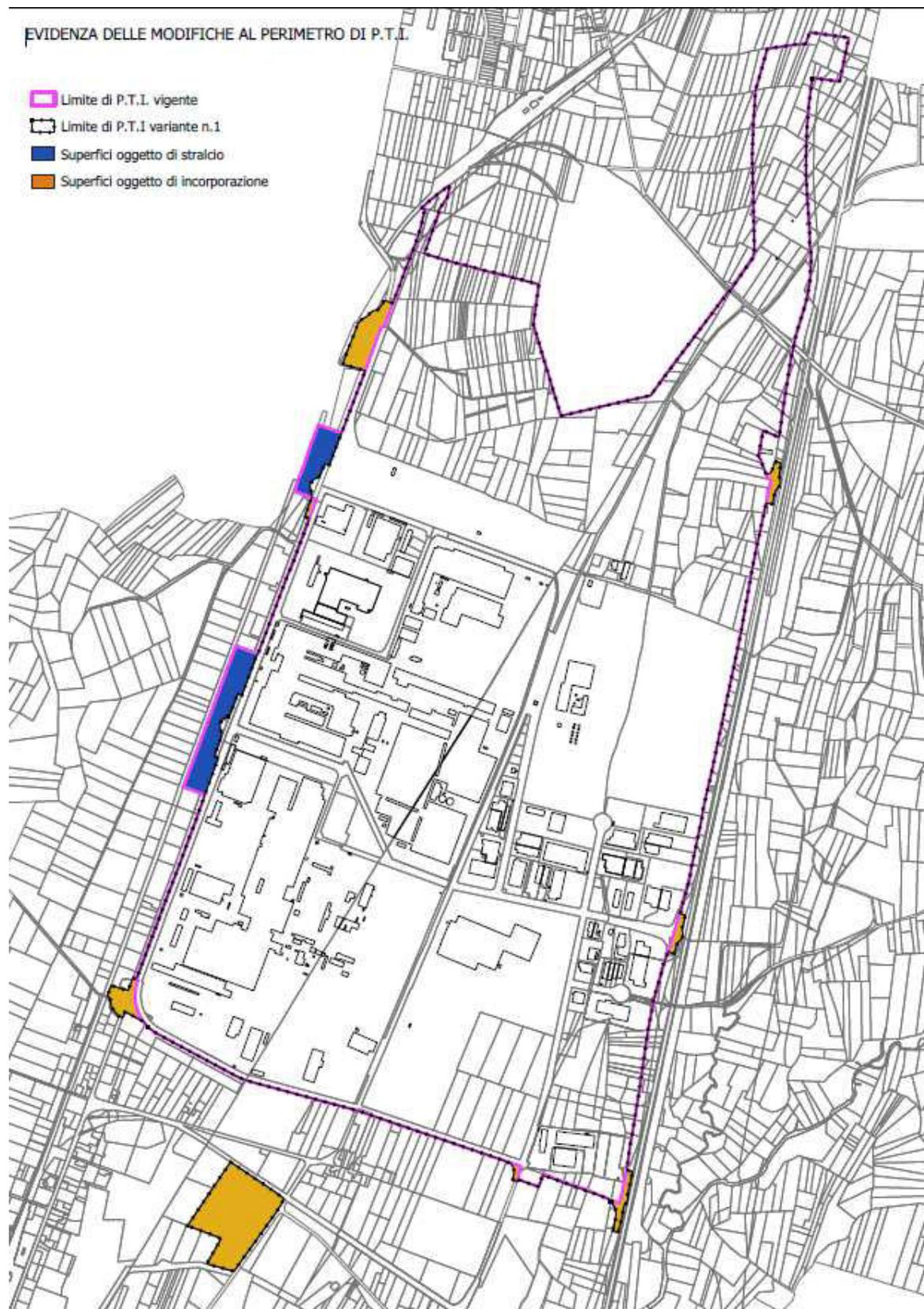
- superfici oggetto di incorporazioni:

- in Comune di Buja: entro il territorio sono state messe in atto due "tipologie di incorporazioni" di superfici: la prima è unicamente funzionale alle rettifiche apposte per il riassetto della viabilità entro il PTI (minimali) e la seconda riguarda la conferma dell'inclusione di competenza COSEF del "depuratore consortile";
- in Comune di Osoppo: al margine sud ovest del comprensorio, poco sopra l'esistente rotatoria di Rivoli: a seguito dell'approvazione della variante n. 13 al PRGC del Comune<sup>7</sup> si è reso necessario "acquisire la modifica operata a livello comunale" in quanto già incidente la D1 del PTI vigente ex CIPAF (approvato nel 2015): il piano regolatore generale innesta infatti una nuova previsione di rotatoria (in prossimità di Ferriere Nord). L'azione di incorporazione qui descritta (superficie destinata a nuova rotatoria inclusa entro perimetro di PTI) realizza il "concreto riallineamento" tra i due Piani; - la seconda azione di incorporazione è funzionale alle rettifiche apposte/funzionali al riassetto della viabilità (obiettivo di piano n.1), con innesto di superfici proposte a parcheggio ai margini nord del comprensorio industriale.

<sup>6</sup> La direttiva n.8 in argomento, in particolare in tale contesto, è strettamente connessa alla direttiva n. 1.

<sup>7</sup> Variante n.13 al PRGC di Osoppo approvata con DCC n.64 dd.28.11.2016.

- superfici oggetto di stralci, attuati solo in Comune di Osoppo; per gli effetti della direttiva n.1 in ordine alle criticità esistenti nell'assetto della rete viabilistica si è operato lo stralcio di superfici a verde previste dal PTI vigente (ai fini della revisione complessiva dell'assetto viario).



Il Comune di Gemona del Friuli, con la variante n. 62 al PRGC<sup>8</sup>, ha reso evidente l'allineamento tra PRGC e PTI (ex zona agricola E4.1). La presente variante n. 1 al PTI non introduce modifiche di perimetrazione entro questo territorio.

Complessivamente, la superficie di "D1 Alto Friuli" ammonta a 3.190.853 mq, con un incremento pari solo all'1 % rispetto l'attuale superficie D1 del PTI ex CIPAF; si rinvia, in ogni caso, al successivo capitolo 7 per le precisazioni sugli aspetti dimensionali.

Resta inteso che nella presente relazione è descritto quanto ad oggetto della variante n. 1 al PTI, cioè le superfici incluse ovvero incorporate nella D1 (ma non quelle stralciate, *extra COSEF*) secondo le determinazioni assunte dalla competente Assemblea dei Soci<sup>9</sup>.

Per l'illustrazione delle variazioni introdotte dalla variante si rimanda ai successivi capitoli 4 - *modifica delle norme di attuazione* e 5 - *modifiche azzonative*.

Si annota altresì che la presente variante n. 1 al PTI dell'Alto Friuli non ricade nella fattispecie dell'art. 12, co. 5bis del D.P.Reg. n. 086/Pres. del 20/03/2008 (cioè per le modifiche che non necessitano di variante) fondamentalmente in ragione di nuovi adeguamenti alle superfici di esproprio<sup>10</sup>. Trattasi pertanto di variante "ordinaria" del PTI<sup>11</sup>.

### **3.4 verifiche sulla viabilità**

Si rileva anzitutto che le previsioni viarie della variante n. 1 sono frutto di approfondite analisi preliminari in materia di viabilità, ovvero che la "revisione dell'assetto viario" dell'Alto Friuli trova supporto nello "*Studio di impatto sulla viabilità*" a firma dell'ing. Fiorella Honsell (d.d. marzo 2020).

Inoltre, anche il "rapporto ambientale" (associato alla variante della connessa procedura VAS, già conclusa<sup>12</sup>) riguardante la parte di analisi sull'assetto viario proposto in zonizzazione (Bozza), sulla base del citato studio, descrive approfonditamente lo stato di fatto del traffico veicolare, argomentando la sostenibilità delle scelte operate (cfr. capitolo 5 del rapporto preliminare), nonché i benefici attesi a seguito delle azioni proposte dal progetto viario della variante n. 1 al PTI.

Per completezza di esposizione si riportano gli esiti caratterizzanti il citato Studio, con i seguenti specifici estratti:

- ▶ nel paragrafo 2.3. "Descrizione delle azioni della Variante n°1 al PTI che hanno per oggetto diretto il sistema delle infrastrutture viarie e valutazioni degli effetti di tali azioni sulle infrastrutture", a pag. 27:

*"(..)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.**"*

- ▶ nel paragrafo 2.4. Caratterizzazione delle tendenze delle previsioni insediative della Variante n°1 al PTI sulla viabilità di afferenza e valutazioni in rapporto ai margini di capacità disponibili", da pag. 28:

*"(..)Per quanto riguarda le valutazioni sugli aspetti insediativi del PTI va innanzitutto considerato che le*

<sup>8</sup> Variante n.62 al PRGC di Gemona del Friuli approvata con DCC n.3 d.d. 13.02.2020.

<sup>9</sup> delibera assembleare n. 15/2018 cit..

<sup>10</sup> Si veda, tra l'altro, il successivo capitolo 6 – *Modifiche alle Tavole di supporto alla Zonizzazione* ed in particolare gli elaborati grafici con i nuovi adeguamenti al Piano particellare di esproprio del PTI ex CIPAF (2015).

<sup>11</sup> Procedura analoga "ordinaria" di variante al PTI si è ad esempio osservata per l'ambito del "*PTI parziale ZIU*", variante n.7 (approvata nel 2020).

<sup>12</sup> Come noto, gli esiti conclusivi della procedura di VAS della variante al PTI sono riportati nella delibera assembleare di adozione del Piano.

previsioni della presente Variante n°1 al PTI - rispetto quanto vigente in Alto Friuli - prevedono:

- una contrazione netta del 32% circa delle Zone produttive destinate ad insediamenti artigianali / industriali (- 250.000 mq ca. rispetto alle vigenti previsioni PTI della medesima classe azzonativa, **vedi allegata Bozza di Zonizzazione var. 1**);
- un limitato ampliamento delle Zone produttive destinate ad insediamenti industriali (variabile tra 1,8 e il 6,8% rispetto all'attuale, secondo due ipotesi per la zona ubicata a nord della connessione tra la S.P. 49 bis e lo Scalo – cfr. fig. 21 -: l'ipotesi A esclude insediamenti produttivi (con previsione di verde rispetto alla destinazione produttiva vigente) mentre l'ipotesi B li prevede (confermando l'attuale previsione vigente della medesima classe azzonativa);
- rispetto alla contrazione di superfici produttive (in entrambe le ipotesi) si contrappone:
  - > un significativo ampliamento del 21% circa delle aree destinate allo Scalo ferroviario consortile (rispetto le attuali previsioni a scalo);
  - > un consistente aumento delle Zone a verde pubblico attrezzato e di connettivo (oltre il 90% rispetto alle vigenti previsioni a verde per un totale pari a circa 355.000 mq nell'ipotesi A) e pari a oltre 270.000 mq nell'ipotesi B (oltre il 50% rispetto le vigenti previsioni a verde).



Fig. 21 – Ipotesi insediativa B (l'ipotesi A esclude quest'area da destinazioni produttive)

**Globalmente**, si può considerare che il territorio destinabile ad insediamenti produttivi nuovi (artigianali ed industriali sommate, nell'ipotesi B) si riduca del 25% rispetto alle attuali previsioni, che le aree previste per le infrastrutture ferroviarie si incrementino comunque del 20% (+33.000mq) e che quelle previste a verde vedano un incremento almeno del 50% (nell'ipotesi B).

**Da queste scelte insediative**, che nascono da un adeguamento alle attuali esigenze del settore, **deriva quindi una significativa contrazione dei potenziali incrementi di traffico su strada rispetto al PTI vigente: in particolare, l'incremento del trasporto su ferrovia sottende una trasformazione che senz'altro riduce gli impatti sulla rete stradale**, in linea con gli orientamenti dei confinanti Paesi, in particolare dell'Austria e l'orientamento di ridurre le aree insediabili a nord riconfigura il perimetro della Z.I. a fronte delle reali prospettive d'insediamento.

A fronte poi del grado attuale di utilizzo delle aree rispetto alle previsioni della Variante, che può quantificarsi in ben più dei 2/3 delle aree disponibili, anche senza tener conto dell'orientamento che assegna al trasporto su ferro maggior valenza, si ritiene che, ad un livello massimo, i flussi di traffico indotto dal completamento del Piano, rispetto allo stato di fatto, potrebbero quantificarsi al limite in incrementi attorno al 30%.

Su queste basi sono pertanto state condotte le verifiche di sostenibilità dello schema infrastrutturale proposto dalla Variante, in particolare dei nodi, come si evince dalle allegatte tabelle. **I risultati sono ovunque largamente positivi anche ipotizzando incrementi complessivi, per tutte le manovre, del 30%**, cosa che naturalmente sovrastima i carichi veicolari effettivi, in quanto applicato anche a componenti non direttamente inerenti le attività della Z.I. Alto Friuli. (..).

“(..) **In conclusione**, accertati e aggiornati i termini della vocazione funzionale e la valenza socioeconomica dell'area territoriale del PTI, la presente Variante n°1 ne prevede l'armonico ed equilibrato completamento, in modo da configurare **un comparto appetibile agli operatori e, in particolare, razionalmente ed efficacemente servito sotto il profilo dell'accessibilità**. Le proposte contenute nella Variante al PTI si sono quindi focalizzate sulla definizione di una precisa gerarchia funzionale, sulla razionalizzazione degli

*elementi stradali presenti e sull'integrazione degli stessi in ragione delle effettive necessità, con l'obiettivo anche di introdurre fattori di miglioramento funzionale e di incremento della sicurezza.*

*Con queste premesse, la Variante comprende anche i provvedimenti infrastrutturali che sono stati descritti e che sono finalizzati a promuovere un miglior disegno di completamento e ristrutturazione della dotazione esistente, anche nel rispetto degli obiettivi del PRITMML.*

*E' peraltro evidente che, non essendo possibile definire, al presente livello di pianificazione, precisi rapporti quantitativi causa - effetto riferiti al traffico motorizzato su strada potenzialmente generabile dal completamento del PTI, sono state sviluppate valutazioni quantitative di carattere generale, finalizzate a delineare il probabile scenario "a massimo carico" suscettibile di essere generato. **Alla luce degli attuali livelli di funzionamento della rete viaria, tale scenario appare sostenibile anche nei confronti degli auspicati livelli di servizio sulla rete regionale di primo livello.***

Si annota altresì che, in via preventiva informale, l'assetto azzonativo della viabilità (Bozza) unitamente al citato "Studio di impatto sulla viabilità", elaborato a firma dell'ing. Fiorella Honsell, d.d. marzo 2020 e ad altri allegati (cioè rilievi con schemi e verifiche di capacità delle rotonde) venne sottoposto alla valutazione del Servizio regionale competente: preme indicare che l'assetto viario della presente variante n.1 al PTI è il medesimo di quello sottoposto alle preliminari valutazioni, come peraltro desumibile dalla Tavola della Zonizzazione.

### **3.5 Recepimento delle raccomandazioni dell'Autorità competente (ambito VAS)**

Si segnala che le disposizioni dell'Assemblea consortile di adozione della variante n. 1 al PTI nel merito delle raccomandazioni dell'Autorità competente, sono accolte all'articolo n. 4 delle Norme Tecniche di Attuazione (con relativa descrizione, nel successivo capitolo 4).

## 4. MODIFICA DELLE NORME DI ATTUAZIONE

### 4.1 Premessa ed inquadramento generale delle modifiche

A titolo di premessa generale occorre rammentare l'enunciato cardine (di livello normativo-regolamentare) del *PTI unitario COSEF*<sup>13</sup>, di cui la variante n. 1 per l'ambito dell'Alto Friuli costituisce componente "parziale": l'Amministrazione del (*precedente*) Consorzio ZIU dispose espressamente che, a tale livello normativo, il PTI "persegue l'omogeneità gestionale sui quattro ambiti territoriali di competenza 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 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 ed applicativa tra territori, come evidenziato nello *Schema* di inquadramento generale che segue.

#### **Schema di inquadramento generale delle modifiche normative**

n° articolo vigente	n° articolo variante 1	nuovo art.	tema principale ad oggetto dell'articolo	adozione schema ZIU per analogia contenuti
Art. 1 Art. 2	<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. 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 programmatico 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 programmatico 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	no	Rinominato titolo articolo per analogia di funzioni con ZIU, con adeguamenti ed aggiornamenti in fattuale coerenza con disposizioni	Si ***

<sup>13</sup> E' appena il caso di rammentare che le considerazioni qui esposte riflettono gli assunti territoriali del *Piano industriale* del COSEF.

n° articolo vigente	n° articolo variante 1	nuovo art.	tema principale ad oggetto dell'articolo	adozione schema ZIU per analogia contenuti
	INDUSTRIALI		di PRGC nonché miglioramento leggibilità del testo (eliminazione ridondanze, vedi art. 5bis)	
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 FERROVIARIO CONSORTILE E LINEE DI CONNESSIONE	no	Rinumerato articolo (cioè scorporato dall'articolo 8) per un miglioramento della leggibilità del testo; Il testo è stato mantenuto (ovvero confermato nei contenuti vigenti)	Si ***
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.	-

n° articolo vigente	n° articolo variante 1	nuovo art.	tema principale ad oggetto dell'articolo	adozione schema ZIU per analogia contenuti
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 DEI SOTTOSERVIZI	integr.	Rinumerato e rinominato (ex " <i>Fascia di rispetto del metanodotto</i> ") con riorganizzazione su 4 commi per migliore precisazione della tutela dei sottoservizi.	Si
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 DETERMINAZIONE PER LA LOCALIZZAZIONE DELL'IPOTESI DI VIABILITA' DI GRANDE COMUNICAZIONE	no	Rinumerato, contenuto confermato (invariato)	-
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 " <i>costruzioni preesistenti</i> " 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;

#### 4.2 Descrizione puntuale delle modifiche normative attuate con la variante

Con riferimento al precedente Schema di inquadramento generale e all'allegato 2 - *Norme di Attuazione*, che riporta nel testo (in corsivo) l'evidenza delle modifiche introdotte con la variante, si riporta nel seguito la descrizione delle modifiche apportate ai singoli articoli costituenti le norme di attuazione della Var. n. 1 al PTI dell'Alto Friuli.

**Articolo 1:** per gli effetti del nuovo assetto consortile (costituzione del COSEF), ai punti 1) e 2) si determina la necessità di inserire la precisazione “*dell'Alto Friuli*” quale zona “D1” di riferimento della presente variante al PTI nonché gli estremi del Decreto del Presidente della Regione, di approvazione del summenzionato PTI originario (ex CIPAF).

**Articolo 2:** 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. Le (nuove) definizioni inserite sono funzionali alle nuove disposizioni della variante n. 1 (“superficie fondiaria”, “indice di fabbricabilità fondiaria”, “superficie coperta”, “rapporto di copertura”, “altezza”, “distanza dai confini” e “barriere verdi”).

**Articolo 3:** è stato creato un nuovo articolo (su tre commi) riportante i documenti costitutivi del Piano 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.

**Articolo 4:** a titolo di ulteriore evidenza preliminare si rileva che, 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.

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, in tale contesto a titolo di premessa generale, che nell'ambito della formazione del PTI originario fu redatto specifico "Studio geologico" del dr. geol. Federico Sgobino (2003) con emissione del relativo parere del Servizio Geologico Regionale. 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 23.10.2006, integrando con le parti (del testo) *in corsivo* 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 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).
- sono state altresì recepite nel presente articolo le raccomandazioni dell'Autorità competente (VAS)<sup>14</sup>, come di seguito specificato:
- alla **lettera c)** qualità dell'aria – emissioni in atmosfera, viene inserita la precisazione "*delle sostanze inquinanti originate dal ciclo produttivo*" (al c.1) e, come raccomandato, anche un nuovo comma 3 in cui si dispone che "*Nella realizzazione e nella gestione dei sistemi di raffreddamento e dei condensatori evaporativi devono essere applicate le specifiche norme tecniche e le linee guida per la prevenzione e il controllo della legionellosi.*";
  - alla **lettera f)** gestione dei residui e dei prodotti di lavorazione, al comma 2 viene inserita la precisazione che "*resta ferma la possibilità di mettere in atto soluzioni tecniche alternative di pari efficacia contro lo sversamento accidentale.*"

**Articolo 5:** nella nuova formulazione dell'articolo 5 si realizza, in linea con gli assunti già evidenziati, un complessiva riorganizzazione (con rinumerazione dell'articolo) 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. Nel dettaglio, per l'art. 5, si segnala ulteriormente quanto segue:

<sup>14</sup> Cfr. deliberato dell'Assemblea consortile di adozione della presente variante.

- 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 COSEF.
- 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 della norma ed aggiornati rispetto ai riferimenti normativi ad oggi in vigore.

**Articolo 5 bis:** in ottemperanza al citato enunciato per la formazione del PTI unitario, viene innestato un nuovo articolo che sostanzialmente accorpa e razionalizza in un'unica norma alcune disposizioni generali in precedenza rinvenibili negli articoli 6 e 7 del testo originario. 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).

In via di sintesi generale, 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 (ovvero con i "contenuti territoriali" del *Piano industriale*) che tiene conto dei principi ispiratori della Politica Ambientale dell'Ente.

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

- ▶ per ciò che concerne le "Destinazioni d'uso e interventi ammessi":
  - il miglioramento della leggibilità del testo: innesto precisazioni alle destinazioni vigenti (riconfermate) anche mediante armonizzazione terminologie (es. di viabilità), per necessità di coerenza interna tra norme del PTI stesso;
  - l'armonizzazione con l'art. 5bis (disposizioni generali sulle aree produttive) relativamente le residenze di servizio;
  - la necessità gestionale-operativa di attuare l'adeguamento/aggiornamento tipologie d'uso nel comparto (rif. 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*";
  - l'inserimento di nuova destinazione "*stoccaggi e depositi temporanei di rifiuti connessi con le attività svolte all'interno dell'insediamento*" facendo 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;
  - l'inserimento di nuova destinazione per "*attività di ricerca, sperimentazione ed innovazione connessi alla tipologia di attività prevalente*" in analogia a quanto già ammesso in area ZIU;
- ▶ 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 ampliamento e/o sopraelevazione di fabbricato, della distanza dalla viabilità di servizio, dallo scalo ferroviario);

► per ciò che concerne le “Procedure di attuazione” viene in generale migliorata la leggibilità del testo con innesto della seguente precisazione, già in uso in ambito ZIU ed Aussa Corno, del riferimento alla *“previa sottoscrizione di convenzione di insediamento con il Consorzio”*. Tale previsione è direttamente correlata con la formale assegnazione delle nuove aree (lotti industriali) alle Imprese insediande previa valutazione preliminare di ammissibilità delle iniziative sulla base dell'esame della Commissione Tecnica e secondo quanto previsto dal *Regolamento di gestione delle aree* (cfr. art. 5.1). La convenzione declina le condizioni di insediabilità delle iniziative ammissibili e le modalità di accesso (allacciamento) alle infrastrutture consortili. Si precisa che tale procedura presuppone la formale assegnazione delle aree previa valutazione tecnico ambientale delle nuove iniziative in modo che le stesse, ove ammissibili, siano ubicate nelle zone più adeguate rispetto al contesto circostante e alla presenza di infrastrutture dedicate. La convenzione inoltre disciplina i rapporti con il Consorzio in merito agli aspetti legati alla manutenzione delle aree e all'erogazione dei servizi;

► per ciò che concerne le “Norme particolari” in considerazione della necessità gestionale operativa già citata (ri-allineamento), si concretizza:

- la coerenza con le disposizioni dei PRGC per l'indice di copertura max dei *“lotti già edificati”<sup>15</sup> alla data del P.T.I. originario* (per gli edifici esistenti che abbiano saturato o che siano prossimi alla saturazione del RC, almeno 45%);
- l'inserimento di un nuovo 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);
- il rinvio alla tavola della zonizzazione (simbolo di rinvio a lotto specifico) per la possibilità di ubicazione di attività di autotrasporto con esercizio prevalente a supporto delle aziende insediate;
- il rinvio alla tavola della zonizzazione (simbolo di rinvio a lotto del comparto nord) per la facoltà di suddivisione in più lotti per attività industriali che necessitano di spazi contenuti, mediante redazione di progetto di utilizzo complessivo da sottoporre preventivamente alla Commissione Tecnica consortile.

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

► per ciò che concerne le “Destinazioni d'uso e interventi ammessi”:

- si attua 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 (tra cui *“attività di trasporto di persone e di merci”* del Piano comunale di Buja);
- si attua, in particolare per i *“depositi e magazzini, anche se non connessi allo svolgimento di attività produttiva”*, l'adeguamento/aggiornamento tipologie d'uso nel comparto per necessità gestionale-operativa (stato di fatto o per recepimento di specifiche istanze provenienti dalle Ditte);
- si attua l'armonizzazione con l'art. 5bis (disposizioni generali sulle aree produttive) relativamente le residenze di servizio;

---

<sup>15</sup> I lotti edificati sono indicati con apposita (nuova) “retinatura” nella tavola della Zonizzazione.

- viene operato l’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 di PTI unitario);
  - viene operato l’inserimento di 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 perfeziona il concreto ri-allineamento con le disposizioni del PRGC di 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 (DPRReg 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 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 del PTI con il dettaglio delle disposizioni dell’art. 17 del PRGC di 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);
- ▶ per ciò che concerne le “Procedure di attuazione”:
- viene innestata la precisazione, già in uso in ZIU ed Aussa Corno, del riferimento alla “*previa sottoscrizione di convenzione di insediamento con il Consorzio*”. Analogamente a quanto illustrato all’articolo 6 si rammenta che tale previsione è direttamente correlata con la formale assegnazione delle nuove aree (lotti industriali) alle Imprese insediande previa valutazione preliminare di ammissibilità delle iniziative sulla base dell’esame della Commissione Tecnica e secondo quanto previsto dal *Regolamento di gestione delle aree* (cfr. art. 5.1). La convenzione declina le condizioni di insediabilità delle iniziative ammissibili e le modalità di accesso (allacciamento) alle infrastrutture consortili. Si precisa che tale procedura presuppone la formale assegnazione delle aree previa valutazione tecnico ambientale delle nuove iniziative in modo che le stesse, ove ammissibili, siano ubicate nelle zone più adeguate rispetto al contesto circostante e alla presenza di infrastrutture dedicate. La convenzione inoltre disciplina i rapporti con il Consorzio in merito agli aspetti legati alla manutenzione delle aree e all’erogazione dei servizi;
  - si migliora la leggibilità del testo normativo avuto riguardo del processo di progressivo insediamento nel comparto;
- ▶ per ciò che riguarda le “Norme particolari” in considerazione della necessità gestionale-operativa già citata:
- si concretizza il ri-allineamento del PTI con verifica della coerenza con le disposizioni dei PRGC per l’indice di copertura max dei “*lotti già edificati*”<sup>16</sup> 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;
  - si innesta la specifica di indici e parametri per la realizzazione dei depositi all’aperto (altezze limitate a m. 6).

<sup>16</sup> I lotti edificati sono indicati con apposita (nuova) “retinatura” nella tavola della Zonizzazione.

In estrema sintesi, per gli **articoli 6 e 7** sopra descritti, si realizza un miglioramento della leggibilità del testo normativo anche per il concreto ri-allineamento con le disposizioni del PRGC (in particolare di quelle del Comune di Buja). Si rinvia in ogni caso all'allegato 2 (NTA) che contiene in *corsivo* nel testo l'evidenza di tutte le modifiche introdotte.

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

► **articolo 8.1 (SV 1):**

- realizzato l'aggiornamento delle descrizioni della zona "SV" del testo vigente ("caratteristiche generali") specificando trattarsi di "Insediamenti ed attività per servizi alle aziende SV1" (art. 8.1) distinti da quanto "riorganizzato" nella disciplina dell'art. 8.2 (relativo ad "Insediamenti ed attività per servizi alle aziende SV2");
- stralciate le disposizioni non più pertinenti alla nuova articolazione in tre sub-zone omogenee (SV1, SV2, parcheggi). A titolo di esempio si è tra l'altro 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). Per ulteriori approfondimenti si rimanda al precedente paragrafo 3.4 - verifiche sulla viabilità;
- 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,;
- per ciò che concerne gli Indici urbanistici ed edilizi si perfeziona il concreto ri-allineamento - entro il PTI - con il dettaglio delle disposizioni dell'art. 17 del PRGC di Buja (es. nei casi di Parcheggi di relazione inserimento di indici per l'attività di somministrazione di alimenti e bevande rispetto le "rimanenti attività");
- per ciò 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).

► **articolo 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 di Buja;

► **articolo 8.3 (parcheggi):**

oltre a quanto sopra rilevato, è stato implementato e "normativamente riorganizzato" (sullo schema ZIU) il nuovo paragrafo riguardante le nuove previsioni di parcheggi P1, P2, P3, P4, P5, 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 (Studio a cura ing. F. Honsell, cit.);

**Articolo 9:** restano invariati i contenuti del testo vigente.

**Articolo 10:** per l'articolo 10, oltre a quanto evidenziato al precedente paragrafo di inquadramento generale, si segnala quanto segue:

- viene 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;
- la lettera a) "caratteristiche generali" viene integrata con l'elemento "*area di rideterminazione connessa al grado di infrastrutturazione raggiunto*". Si tratta di un ambito di verde pubblico, situato nella parte nord del comparto, indicato come idoneo nell'accogliere, nelle future varianti ed in caso di comprovate esigenze, un eventuale ampliamento dei lotti produttivi. E' appena il caso di rammentare che la scelta di indicare a verde le ex superfici produttive (del PTI vigente ex CIPAF) origina da specifici indirizzi fissati dall'Amministrazione anche in considerazione (o per gli effetti) di approfondimenti tecnici svolti, come ampiamente argomentato nella presente relazione<sup>17</sup>. Ulteriori considerazioni sono riportate, in particolare, al capitolo 5 della descrizione della modifica azzonativa n°4.

**Articolo 11:** nel dettaglio, oltre a quanto evidenziato al precedente paragrafo di inquadramento generale, 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 ad uso specifico per il personale addetto (riportando anche l'indicazione dei relativi indici).

**Articolo 12:** per l'art. 12 nulla di ulteriore da rilevare: si rimanda alle descrizioni riportate nel precedente Schema di inquadramento generale.

**Articolo 13:** nel dettaglio, oltre a quanto evidenziato al precedente Schema, 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").

**Articolo 14:** nulla di ulteriore rispetto al citato Schema generale, in quanto restano invariati i contenuti del testo vigente.

**Articolo 15:** nel dettaglio, oltre a quanto evidenziato al precedente Schema, per l'art. 13, si segnala ulteriormente quanto segue: nuova organizzazione dell'articolo su tre paragrafi dedicati a "viabilità ciclopedonale", "viabilità ciclabile", "protezione dell'utenza ciclo-pedonale".

**Articolo 16:** per l'art. 16 si segnala ulteriormente quanto segue rispetto al citato Schema: 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.

**Articoli 17, 18 e 19:** per gli artt. 17, 18 e 19 si rimanda tout-court alle descrizioni riportate nel precedente Schema di inquadramento generale.

**Articolo 20:** oltre a quanto evidenziato al precedente Schema, si segnala che è attuato il miglioramento della disciplina di rispetto dei sottoservizi, adottata nell'Alto Friuli in analogia all'ossatura normativa già presente/in uso nell'area ZIU<sup>18</sup>. L'articolo viene rinominato e riorganizzato su quattro commi per la migliore precisazione della tutela dei sottoservizi: comma 1. inquadramento inerente la tutela reti (idriche, elettriche, ecc.); comma 2. aggiornamento del

<sup>17</sup> Cfr. capitoli 2 e 5 della presente relazione, ove si illustrano rispettivamente gli indirizzi fissati dall'Amministrazione e le modifiche azzonative in argomento.

<sup>18</sup> Si rammenta nuovamente che l'adozione dell'ossatura/schema ZIU è un principio informatore del *PTI unitario*.

testo vigente relativamente al tracciato “variante metanodotto” (in caso di futura attuazione/ampliamento del comparto a nord); comma 3: specificazione della fascia di rispetto minima per la rete fognaria; comma 4: comma generale in tema di posa di infrastrutture di pubblica utilità entro l’area industriale.

**Articolo 21 e 22:** nulla di ulteriore rispetto al precedente Schema di inquadramento generale, cui si rinvia.

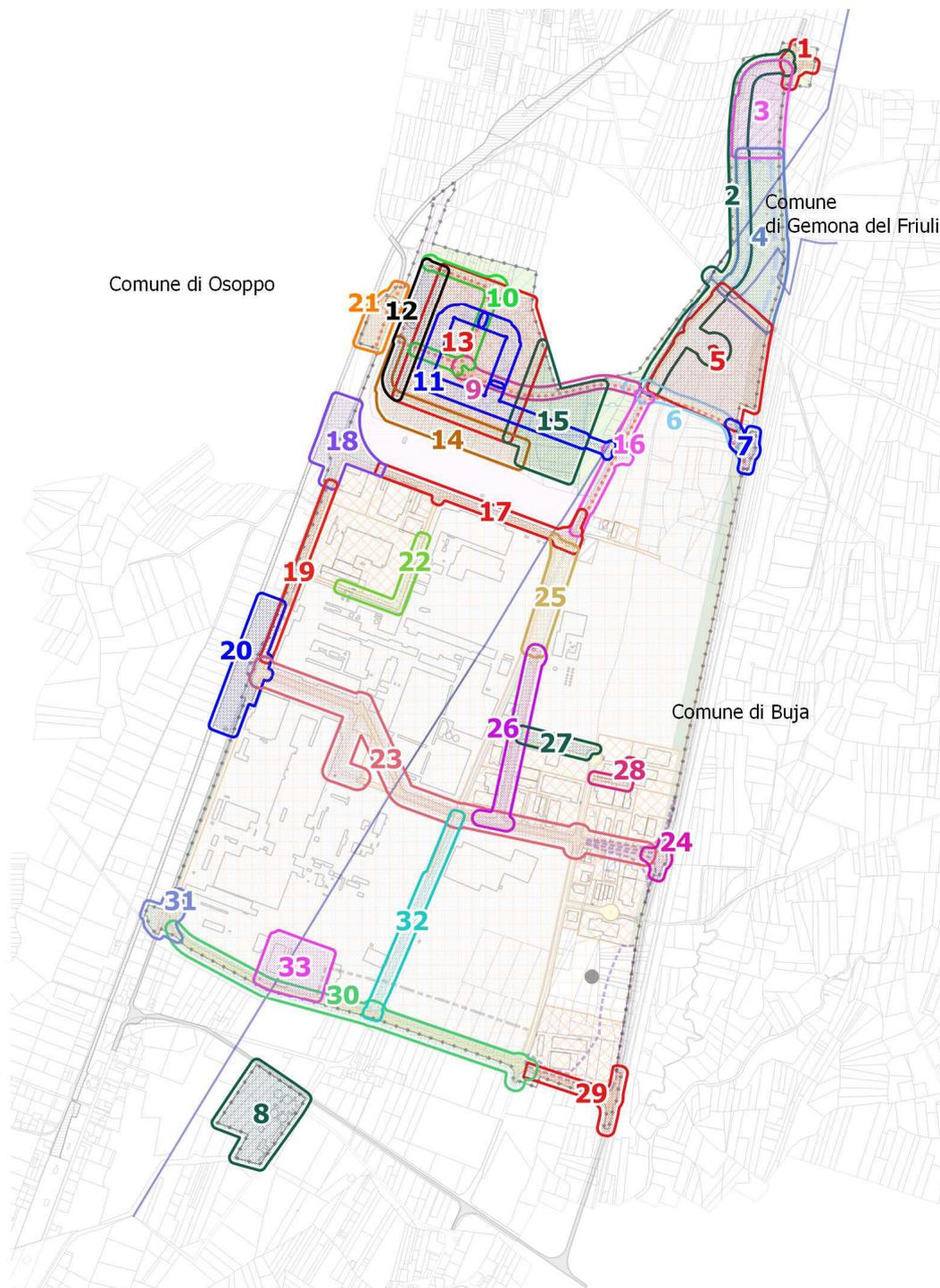
**Articoli da 23 a 27:** trattasi di disposizioni transitorie e finali che vengono attualizzate sullo schema ZIU, per analogia di contenuti riguardanti i seguenti temi:

- articolo **23**: si tratta di disposizioni riguardanti le “costruzioni preesistenti” nei casi di destinazioni d’uso contrastanti;
- l’articolo **24** inerente l’“applicazione strumenti urbanistici ed indirizzi previgenti” conferma alcune delle indicazioni contenute nelle tavole grafiche facenti parte del PTI originario ex CIPAF;
- l’articolo **25** contiene due commi inerenti le “abrogazioni” (elenco e indicazioni riferimenti);
- l’articolo **26** e articolo **27** disciplinano le disposizioni di “rinvio” e “rinvio dinamico”, analogamente alle NTA della ZIU.

## 5. MODIFICHE AZZONATIVE

### 5.1 Individuazione (mappatura) dei punti oggetto di Variante

I “punti di variante” sono riportati nella successiva figura di inquadramento generale<sup>19</sup>. Le modifiche sono puntualmente descritte nel successivo paragrafo 5.2.



<sup>19</sup> La numerazione dei “punti di variante” ricalca esattamente quella riportata nel “rapporto preliminare” di VAS.

## 5.2 Descrizione delle modifiche azzonative

Si descrivono di seguito (con riferimento ai punti indicati nella precedente figura) le modifiche azzonative previste, evidenziando sinteticamente l'esito proposto e le indicazioni a supporto delle scelte operate nella variante n. 1. Gli estratti, cui si rimanda per ciascun punto di modifica, rappresentano i raffronti tra variante n. 1 (proposta) e il PTI ex CIPAF (vigente). Le modifiche alla zonizzazione di tipo grafico originate da modifiche delle NTA (es. simbologie, terminologie di legenda, ecc.), trovano trattazione nel precedente capitolo 4 – *Modifica delle norme di attuazione*.

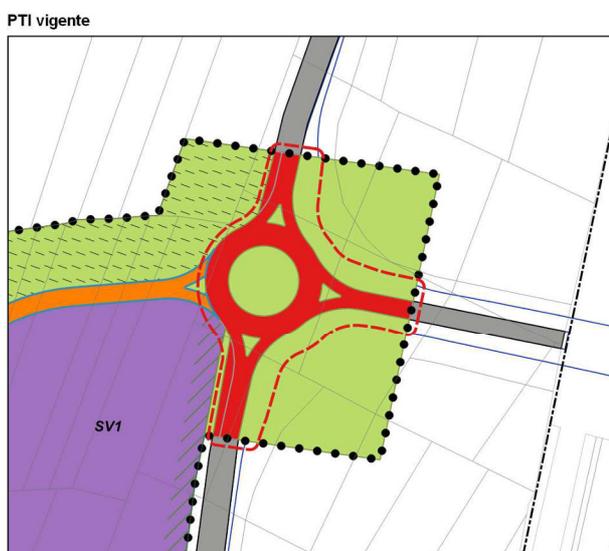
- **punto n. 1 - Riorganizzazione nodo di innesto del casello A23 con la S.P.49**

Il nodo di innesto del casello autostradale della A23 con la Strada Provinciale n° 49, da riorganizzare a rotatoria secondo le previsioni del PTI originario, 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. Per ulteriori approfondimenti in materia di viabilità si rammenta che il rapporto preliminare, nel contesto di VAS, ha dedicato uno specifico capitolo al tema “*Viabilità e traffico*”, cui si rinvia (capitolo 5 del r.p.).

### ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO

#### Modifica n° 1

Riorganizzazione del nodo di innesto del casello autostadale della A23 con la S.P.49



- **punto n. 2 - Modifica alla viabilità della zona nord-est del comparto**

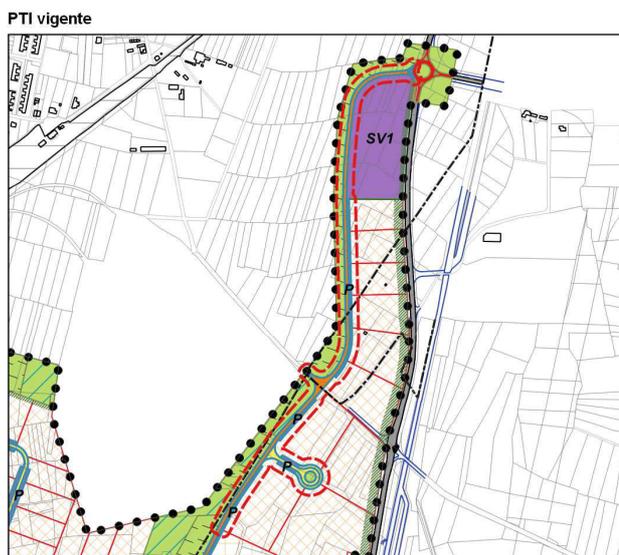
La modifica comprende gli interventi afferenti il braccio ovest della rotatoria di progetto del casello autostradale della A23 sulla SP49, indicato dal PTI come viabilità di supporto strutturale, e la sua prosecuzione verso sud sino al termine dei lotti di media e piccola dimensione.

Il braccio ovest della rotatoria viene troncato al raggiungimento delle rispettive zone di afferenza e declassato a viabilità di servizio. La sua funzione viene infatti 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.5. 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.

#### ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO

##### Modifica n° 2

Modifica alla viabilità della zona nord-est del comparto



- **punto n. 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 SV1 viene così ridotta per lasciare posto ai parcheggi "P1" e "P2", secondo le nuove necessità, ed ampliata verso ovest incorporando le superfici precedentemente destinate a viabilità.

**ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO**

**Modifica n° 3**

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

PTI vigente



PTI variante n.1



- **punto n. 4 – Stralcio di lotti produttivi con individuazione area di rideterminazione**

I lotti di media e piccola dimensione individuati dal piano vigente a nord di via Buja, vengono stralciati dalla variante e convertiti in superficie destinata a “Verde pubblico attrezzato e di connettivo”. Si tratta di previsioni di verde pubblico, fundamentalmente originate da:

- ▶ assenza di specifiche *domande di nuovo insediamento*, a nord del comparto D1. Si è peraltro ritenuto opportuno condurre ulteriori approfondimenti finalizzati alla “ricognizione delle aree vocate/indicate per l’insediamento produttivo” (extra comparto<sup>20</sup>). Sono state analizzate, in particolare, aree produttive contermini la Zona ex CIPAF assimilabili, per tipologia d’uso, alla vigente destinazione del PTI (“lotti di media e piccola dimensione”). Si evince, in estrema sintesi, la *sovrabbondanza di offerta di lotti per l’insediamento di aziende medio-piccole*. Si stima infatti che, per la rilevata presenza di “aree libere per nuovi insediamenti” di ciascun territorio considerato nell’analisi<sup>21</sup>, almeno 75mila mq risultino, in media, singolarmente disponibili allo scopo<sup>22</sup>, ovvero che l’offerta complessiva di lotti dell’intero ambito considerato ammonti perlomeno a 400mila mq, a fronte dei circa 65mila mq riconvertiti a verde della presente modifica n. 4.
- ▶ valutazioni tecniche sullo stato attuale del comparto, di natura prevalentemente idraulica ed infrastrutturale. Il geologo incaricato degli approfondimenti in materia di invarianza idraulica, sentito specificatamente nel merito delle modifiche nel comparto a nord, rileva quanto segue: *“l’area presenta già delle criticità di efficienza della rete fognaria che sarebbero aggravate dall’aumento delle superfici impermeabilizzate causata dall’edificazione dei lotti a nord, che potrebbe determinare problematiche di sicurezza idraulica. Il settore nord è inoltre privo di rete fognaria e la ritrasformazione di tali aree sarebbe possibile solo in seguito ad una previsione (progetto) di potenziamento e di adeguamento della rete fognaria esistente.”* In ogni caso si tratta di un comparto totalmente da infrastrutturare;
- ▶ presenza di elementi che potrebbero limitare l’utilizzabilità del lotto (elettrodotto e relativa fascia di inedificabilità). Come riscontrato in altri casi di diverse aree di competenza COSEF, gli elementi che limitano la piena “utilizzabilità” di un lotto riguardano, come noto, le fasce di rispetto (e relativa inedificabilità<sup>23</sup>). Si rinvia all’elaborato denominato Carta dei Vincoli per l’evidenza - nel comparto a nord - del summenzionato tracciato;

Le aree del comparto a nord sono quindi destinate a verde pubblico per le ragioni descritte anche in esito alle ricognizioni effettuate sul territorio, introducendo tuttavia un elemento azzonativo di “flessibilità futura” mediante classificazione di ambito a verde quale *“area di rideterminazione connessa al grado di infrastrutturazione raggiunto”*. Tale area di rideterminazione viene ritenuta idonea nell’accogliere nelle prossime varianti - in caso di comprovate esigenze ed in base ai Piani di sviluppo del Consorzio (in relazione al grado di infrastrutturazione raggiunto) - un incremento della *futura offerta di lotti produttivi*.

Si rileva infine che 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, come da estratto comparativo.

---

<sup>20</sup> L’indagine operata dagli Uffici, ad uso interno, sull’offerta di lotti produttivi ha interessato zone “D2” (che sono genericamente da infrastrutturare) e alcune zone “D3” (esistenti) dei PRGC, nei Comuni circostanti la “zona D1” in argomento.

<sup>21</sup> La ricognizione ha interessato più di cinque Comuni.

<sup>22</sup> dato medio emergente.

<sup>23</sup> E’ appena il caso di rilevare che, nel caso di prossime revisioni del PTI per eventuali utilizzi produttivi del comparto a nord, risulterà opportuno considerare anche l’impatto economico derivante dall’eventuale spostamento del tracciato dell’elettrodotto.

## ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO

### Modifica n° 4

Stralcio di lotti produttivi con individuazione area di rideterminazione

PTI vigente



PTI variante n.1



- **punto n. 5 - Modifica dei lotti di media e piccola dimensione della zona nord-est del comparto (con flessibilità dimensionale)**

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.

Porzione (minimale) 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. Inoltre, viene indicata un fascia di mitigazione paesaggistica ambientale di profondità pari a 40m lungo il confine est dell’ambito consortile, raddoppiando la profondità della fascia indicata dal PTI vigente. Si evidenzia infine l’inserimento di simbolo grafico (“⊙”) di rinvio a “norma particolare”, che attribuisce la facoltà di suddivisione in più lotti per attività industriali che necessitano di spazi contenuti, mediante redazione di progetto di utilizzo complessivo da sottoporre preventivamente alla Commissione Tecnica.

#### ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO

##### Modifica n° 5

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

PTI vigente



PTI variante n.1



- **punto n. 6 - Nuova viabilità per l'attraversamento della zona nord-est del comparto**

La modifica introduce la previsione di una rotonda 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.

**ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO**

**Modifica n° 6**

Nuova viabilità per l'attraversamento della zona nord del comparto

PTI vigente



PTI variante n.1



- **punto n. 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 presente modifica viaria (ora incluse nella perimetrazione di competenza COSEF) sono classificate dalla zonizzazione del PRGC vigente di Buja come zona omogenea "viabilità e trasporti". La modifica prevede inoltre 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.

**ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO**

**Modifica n° 7**

Nuovo accesso con rotatoria all'ambito consortile dalla S.P.49

PTI vigente



PTI variante n.1



- **punto n. 8 - Rettifica del perimetro del depuratore consortile ed incorporazione nel perimetro di PTI**

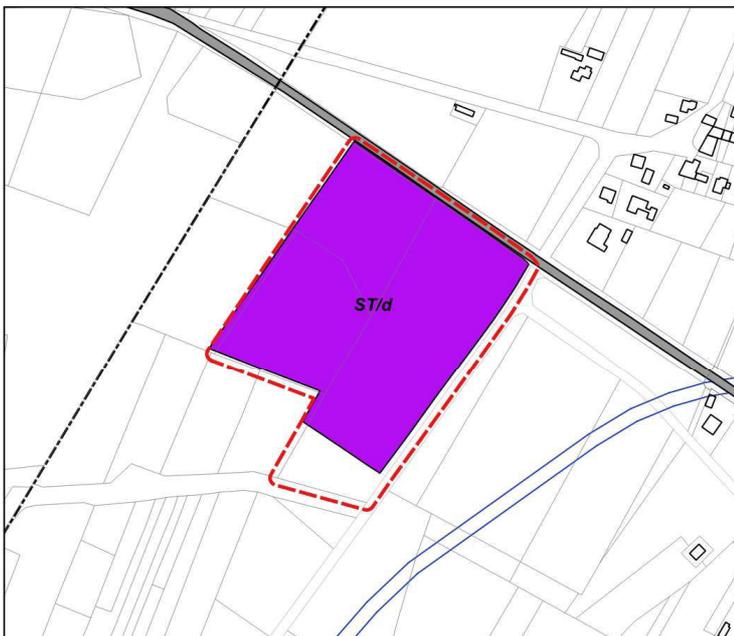
Il depuratore consortile, già indicato dal PTI vigente con la sigla STd, viene incluso nella perimetrazione di PTI COSEF. La superficie della zona STd viene rettificata in aderenza all'assetto catastale delle proprietà. La zona viene a comporsi delle seguenti particelle del Foglio 12 del Comune di Buja: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

#### ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO

##### Modifica n° 8

Rettifica del perimetro del depuratore ed incorporazione nel perimetro di PTI

PTI vigente



PTI variante n.1



- **punto n. 9- Nuova viabilità per l'attraversamento della zona nord del comparto**

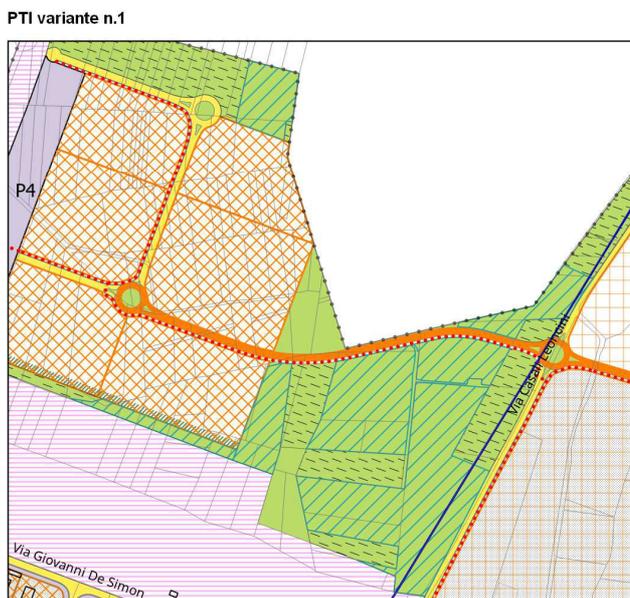
La modifica introduce un nuovo tracciato di viabilità di supporto strutturale, per il collegamento ai lotti situati nel settore nord ovest dell'ambito consortile, a nord dello scalo ferroviario. Il nuovo tracciato sostituisce e integra la funzione del vecchio tracciato di viabilità di servizio di progetto. 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 nord di PTI, per poi discostarsi da esso 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.

**ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO**

**Modifica n° 9**

Nuova viabilità per l'attraversamento della zona nord del comparto



- **punto n. 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.

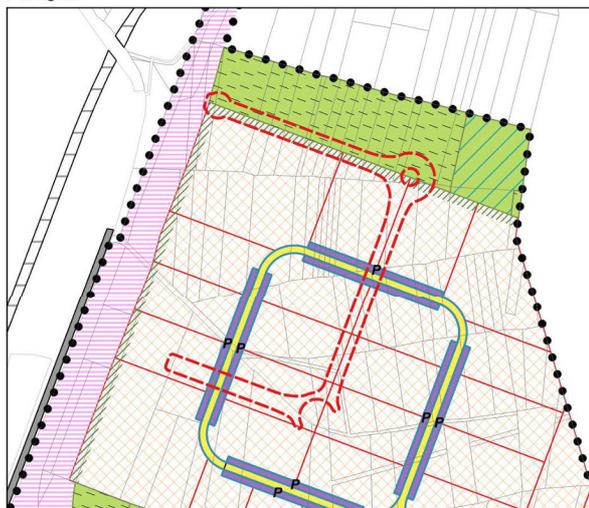
Entrambe le previsioni di viabilità di servizio sono dotate di pista ciclabile e pedonale. Il tracciato (ciclabile) lungo il braccio ovest della rotatoria prosegue attraverso la zona a parcheggio "P4" fino al confine dell'ambito consortile, ove è previsto un punto di attraversamento dei binari dello 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 precedentemente destinate dal PTI vigente a: lotti di media e piccola dimensione, viabilità di servizio, parcheggi di relazione, verde pubblico, prati stabili di nuovo impianto.

#### ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO

##### Modifica n° 10

Nuova viabilità di servizio per la zona nord-ovest del comparto

PTI vigente



PTI variante n.1



- **punto n. 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 nella variante a “Zona per insediamenti artigianali/industriali”, “Verde pubblico attrezzato e di connettivo”, “Prati stabili”, “Viabilità di supporto strutturale”, “Viabilità di servizio”.

### ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO

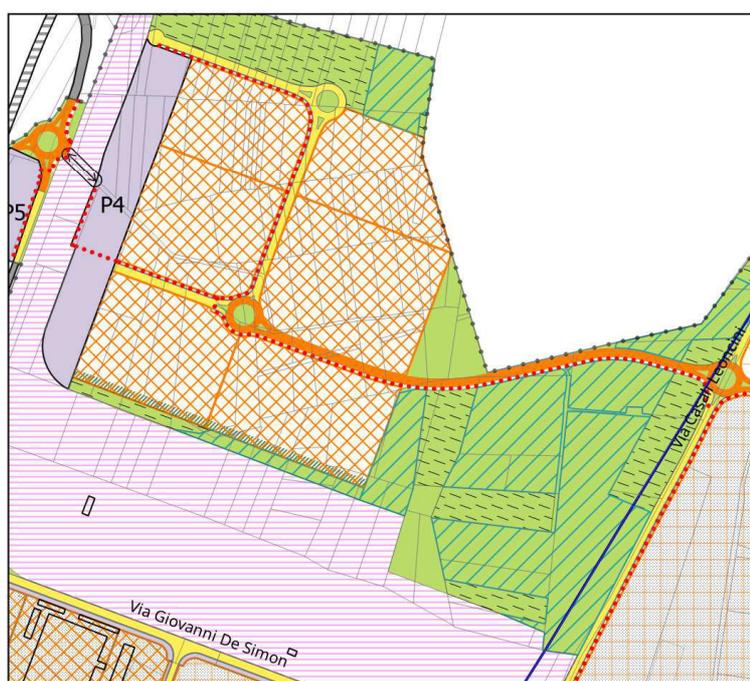
#### Modifica n° 11

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

PTI vigente



PTI variante n.1



- **punto di modifica n. 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 distanzia di ulteriori 50m i lotti artigianali/industriali dal confine dell'ambito consortile.

#### ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO

##### Modifica n° 12

Nuova area "Parcheggi di relazione -P4"

PTI vigente



PTI variante n.1



- **punto n. 13 - Riorganizzazione dei lotti produttivi nella zona nord-ovest del comparto**

La modifica prevede (unitamente alle successive modifiche nn. 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 conseguentemente 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".

Si rammenta in ogni caso che le modifiche ai prati stabili trovano apposita trattazione nel capitolo sul "Contesto naturalistico e paesaggio" del "rapporto ambientale" (della connessa procedura di VAS della variante n. 1).

## ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO

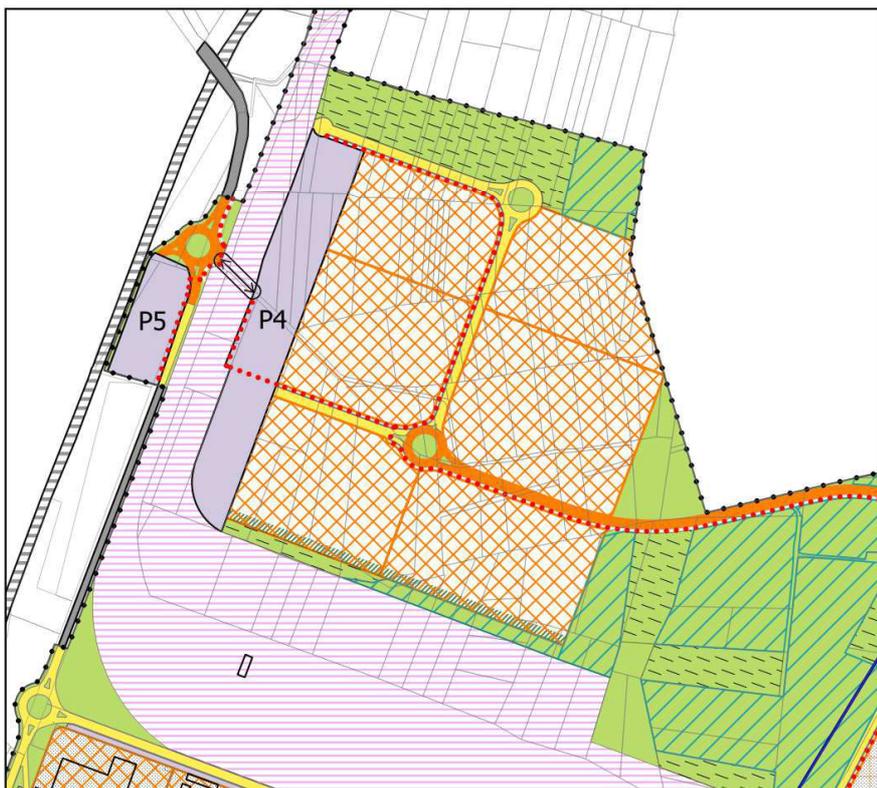
### Modifica n° 13

Riorganizzazione dei lotti produttivi nella zona nord-ovest del comparto

PTI vigente



PTI variante n.1



- **punto n. 14 - Ampliamento della zona "scalo ferroviario e linee di connessione"**

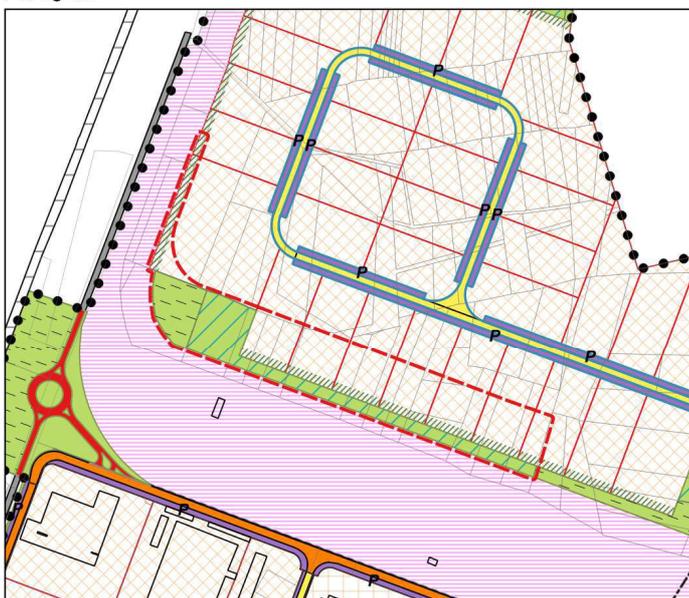
La zona omogenea destinata dal PTI vigente a "scalo ferroviario e linee di connessione" viene ampliata complessivamente di circa 33.400mq, di cui oltre 20.000 mq ricavati dall'arretramento dei lotti produttivi a nord . La modifica è motivata dall'esigenza di reperire spazi per un'ulteriore binario e per l'incremento delle aree funzionali al carico/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 annota comunque che le modifiche ai prati stabili trovano apposita trattazione nel capitolo sul "Contesto naturalistico e paesaggio" del già citato "rapporto ambientale" (della connessa procedura di VAS della variante n. 1).

#### ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO

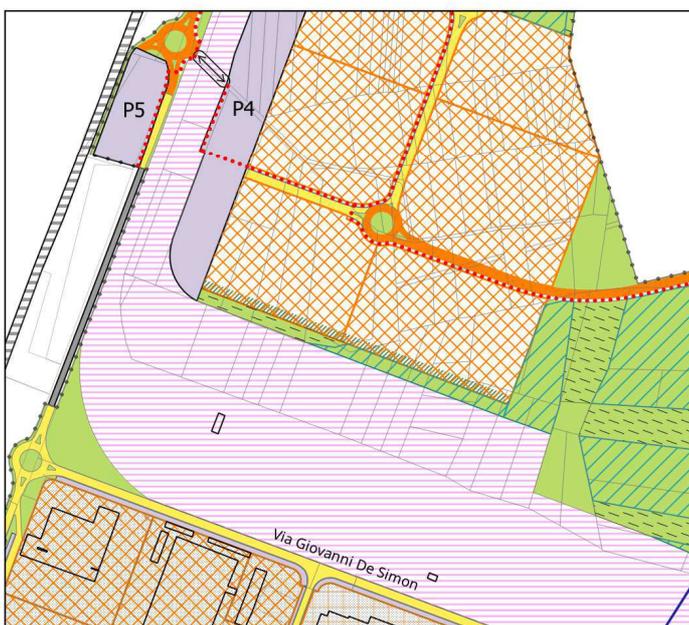
##### Modifica n° 14

Ampliamento della zona "scalo ferroviario e linee di connessione"

PTI vigente



PTI variante n.1



- **punto n. 15 - Stralcio di lotti di media e piccola dimensione**

La modifica prevede lo stralcio dei lotti produttivi nell'area indicata (col tratteggio rosso) nel seguente estratto, a favore di superfici destinate 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<sup>24</sup>.

#### ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO

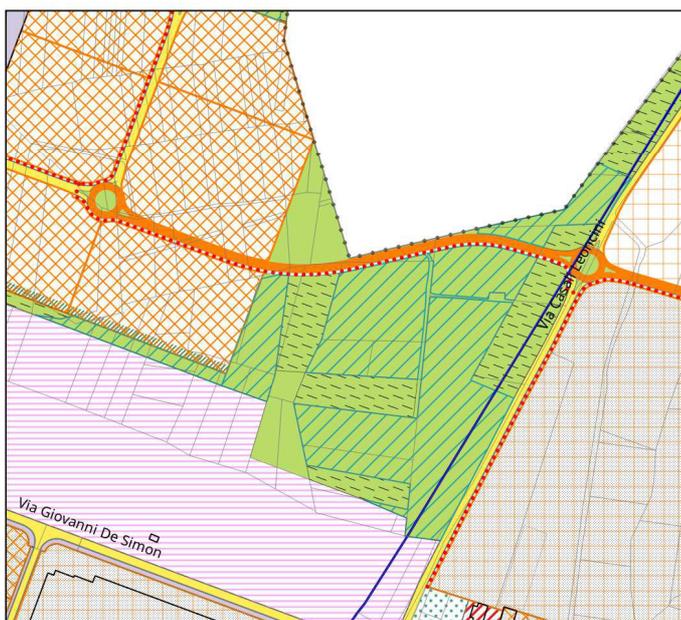
##### Modifica n° 15

Stralcio di lotti di media e piccola dimensione

PTI vigente



PTI variante n.1



<sup>24</sup> Si rammenta che le modifiche ai prati stabili trovano apposita trattazione nel capitolo sul “Contesto naturalistico e paesaggio” del “rapporto ambientale” (della connessa procedura di VAS della variante n. 1).

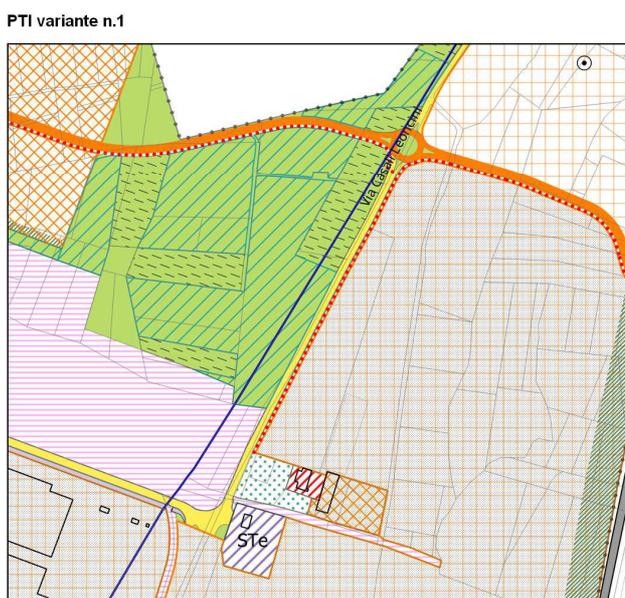
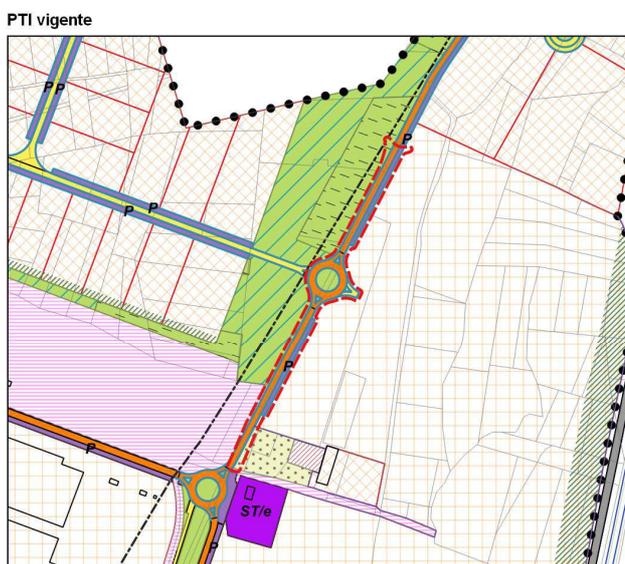
- **punto n. 16 - Modifica della viabilità - via Casali Leoncini**

Il tratto di viabilità di supporto strutturale di via Casale Leoncini, che va dall'intersezione con via Giovanni De Simon e prosegue 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 (di viabilità). 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.

#### ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO

##### Modifica n° 16

Modifica della viabilità - via Casali Leoncini



- **punto n. 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 previsione 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 a quelle indicate con i nn.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.

**ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO**

**Modifica n° 17**

Modifica della viabilità - via Giovanni de Simon

PTI vigente



PTI variante n.1



- **punto n. 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 rotonda in previsione. Le aree che per effetto della variante vengono a trovarsi all'esterno del perimetro di PTI, esulano dalla competenza del Piano COSEF. La modifica interessa inoltre un'area destinata dal PTI vigente a prato stabile di nuovo impianto. Come detto, le modifiche ai prati stabili trovano apposita trattazione nel rapporto preliminare della connessa procedura VAS (conclusa).

#### ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO

##### Modifica n° 18

Riorganizzazione dell'innesto di via Giovanni de Simon con la S.R.463

PTI vigente



PTI variante n.1



- **punto n. 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, cioè in linea 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.

#### ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO

##### Modifica n° 19

Modifica alla viabilità -via Giovanni de Simon e via delle Ferriere

PTI vigente



PTI variante n.1



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

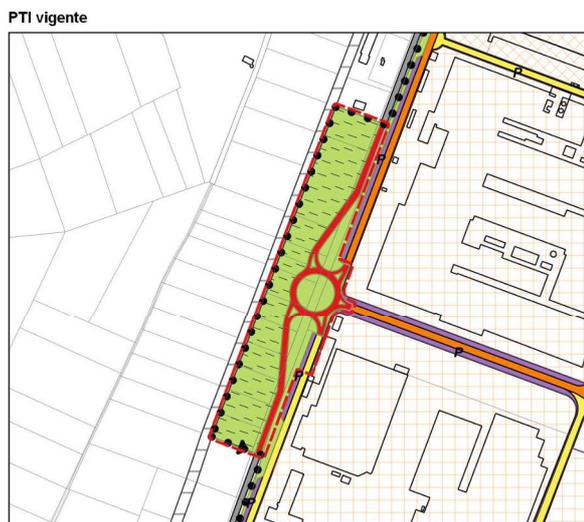
Il nodo indicato dal PTI vigente come raccordo di progetto con viabilità territoriale esistente con funzione di connessione tra via Europa Unita e la S.R.463, viene ridimensionato e semplificato dalla presente variante al PTI. La modifica afferisce alle scelte operate dalla variante di riorganizzazione complessiva dell'assetto viabilistico della D1 dell'Alto Friuli.

Come detto nella 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, e si tratta di rettifiche morfologiche in adattamento alle geometrie della nuova 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. Le presente modifica interessa aree del PTI vigente destinate a "prato stabile di nuovo impianto"<sup>25</sup>.

#### ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO

##### Modifica n° 20

Riorganizzazione del nodo di innesto di via Europa Unita con la S.R.463



<sup>25</sup> Come già annotato, gli approfondimenti sui prati stabili trovano apposita trattazione nel "rapporto preliminare" di VAS (la cui procedura è conclusa).

- **punto n. 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, connessa all'obiettivo di divieto di transito dei mezzi pesanti in direzione nord, a protezione dell'abitato di Osoppo; si intende quindi supportare tale scelta con la previsione di una adeguata infrastruttura che consenta la manovra di inversione del senso di marcia dei mezzi pesanti, per sopperire eventuali "rotte improprie" (se effettuate in direzione nord). 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 1° 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.

**ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO**

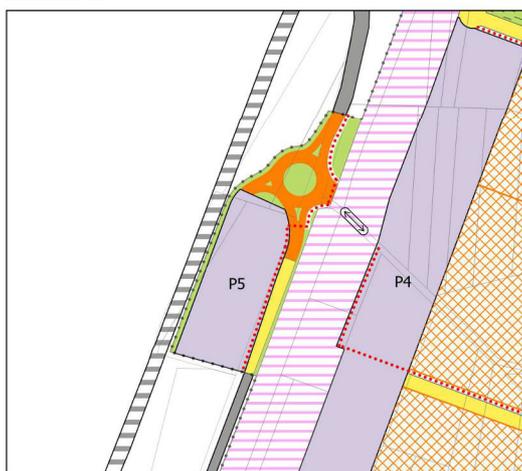
**Modifica n° 21**

Nuova rotatoria sulla S.R.463 con area "Parcheggi di relazione - P5"

PTI vigente



PTI variante n.1



- **punto n. 22 - Modifica alla viabilità - via dell'Impresa**

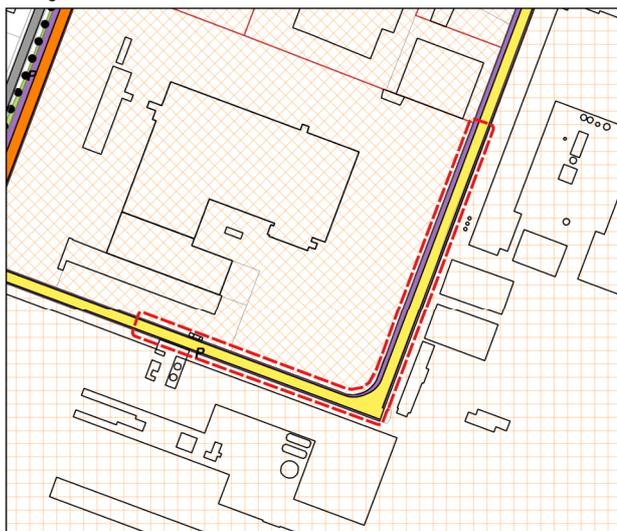
Via dell'Impresa, provenendo da nord, viene troncata all'altezza dell'ultimo opificio del lotto di media e piccola dimensione (immettendosi da nord). All'altra estremità dell'arco viene mantenuto un breve tratto di innesto di oltre 100 per l'accesso da ovest. La modifica deriva dalla presa d'atto dei 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.

#### ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO

##### Modifica n° 22

Modifica alla viabilità - via dell'Impresa

PTI vigente



PTI variante n.1



- **punto n. 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 dalla rotatoria 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, realizzando un complessivo adeguamento con miglioramento della sicurezza viaria. La scelta infatti 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.

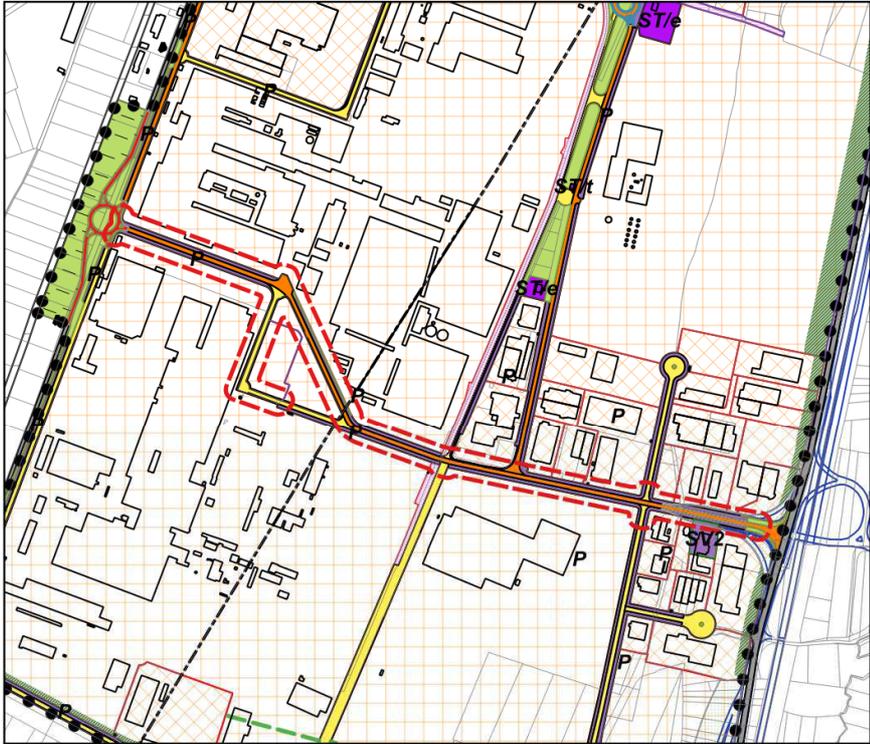
L'intersezione con via Vilsbiburg viene riorganizzata a rotatoria.

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.

**ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO**

**Modifica n° 23**  
Modifica della viabilità - Via Europa Unita

**PTI vigente**



**PTI variante n.1**



- **punto n. 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 Provinciale n° 49 viene riorganizzato con la previsione di una rotatoria all'intersezione con la S.P. 49 stessa. 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 di viabilità).

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 esterne all'ambito di competenza (ora incluse nel perimetro di PTI COSEF per le finalità di revisione viaria) che, attualmente, sono destinate dal PRGC del Comune di Buja ad "Aree in salvaguardia per la realizzazione del collegamento stradale Cimpello - Gemona" e "Viabilità e trasporti". Si rinvia al precedente paragrafo 3.4 (Verifiche sulla viabilità) per ulteriori approfondimenti.

#### ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO

##### Modifica n° 24

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

PTI vigente



PTI variante n.1



- **punto n. 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 (con relativi obiettivi di Piano), vengono stralciate ed incorporate nel lotto di grande dimensione (stabilimento Fantoni SpA), 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.

#### ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO

##### Modifica n° 25

Stralcio di viabilità - via Casali Leoncini e via Pradaries

PTI vigente



PTI variante n.1



- **punto n. 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.

### ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO

#### Modifica n° 26

Modifica alla viabilità - via Casali Leoncini

PTI vigente



PTI variante n.1



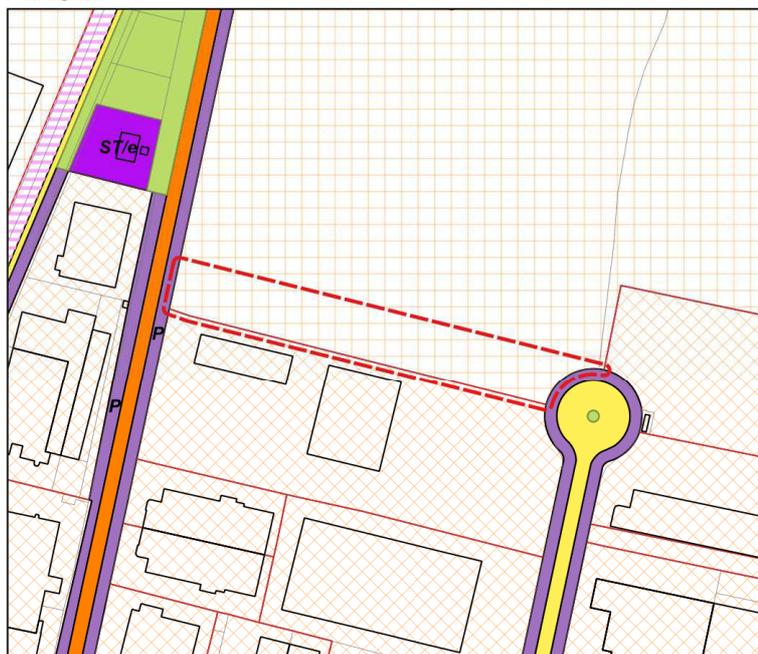
- **punto n. 27 - Nuova area “Parcheggi di relazione - P3”**

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).

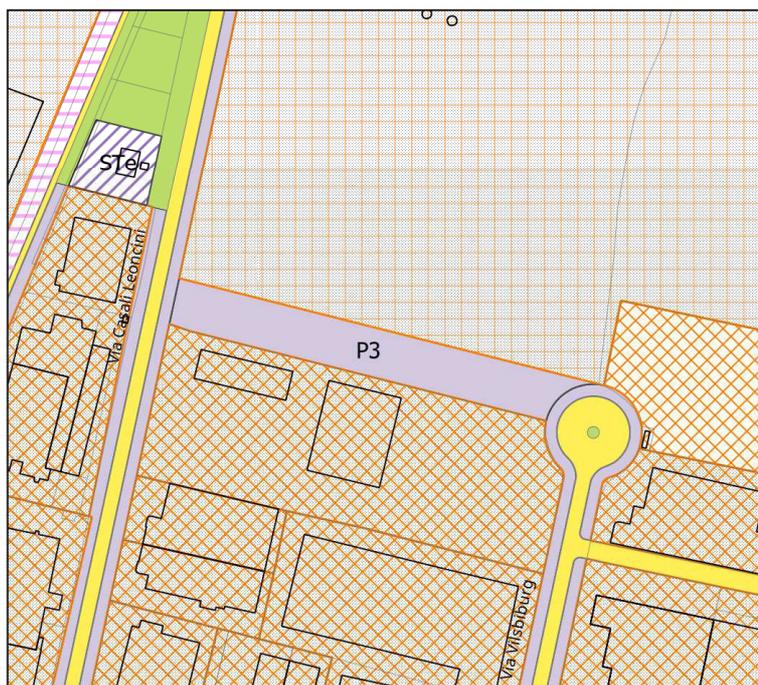
**ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO**

**Modifica n° 27**

**PTI vigente**



**PTI variante n.1**



- **punto di modifica n. 28 - Presa d'atto viabilità esistente di accesso a "Lotti di media e piccola dimensione"**

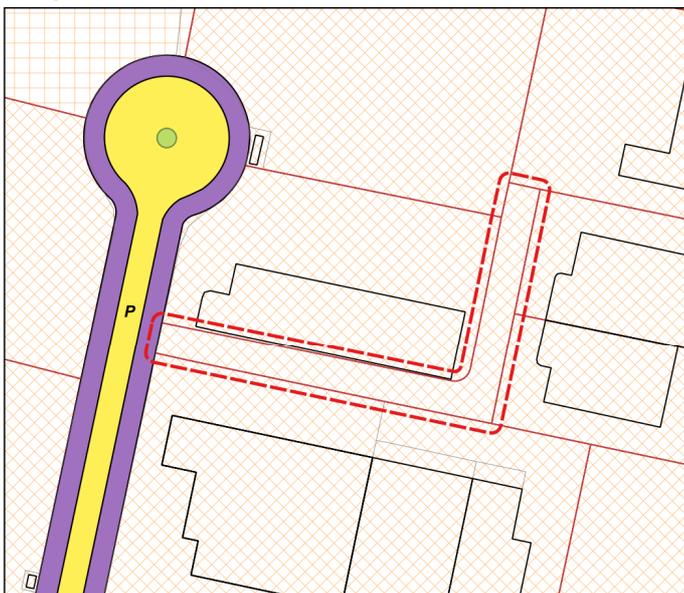
Il Comune di Buja con PAC "denominato "area ingresso 2" approvato con DCC n.60 d.d. 22.12.1999, individua una servitù permanente per garantire l'accesso ai lotti che non hanno accesso diretto su via Vilsbiburg. Tale viabilità di accesso viene indicata dal PTI vigente come "lotti di media e piccola dimensione".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

#### ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO

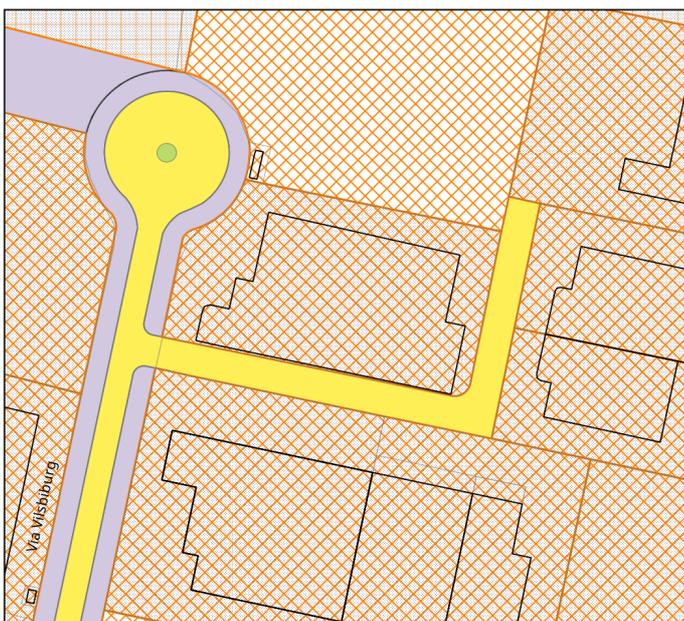
##### Modifica n° 28

Presenza d'atto viabilità esistente di accesso a "Lotti di media e piccola dimensione"

PTI vigente



PTI variante n.1



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

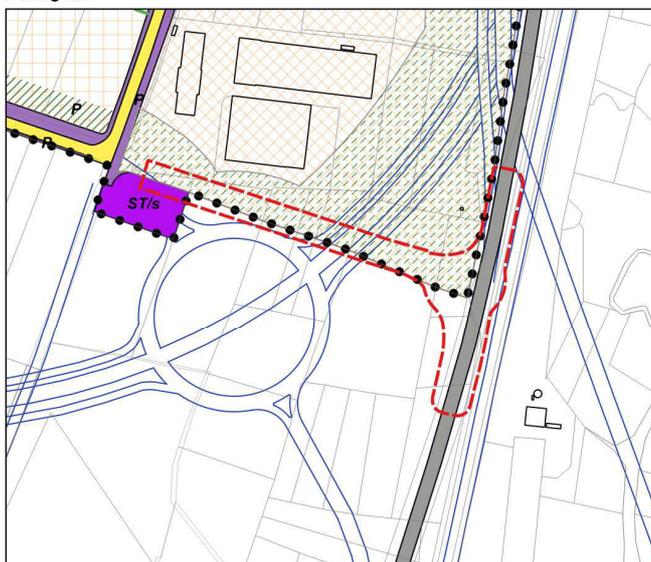
L'arco di via delle Nazioni Unite che nello stato di fatto termina ad est in corrispondenza dell'intersezione con via Praz dai Trois, viene prolungato fino ad innestarsi sulla S.P.49 mediante una nuova intersezione a rotatoria. La previsione della nuova rotatoria sulla S.P.49 ha reso funzionalmente necessaria la rettifica in 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 ex CIPAF (ora incluse) 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". Inoltre, 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.

#### ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO

##### Modifica n° 29

Nuovo accesso con rotatoria all'ambito consortile a su-est dalla S.P.49

PTI vigente



PTI variante n.1



- **punto n. 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 modifica (n. 29), la presente e la successiva modifica n. 31 rendono possibile/razionalizzano 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 (ri)convertite a verde pubblico attrezzato e di connettivo.

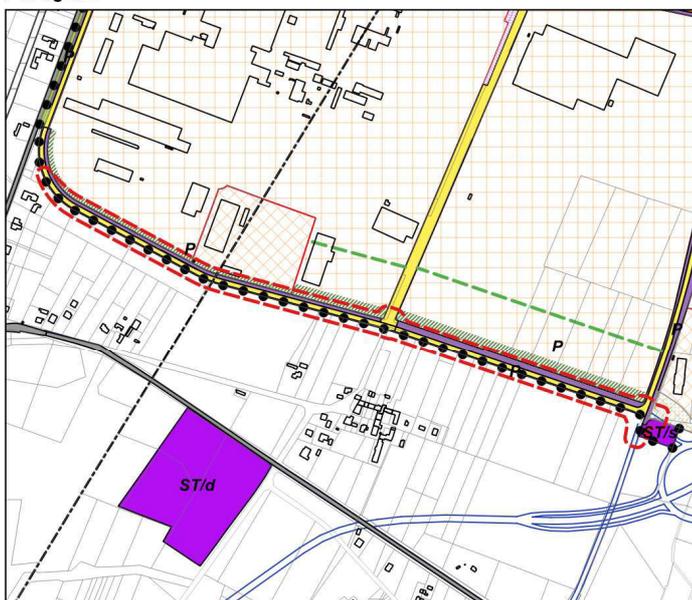
L'intersezione con via Praz dai Trois viene riorganizzata con una rotatoria per la migliore gestione dei flussi in ragione della nuova configurazione dell'asse viario.

#### ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO

##### Modifica n° 30

Modifica della viabilità - via delle Ferriere e via Nazioni Unite

PTI vigente



PTI variante n.1



- **punto n. 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.

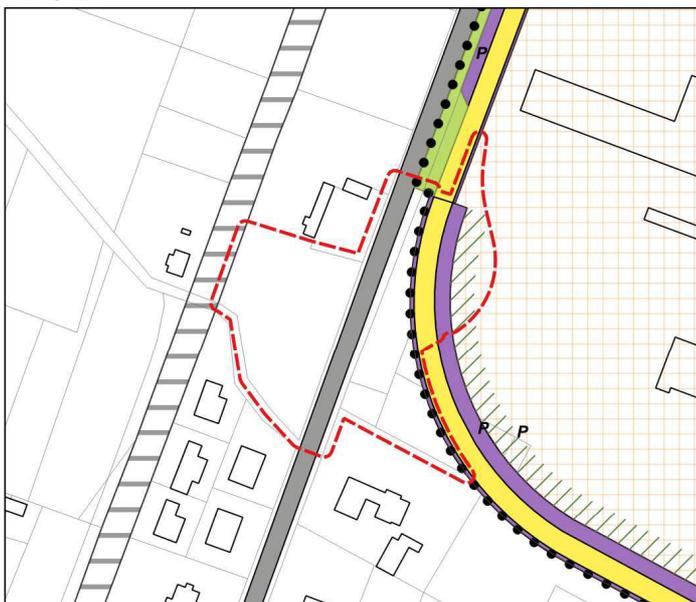
La variante al PTI recepisce infatti i contenuti del PRGC del Comune di Osoppo, che con la variante n.13 ha ampliato il perimetro della zona D1 per prevedere la realizzazione della nuova rotatoria. La riorganizzazione del nodo si completa con l'indicazione grafica "accessi da chiudere" (simbolo di legenda).

#### ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO

##### Modifica n° 31

Riorganizzazione a rotatoria dell'accesso sud-ovest dalla S.R.463

PTI vigente



PTI variante n.1



- **punto n. 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 n. 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 *continuum* di fascia.

#### ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO

##### Modifica n° 32

Stralcio di viabilità - via Pradaries

PTI vigente



PTI variante n.1



- **punto n. 33 - Modifica lotto di media e piccola dimensione di via delle Ferriere**

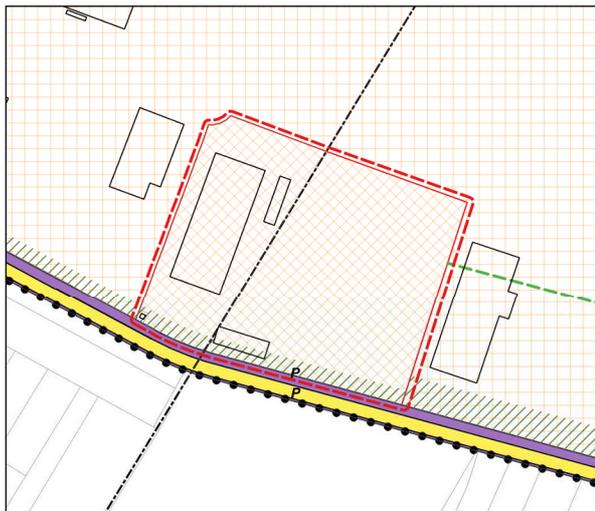
Il lotto di media e piccola dimensione che si attesta su via delle Ferriere, per opera della variante viene incorporato nella zona per insediamenti industriali dello stabilimento Ferriere Nord SpA, per (richiesta di) presa d'atto di situazione pre-esistente.

**ESTRATTO GRAFICO COMPARATIVO**

**Modifica n° 33**

Modifica lotto di media e piccola dimensione di via delle Ferriere

PTI vigente



PTI variante n.1



## 6. MODIFICHE ALLE TAVOLE DI SUPPORTO ALLA ZONIZZAZIONE

Le revisioni e gli adeguamenti previsti dalla Var. n. 1 hanno reso necessaria la modifica ovvero l'aggiornamento di alcune tavole di "supporto alla zonizzazione". Sono state modificate ovvero nuovamente redatte le seguenti tavole:

- Carta dei Vincoli: L'aggiornamento operato è consistito nel recepimento di vincoli già esistenti e di valenza sovraordinata. Il rapporto preliminare di VAS contiene già la descrizione di dettaglio della Carta (con focus ambientale) cui si rinvia. Si riportano alcune rilevanti evidenze:
  - ✓ Il perimetro di PTI viene aggiornato secondo la conformazione della presente variante. La modifica determina un'intersezione marginale con la fascia di rispetto del corso d'acqua Rio Gelato. 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" (cfr. 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 (modifica n. 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;
  - ✓ La fascia di rispetto del corso d'acqua Rio Gelato, ex D.lgs. 42/2004, art.142, lett.c), viene aggiornata recependo le geometrie originali del Piano Paesaggistico Regionale;
  - ✓ La variante sostituisce i prati stabili indicati dal PTI vigente recependo le aree indicate dall'Inventario Regionale dei prati stabili (aggiornamento 2019);
  - ✓ 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.);
  - ✓ 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;
  - ✓ 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.
- "Viabilità e sezioni stradali", "Infrastrutture" e "Tavola degli elementi paesaggistici e ambientali": si è reso necessario l'adeguamento degli elaborati rispetto alle nuove previsioni azionative;
- relativamente al "Piano Particellare di esproprio" del PTI si è reso necessario operarvi alcuni adeguamenti:
  - "Elenco catastale delle proprietà – adeguamenti", trattasi di adeguamento dei dati catastali degli immobili da espropriare per l'esecuzione del Piano, che sono stati aggiornati sulla base delle modifiche e/o nuove previsioni della Var. 1 (elaborato "3a.1");
  - "Piano particellare di esproprio – rappresentazione grafica – adeguamenti" (elaborato "3b.1"). A complemento della tavola 3.b del PTI vigente, vengono rappresentate unicamente le nuove iniziative di piano introdotte dalla variante al PTI, con indicazione degli immobili da espropriare alla scala 1:5000 e relativi ingrandimenti alla scala 1:2000).

L'evidenza delle modifiche alle tavole di supporto alla Zonizzazione è riportata all'interno dell'articolo 25 delle N.T.A. e della relativa tabella 1, la quale riporta l'elenco coordinato dei vigenti elaborati di Piano (quali risulteranno ad avvenuta approvazione della variante).

## 7. ASPETTI DIMENSIONALI

Nella tabella che segue si riepilogano i dati di bilancio delle modifiche proposte in variante in rapporto con la (vigente) variante n. 1 al P.T.I. dell'Alto Friuli:

ZONE TERRITORIALI OMOGENEE	PTI VIGENTE sup. mq	PTI VAR 1 sup. mq	DIFFERENZA mq	DIFFERENZA %
<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%
<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,....)

Come già indicato nel precedente paragrafo 3.3, la superficie di “**D1 Alto Friuli**” ammonta complessivamente a **mq 3.190.853**, con incremento dell’**1%** rispetto l’attuale superficie D1 del PTI ex CIPAF.

Agli effetti del bilancio tra stralci ed incorporazioni *perimetrali* descritti al paragrafo 3.3, la superficie territoriale complessiva del comparto industriale dell’Alto Friuli subisce un incremento non significativo di 33.500 mq. Per ragioni di completezza è bene precisare che tale incremento è fondamentalmente determinato dall’inclusione del depuratore consortile all’interno del perimetro di PTI (già indicato nel PTI vigente e di estensione pari 38.700mq, ma escluso dal perimetro di PTI), la cui area - singolarmente - misura 41.600 mq come rettificata dalla variante.

## 8. PROGRAMMA DELLE FASI E TEMPI DI REALIZZAZIONE DEI PRINCIPALI INTERVENTI E RELATIVI FATTORI DI COSTO

Il presente paragrafo viene formulato per dare evidenza che la progressiva attuazione degli interventi nelle aree di competenza (con specifico riferimento all'Alto Friuli) trova nel *Piano industriale COSEF* un corrispondente sostegno finanziario<sup>26</sup>. Per un sintetico inquadramento di tale corrispondenza si riporta la *Tabella* che segue:

MOD. n°	Descrizione interventi	Fasi / tempistiche intervento	Riferimento
1	Lavori di realizzazione di una rotatoria ad intersezione tra il casello autostradale e la S.p.49 in CIPAF. 1°lotto	Anno 2021	Piano industriale COSEF 2021-2023: cod. opera: OP58; importo: € 450.000
2- 6 parz.- 16-17	Adeguamenti viabilità, con realizzazione nuova rotatoria	Anno 2024	Importo presunto: € 1.000.000
3	Lavori di realizzazione di una rotatoria ad intersezione tra il casello autostradale e la S.p.49 in CIPAF. 2°lotto - rotatoria e innesto parcheggio	Anno 2021	Piano industriale COSEF 2021-2023: cod. opera: OP58 bis; importo: € 180.000
3	Lavori di realizzazione di una rotatoria ad intersezione tra il casello autostradale e la S.p.49 in CIPAF. 3°lotto - completamento parcheggio	Anni 2021- 2022	Piano industriale COSEF 2021-2023: cod. opera: OP58 ter; importo: € 200.000
4	Utilizzi a verde e/o interventi di nuovo impianto a prato stabile	in progress	i nuovi impianti a prato stabile riguardano le future assegnazioni dei lotti produttivi a nord;
5	non pertinente; per ciò che concerne le sistemazioni a verde (barriera verde) entro il lotto, tali interventi riguardano l'assegnatario		
6(parz)-7	realizzazione nuova rotatoria su SP49 e tratto di viabilità strutturale	in progress	Importo presunto: € 700.000
8	non pertinente (rettifiche del perimetro)		
9-10	realizzazione nuova viabilità a nord del comparto	in progress	Importo presunto: € 1.000.000
11	non pertinente (stralcio di viabilità)		
12	realizzazione parcheggio P4	Triennio 24- 26	Importo presunto: € 300.000
13-15	non pertinente (riorganizzazione comparto nord con stralcio aree produttive)		
14	Ampliamento Scalo ferroviario	Anno 2021	Piano industriale COSEF 2021-2023: cod. opera: OP63; importo: € 1.080.000
		Anno 2024	Importo presunto: € 2.000.000
17	non pertinente (attribuzione di nuova categoria funzionale di viabilità)		
18-19-20	Riorganizzazione viabilità	in progress	Importo presunto: € 1.000.000

<sup>26</sup> in riferimento al disposto di cui alla lett. e) co. 1, art. 13 del D.P.Reg. n.086/Pres. del 20.03.2008. Il *Piano industriale COSEF* attua progressivamente gli interventi del PTI dell'Alto Friuli indicandone i principali fattori di costo, nel quadro di un processo complessivo sulle aree di competenza (ZIU, ALTO FRIULI, AUSSA CORNO e CIVIDALESE), definito via via in base al grado di operatività ed infrastrutturazione raggiunti in ciascuna area, utilizzando le risorse disponibili annualmente di cui all'art. 85 della L.R. 3/2015 e/o con fondi propri.

<b>MOD. n°</b>	<b>Descrizione interventi</b>	<b>Fasi / tempistiche intervento</b>	<b>Riferimento</b>
21	Nuova rotatoria con parcheggio P5	in progress	Importo presunto: € 700.000
22	non pertinente (stralci di previsioni di viabilità)		
23	Riorganizzazione viabilità con nuova rotatoria	Triennio 24-26	Importo presunto: € 400.000
24	Realizzazione di una rotatoria tra la SP 49 e via Europa Unita	2022	Piano industriale COSEF 2021-2023: n. 28; importo: € 400.000
25	non pertinente (stralci di previsioni di viabilità e verde)		
26	non pertinente (rifunionalizzazione di viabilità)		
27	“Realizzazione parcheggio per camion in Cosef”	2022	Piano industriale COSEF 2021-2023: n. 30; importo: € 300.000
28	non pertinente (presa d’atto viabilità esistente)		
29	nuova rotatoria a sud est dalla SP 49	Triennio 24-26	Importo presunto: € 500.000
30	Rifunionalizzazione viabilità con nuova rotatoria	in progress	Importo presunto: € 400.000
31	Riorganizzazione a rotatoria dell’accesso sud-ovest dalla S.R.463	Triennio 24-26	Importo presunto: € 500.000
32-33	non pertinente (presa d’atto situazione esistente per viabilità e accorpamento in lotto unico)		

Si rileva infine che il *Piano industriale 2021-2023* ha previsto per l’Alto Friuli specifici “*Interventi di sistemazione idraulica e potenziamento fognature in COSEF*” (codice di riferimento n.29 - anni 2022 e 2023), per un importo complessivo pari a € 2.000.000. Tali interventi, sebbene non strettamente correlati a specifiche previsioni, riguardano ovviamente l’intero plesso industriale per carenze riscontrate nei relativi termini, ai fini di un generale miglioramento ed in linea con gli obiettivi della presente variante n. 1 al PTI.

Udine, rev. dicembre 2020

Ufficio Pianificazione e assetto del territorio  
(dott. arch. Bruna Flora)