

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

PIANO TERRITORIALE INFRAREGIONALE COSEF

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

AMBITO DELLA Z.I.U.

Udine - Pavia di Udine - Pozzuolo del Friuli

allegato

1.4

VARIANTE N.8

Relazione illustrativa

*Variante approvata con Decreto del Presidente della Regione n.0157/Pres.
del 19 settembre 2023*data
maggio 2023

UFFICIO PIANIFICAZIONE E ASSETTO DEL TERRITORIO

Progettista:

dott. arch. Bruna Flora

Collaboratore:

dott. pian. Daniele Orzan

Indice

0. PREMESSA	p. 2
1. SITUAZIONE URBANISTICA DEL P.T.I. DELLA ZIU	p. 3
1.1 Indirizzi dell'Amministrazione del Consorzio	
2. INDIRIZZI DELLA VARIANTE	p. 3
3. CONTENUTI SPECIFICI DELLA VARIANTE	p. 5
3.1 Evidenze preliminari	
3.2 Valutazione di incidenza	
3.3. Adeguamento della variante al Piano Paesaggistico Regionale (PPR)	
4. MODIFICA DELLE NORME DI ATTUAZIONE	p. 5
4.1 Premessa ed inquadramento generale delle modifiche	
4.2 Descrizione delle modifiche normative attuate con la variante	
5. MODIFICHE AZZONATIVE	p. 9
5.0 Migrazione della piattaforma GIS del PTI	
5.1 Individuazione (mappatura) dei punti oggetto di variante	
5.2 Descrizione delle modifiche azzonative	
6. MODIFICHE ALLE TAVOLE DI SUPPORTO ALLA ZONIZZAZIONE	p. 27
7. ASPETTI DIMENSIONALI	p. 29
8. PROGRAMMA DELLE FASI E TEMPI DI REALIZZAZIONE DEI PRINCIPALI INTERVENTI PREVISTI DALLA VARIANTE E RELATIVI FATTORI DI COSTO	p. 31

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);
5. A luglio 2022, in corso di specifica seduta assembleare, sono stati accolti nella compagine consortile il “manzanese” e Mereto di Tomba. Come descritto nel *Piano industriale*, si tratta di sub compartimenti da contestualizzare programmaticamente e territorialmente:

Nella mappa che segue si riporta pertanto l'indicazione geografica dei sub compartimenti COSEF secondo la seguente classificazione:

- sub compartimenti **già dotati del P.T.I.** di competenza (**ZIU** ed **Alto Friuli**);
- sub compartimenti da pianificare ex novo col P.T.I. (Aussa Corno e Cividalese);
- sub compartimenti da contestualizzare programmaticamente e territorialmente.



La presente relazione illustrativa descrive le modifiche apportate alla Variante n. 7 dell'ambito ZIU (di aggiornamento del "nuovo PTI"), per effetto della redigenda Variante n. 8 e costituisce documento allegato ed integrante della Var. 8 medesima.

1. SITUAZIONE URBANISTICA DEL P.T.I. DELLA ZIU

A seguito dell'approvazione - con D.P.G.R. n. 0205/Pres. dell'8 luglio 2002 e D.P.G.R. n. 118/Pres. del 6 maggio 2003 - del "Piano territoriale infraregionale" (P.T.I.) della ZIU sono state predisposte n. 6 Varianti:

- Var. n. 1 al P.T.I., approvata con D.P.G.R. n° 101 del 19 aprile 2005;
- Var. n. 2 al P.T.I., approvata con Decreto Presidente della Giunta Regionale n. 0381/Pres. del 20 novembre 2007;
- Var. n. 3 al P.T.I., approvata con Decreto Presidente della Giunta Regionale n. 0266/Pres. del 29 settembre 2009;
- Var. n. 4 al P.T.I., approvata con Decreto del Presidente della Regione n. 0148/Pres. del 6 agosto 2013. Tale variante, oltre a prevedere un ampliamento dell'area a nord ed uno più limitato a sud nonché una ridefinizione degli obiettivi originari di Piano, ha determinato anche una "rinnovazione" della dichiarazione di pubblica utilità per i medesimi, che nel periodo di validità decennale non erano stati attuati. In tal senso la Var. n. 4 si configura quale "nuovo P.T.I.";
- Var. n. 5 al P.T.I., approvata con Decreto del Presidente della Regione n. 081/Pres. del 20 aprile 2016;
- Var. n. 6 al P.T.I., approvata con Decreto del Presidente della Regione n.0142/Pres. del 22 giugno 2017;
- Var. n. 7 al P.T.I (vigente), è stata approvata con D.P.G.R. n. 061/Pres. del 7 aprile 2020 (pubblicato sul BUR il 22/04/2020).

1.1 Indirizzi dell'Amministrazione del Consorzio

La **Variante n. 8** viene predisposta in attuazione degli indirizzi (descritti al capitolo successivo): può definirsi "l'ultima" variante al PTI vigente poiché **origina da indifferibili necessità gestionali e di supporto alle imprese nell'imminenza della scadenza del Piano (agosto 2023)**.

2. INDIRIZZI DELLA VARIANTE

Con la presente Variante permane l'intendimento del Consorzio, entro l'ambito ZIU, di *"(...) favorire la completa utilizzazione della zona industriale, garantendo la compatibilità con il contesto urbano e agricolo-ambientale, salvaguardando e valorizzando le risorse naturali esistenti nel territorio"*¹ e, con delibera n. 64 del 15.11.2021, tenendo conto degli obiettivi generali del PTI della ZIU tesi a:

- *la rivisitazione del comparto industriale-artigianale posto tra via Casali Caiselli e viale dell'Artigianato, ai fini di una più funzionale utilizzazione delle aree e dei lotti esistenti a fini industriali, ferme restando le attuali limitazioni e condizioni stabilite dall'art. 5 delle Norme di Attuazione del PTI*

¹ Cfr. *Relazione* del P.T.I., aprile 2002, pag. 32.

var. 7, anche alla luce di specifica istanza presentata al Consorzio e delle conseguenti necessità infrastrutturali emergenti;

- *la ricognizione del patrimonio immobiliare del Consorzio dalla quale emerge l'opportunità di individuare una diversa e più utile destinazione di alcune aree (es. porzioni di lotti, aree asservite, zone verdi, ecc.);*
- *le necessità di adeguamento dello strumento urbanistico in funzione di alcune istanze/segnalazioni, anche informali, di modifica del Piano da parte di Aziende insediate e altri soggetti interessati, come usualmente accade nel "periodo di gestione di un Piano", in questo caso dello strumento vigente dell'area ZIU (Variante n. 7 al P.T.I. della ZIU);*

ha impartito i seguenti obiettivi per la redazione della variante n.8:

Obiettivo n.1 - Supporto alle imprese nelle esigenze di sviluppo/ampliamento/diversificazione della propria attività produttiva, anche mediante la previsione di nuove infrastrutture; Per dare tempestiva risposta alle istanze delle ditte - per quanto detto soprattutto in considerazione delle improcrastinabili necessità gestionali da attuare in considerazione della imminente scadenza del Piano - è stata riscontrata la necessità di rendere più funzionale l'assetto delle partizioni di lotti, in modo da soddisfare le esigenze legate alle attività produttive, nel rispetto della normativa di piano e di implementare la dotazione delle infrastrutture anche nell'ottica di favorire il trasporto merci su rotaia e la mobilità sostenibile.

Obiettivo n.2 - Adeguamenti-aggiornamenti (zonizzativi e normativi) correlati con gli obiettivi sopra elencati e con eventuali necessità gestionali emerse successivamente all'approvazione delle Varianti nn. 4, 5, 6 e 7 al P.T.I.. Il PTI nel suo periodo di gestione, necessita fisiologicamente di adattamenti azzonativi per ricalibrare il Piano parallelamente alla sua progressiva attuazione. Appartengono a questa tipologia le modifiche che intervengono sulla zonizzazione in modo puntuale senza alterare la struttura ed i rapporti tra funzioni definiti dal Piano.

Successivamente il Consiglio di Amministrazione con del. n.72 del 20.12.2022, ha tra l'altro confermato gli obiettivi della variante n.8, di cui sopra, specificando ulteriormente che sono da intendersi ricompresi negli stessi:

- ✓ *puntuale raccordo con la rete di mobilità ciclistica recentemente pianificata del Comune di Pavia di Udine (Biciplan, per ciò che attiene c.d. percorsi casa-lavoro);*
- ✓ *istanze interne degli Uffici (di natura operativo-gestionale);*
- ✓ *esigenze di adeguamento-recepimento del nuovo assetto proprietario (conformazione dei lotti urbanistici) e consuete verifiche-adequamenti delle zone produttive, per servizi, ambiente e paesaggio;*
- ✓ *esigenze di consolidamento del "sistema QGIS" (cartografico unitario) già adottato da COSEF, con ulteriore aggiornamento-allineamento al sistema indicato per ZIU.*

3. CONTENUTI SPECIFICI DELLA VARIANTE

3.1 Evidenze preliminari

La Variante n. 8 della ZIU conferma la struttura del Piano che resta, nel complesso, immutata. Infatti, vengono principalmente operati degli adeguamenti e delle modifiche “non sostanziali” rispetto agli assetti già previsti con la Var. n. 4 e relativi adeguamenti di Var. n.5, 6 e 7 nei termini illustrati al paragrafo 5.2 della presente relazione. Per quanto riguarda gli aspetti normativi, parimenti, non sono state apportate modifiche significative.

3.2 Valutazione di incidenza

La variante comprende un’asseverazione datata febbraio 2023 (allegata al Rapporto Preliminare) nella quale la scrivente (progettista incaricata) attesta che <<che le modifiche introdotte dalla Variante n.8 al Piano Territoriale Infraregionale della Zona Industriale Udinese non interessano e non hanno incidenza sul sito IT3320029 Sito di Interesse Comunitario (S.I.C.) “Confluenza fiumi Torre e Natisone” e sul sito IT3320023 Sito di Interesse Comunitario (S.I.C.) “Magredi di Campofornido”, di cui all’elenco approvato con Decreto del Ministero dell’Ambiente 03-04-2000, pertanto non si ritiene necessaria l’attivazione della procedura di Valutazione di Incidenza ai sensi del D.P.R. n.357 del 08-09-1997, art.5, sostituito dal D.P.R. 12 marzo 2003 n. 120, art.6.>>.

3.3 Adeguamento della variante al Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Con l’emissione del parere del competente organo ministeriale (Soprintendenza FVG, rif. parere prot. n. 000006452 del 31.03.2023) si è conclusa la procedura di *valutazione di adeguamento degli aspetti paesaggistici al PPR*: si rinvia al successivo paragrafo 4.2 per la specifica evidenza del relativo recepimento del parere positivo con prescrizioni in seno alle NTA della presente variante.

4. MODIFICA DELLE NORME DI ATTUAZIONE

4.1 Premessa ed inquadramento generale delle modifiche

La struttura delle Norme di attuazione in variante rimane confermata nell’impostazione su tre titoli. Per un generale inquadramento delle modifiche proposte nella Var. n. 8 si segnalano, nel merito:

- l’inserimento di modifica per il puntuale recepimento del “*parere positivo con prescrizioni*” (ref. procedura di valutazione di adeguamento degli aspetti paesaggistici al PPR);
- adeguamenti del testo per aggiornamento normativo dei riferimenti al nuovo Piano di Gestione Rischio Alluvioni (P.G.R.A.);
- aggiornamento ai riferimenti della presente variante (es. aggiornamento dell’elenco coordinato dei documenti costitutivi del PTI - tabella 1 contenuta all’interno delle norme di attuazione -, con l’inserimento delle “abrogazioni” conseguenti l’adozione della Var. n. 8;
- miglioramento della leggibilità del testo normativo mediante: nuovo inserimento dell’indice generale delle NTA e conseguente complessiva (ri) *formattazione generale*.

4.2 Descrizione delle modifiche normative attuate con la variante

Per un sintetico inquadramento delle modifiche normative proposte dalla presente variante, si riporta, nella tabella che segue (**Tabella 1**), il relativo elenco con indicazione del tema principale ad oggetto della modifica:

n° articolo variante 8	nuovo articolo	tema principale ad oggetto di modifica
Art. 3 DOCUMENTI COSTITUTIVI LA VARIANTE	no	mero aggiornamento numerico dei riferimenti alla variante n. 8
Art. 6 DISPOSIZIONI GENERALI SULLE AREE PRODUTTIVE E SULL'AMBITO ZIU	no (rinominato per integrazione)	articolo rinominato e nuovamente riorganizzato su due punti. Le ulteriori disposizioni generali del (nuovo) punto 6.2 riguardano l'intero ambito ZIU per l'opportuna evidenza del recepimento del "parere positivo con prescrizioni" emesso dalla Soprintendenza FVG nel contesto della procedura di adeguamento al P.P.R.
Art. 6bis ZONA PER INSEDIAMENTI INDUSTRIALI	no	necessità gestionale, con: - miglioramento possibilità connesse ad esigenze operative di impresa insediata (nuova corsia tecnologica); - miglioramento Sicurezza stradale (innesto disposizioni da Codice della Strada)
Art. 7 ZONA PER INSEDIAMENTI ARTIGIANALI/INDUSTRIALI	no	necessità gestionale con inserimento di precisazione esemplificativa (attuata coerenza interna del testo)
Art. 7 ZONA PER INSEDIAMENTI ARTIGIANALI/INDUSTRIALI	no	necessità gestionale, con medesimo innesto normativo in tema di Sicurezza stradale entro il parametro "Distanza da viabilità" (rif. a disposizioni di Codice della Strada)
Art. 9 AREA UTENTI DEL SERVIZIO SCALO – ZONA PER LA LOGISTICA		
Art. 11 ZONA PER LO SVILUPPO DI NUOVE TECNOLOGIE		
Art. 8 ZONA PER INSEDIAMENTI ARTIGIANALI	no	necessità gestionale, con: <ul style="list-style-type: none"> - medesimo innesto normativo degli articoli precedenti in tema di Sicurezza stradale; - attuato coordinamento con Zonizzazione a dettagliare inserimento di norma particolare e.4 per simbolo grafico "⊙" (limitazioni di sviluppo entro lotto ecc.); - adeguamenti su distanze di rispetto esistente distributore (inserimento norma particolare e.5).
Art. 12 AREE A SERVIZIO DEGLI ADDETTI, DELLE AZIENDE E DEGLI OPERATORI	no	necessità gestionale, per: art. 12.1: medesimo innesto normativo degli articoli precedenti in tema di Sicurezza stradale; art. 12.3: attuato coordinamento normativo con Zonizzazione in conseguenza delle nuove previsioni di parcheggio c5 e c6.
Art. 13 VERDE PUBBLICO ATTREZZATO E DI CONNETTIVO	no	adeguamenti del testo normativo per art. 13.1: attuata coerenza normativa interna mediante rinvio alle disposizioni di cui all'art. 6-bis per l'area indicata in zonizzazione con il simbolo "Φ".
Art. 21 TUTELA ALBERATURE ESISTENTI	no	nel contesto della procedura VAS, per i fini di una sostanziale aderenza con quanto espresso nel parere della Regione F.V.G. si è ritenuto di modificare l'art. 21 delle NTA inserendo il (nuovo) comma 6.
Art. 24 ELEMENTI DI MOBILITA' SOSTENIBILE	no	- adeguamenti del testo normativo per il co. 3: disposizioni integrative con aggiornamento per Attraversamenti protetti a raso da parte di carri ferroviari e mezzi speciali gommati; - necessità gestionale, con inserimento di nuovo comma 4. Sulla mobilità sostenibile ed ulteriori disposizioni integrative del previgente testo normativo in materia di attraversamenti protetti.
Art. 25 ZONE DI RISPETTO E TUTELA DELLE RISORSE IDRICHE E GEOLOGICHE	no	per l'art. 25.1: adeguamento del testo per mero aggiornamento normativo dei riferimenti al (P.G.R.A., ex P.A.A.I.).
Art. 29 ABROGAZIONI	no	mero aggiornamento dell'elenco dei riferimenti agli elaborati sostituiti per effetto delle modifiche di variante 8

Tab. 1- elenco di sintesi delle modifiche alle NTA

Si riporta di seguito la descrizione delle modifiche apportate ai singoli articoli costituenti le norme di attuazione della Var. n. 8 al PTI della ZIU.

Articolo 3: viene riportato l'aggiornamento "a variante 8" ai commi 1 e 1bis.

Articolo 6, punto 6.2: conclusa favorevolmente la procedura di "valutazione di adeguamento degli aspetti paesaggistici al PPR" della variante si procede alla riorganizzazione su due punti (6.1 e 6.2) dell'articolo che all'uopo viene rinominato con il nuovo inserimento - per il punto 6.2 - delle *Disposizioni generali per l'ambito ZIU riguardanti il recepimento degli obiettivi e indirizzi del Piano Paesaggistico Regionale*, avuto specifico riguardo degli obiettivi di qualità paesaggistica del Morfotipo "insediamenti produttivi e logistici" del P.P.R., cui i nuovi interventi dovranno prescrittivamente adeguarsi, a significare l'integrale recepimento di quanto espresso dalla Soprintendenza FVG con parere prot. n. 000006452 del 31.03.2023.

Articolo 6bis lettere b), c) ed e.2), e.8): attuata coerenza con la Zonizzazione per innesto della "Corsia tecnologia" e annesso segno grafico "Φ" mediante adeguamenti normativi (integrazione di una classe d'utilizzo) e relative specifiche prescrizioni: viene infatti inserita una norma particolare (e.8) per disciplinare le limitazioni d'uso ed interventi ammessi entro tale corsia di (mera) connessione funzionale tra lotti produttivi. Vengono in particolare definite le prescrizioni per la realizzazione della corsia tecnologica, l'attraversamento della Roggia di Palma nonché le misure di mitigazione paesaggistiche/ambientali da porre in essere per la realizzazione dell'intervento. Alla lettera e.2) si attua il miglioramento della leggibilità del testo mediante "indicazioni" di specifica per i lotti (prospicienti la ditta ABS).

Infine, alla lettera c), si segnala l'innesto normativo entro il parametro "Distanza da viabilità" (rif. a disposizioni di Codice della Strada) per esigenze migliorative in tema di Sicurezza stradale. Tale innesto viene parimenti introdotto nelle corrispondenti **lettere c)** degli **articoli 7, 8, 9 e 11 (Zone Produttive)**, con le medesime finalità di miglioramento della Sicurezza stradale.

Articolo 7, lettera b): miglioramento della leggibilità del testo normativo ad attuare coerenza interna mediante inserimento di voce esemplificativa in corrispondenza della classe "servizi connessi" quali: binari a servizio del lotto, ecc.

Articolo 8, lettere e.4) ed e.5): con il nuovo inserimento della norma particolare (e.4) si ammette l'attività di autotrasporto limitatamente alla zona indicata con apposito segno grafico in Zonizzazione e per una superficie massima di 25.000mq disciplinando ovvero orientando la localizzazione degli elementi di verde con funzione mitigatoria degli impatti visivi.

La nuova prescrizione (norma particolare e.5) è relativa alla distanza degli impianti di distribuzione carburanti, introducendo - nel rispetto della normativa di settore - il vincolo di distanza di sicurezza per l'edificazione.

Articolo 12.1, lettera d) ed f): trattasi di aggiornamento dei parametri di distanza da viabilità, con il già citato innesto normativo in tema di Sicurezza stradale ed arretramenti da viabilità interna in coerenza con le disposizioni di Codice della Strada; per la lettera f) trattasi di necessario adeguamento del testo per i riferimenti al nuovo Piano di Gestione Rischio Alluvioni (P.G.R.A.).

Articolo 12.3: in conseguenza delle nuove previsioni dei parcheggi "c5" e "c6" (con stralcio del parcheggio "c1b") viene operato l'adeguamento del testo normativo con relativo innesto delle disposizioni anche a questi applicabili. Si segnala l'inserimento di una ulteriore possibilità realizzativa dei parcheggi/piazzali con pavimentazione in materiale drenante stabilizzato.

Articolo 13.1 lettera b): attuata coerenza normativa interna alle NTA mediante mero rinvio alle disposizioni di cui all'art. 6-bis per l'area indicata in zonizzazione con il simbolo "Φ".

Articolo 21, comma 6: nel contesto della procedura VAS, per i fini di una sostanziale aderenza con quanto espresso nel parere (contributo) della Regione F.V.G. si è ritenuto di modificare l'art.

21 delle NTA inserendo il (nuovo) comma 6 che indica le “modalità compensative” in ordine ad interventi nella ZIU di taglio della vegetazione arborea e/o arbustiva.

Articolo 24.3: adeguamenti del testo che viene specificatamente riferito ad Attraversamenti protetti a raso da parte di carri ferroviari e mezzi speciali gommati, con innesto di disposizioni integrative ed aggiornamenti (es. riferimenti al Regolamento di attuazione del C.d.S.).

Articolo 24.4: integrazione delle disposizioni in materia di “mobilità e attraversamenti pedonali e ciclabili”, che sono state stralciate (nei riferimenti) dal precedente par. 24.3 ed ampliate in un dedicato paragrafo (che pertanto risulta aggiuntivo rispetto al testo vigente).

Articolo 25.1: trattasi di adeguamento del testo per mero aggiornamento normativo dei riferimenti al nuovo Piano di Gestione Rischio Alluvioni (P.G.R.A.), con stralcio dei precedenti riferimenti al P.A.A.I. e P.A.I.R..

Articolo 29: le disposizioni abrogative di questo articolo vengono opportunamente adeguate-aggiornate alla presente Var. n.8 al P.T.I. della ZIU.

5. MODIFICHE AZZONATIVE

5.0 Migrazione della piattaforma GIS del PTI

Attualmente gli elaborati di piano della var. 7 al PTI (vigente) sono realizzati e gestiti con la piattaforma gis *MapInfo Professional*. In considerazione della grande diffusione del software gis *Qgis*, utilizzato anche dalla Regione FVG (per il P.P.R.) e analogamente a quanto già realizzato dagli Uffici Cosef per la variante n.1 al PTI dell'Alto Friuli, **si è proceduto alla migrazione di software con redazione integrale della variante n.8 al PTI sulla nuova piattaforma Qgis.**

Il processo di migrazione ha richiesto, tra l'altro: l'aggiornamento e l'acquisizione della base cartografica (catastale e CTRN) nel formato geopackage (*.gpgk); acquisizione e vestizione dei tematismi (layer) nel formato geopackage; conversione della base cartografica nel sistema di riferimento RDN2008-EPG6708; riformulazione dei layout di stampa degli elaborati. Va precisato che nello svolgimento di questa operazione le geometrie non interessate dalle modifiche di variante, sono state comunque acquisite dai layer di origine (PTI vigente) al fine di garantire la miglior rispondenza rispetto al piano vigente. Nello specifico, le geometrie sono state importate e non ridigitalizzate ex novo. Infine, è stata svolta la "pulizia topologica" degli strati informativi, procedendo alla correzione manuale di piccoli disallineamenti tra confini di zona e base catastale, e sovrapposizioni di vertici (snap), che per la ridotta entità ($\leq 0,5m$) non costituiscono modifica alla zonizzazione. Per quanto attiene alla "vestizione grafica" degli strati informativi, si è teso a mantenere una corrispondenza (per analogia) grafica con le simbologie di origine per facilitare una lettura comparativa con gli elaborati delle varianti pregresse, procedendo nel contempo alla revisione della vestizione di alcuni tematismi per migliorarne la leggibilità, con particolare riferimento ai tematismi sovrapposti. Si chiarisce pertanto che anche in presenza di modifiche alla vestizione grafica dei tematismi, le geometrie dei livelli informativi non vengono affatto variate, se non ovviamente in presenza di specifiche modifiche azzonative (le quali vengono in ogni caso descritte).

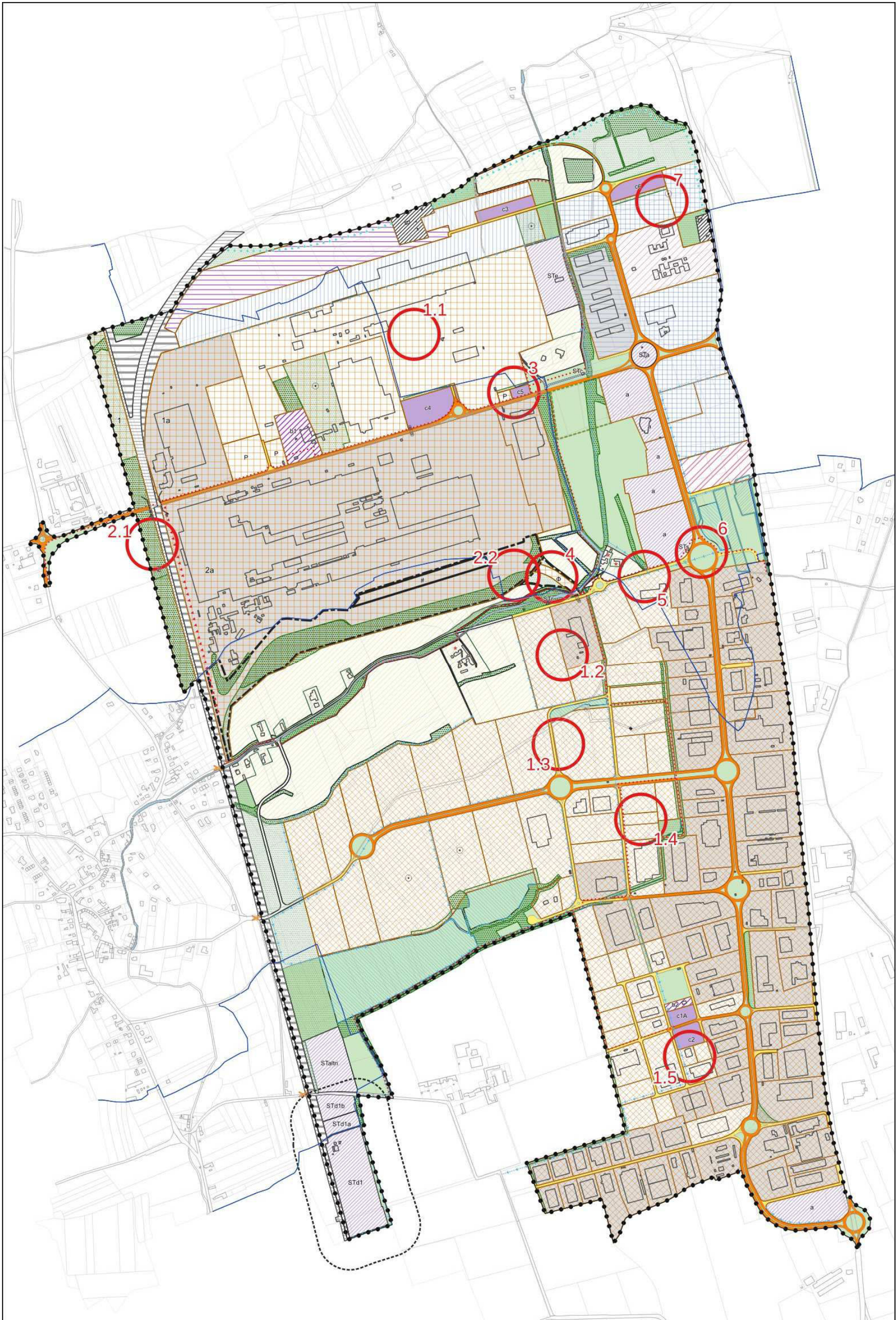
5.1 Individuazione (mappatura) dei punti oggetto di Variante

Facendo riferimento alla **Figura A²** di seguito riportata ed ai punti ivi indicati con i numeri da 1 a 7, si sintetizza quanto segue, rinviando al successivo paragrafo 5.2 per la puntuale descrizione delle modifiche:

Modifica n°	sintesi obiettivo di modifica	territori D1 interessati ad oggetto PTI
1.1	Modifica perimetrazione dello schema funzionale dei lotti produttivi	UDINE + POZZUOLO del FR.
1.2	Modifica perimetrazione dello schema funzionale dei lotti produttivi	PAVIA DI UDINE
1.3	Modifica perimetrazione dello schema funzionale dei lotti produttivi	PAVIA DI UDINE
1.4	Modifica perimetrazione dello schema funzionale dei lotti produttivi	PAVIA DI UDINE
1.5	Modifica perimetrazione dello schema funzionale dei lotti produttivi	PAVIA DI UDINE
2.1	Elementi naturalistici paes.morf. - Aggiornamento stato di realizzazione	POZZUOLO del FR.
2.2	Elementi naturalistici paes.morf. - Aggiornamento stato di realizzazione	PAVIA DI UDINE + POZZUOLO del FR.
3	Nuovo parcheggio "c5" di previsione	UDINE + POZZUOLO del FR.
4	Nuova area a utilizzo condizionato e corsia tecnologica	PAVIA DI UDINE + POZZUOLO del FR.
5	Ampliamento di lotti produttivi già esistenti su via Ceconi di Monteccecon	UDINE + PAVIA DI UDINE
6	Viabilità ciclabile e pedonale - nuova connessione con Pavia di Udine	UDINE + PAVIA DI UDINE
7	Nuovo parcheggio "c6" di previsione con riclassificazione della tipologia produttiva (nuova zona artigianale per l'ex zona per l'innovazione)	UDINE

² "punti di variante" già considerati ovvero indicati con la medesima numerazione nella Figura 5 del "Rapporto Preliminare" inerente lo screening VAS della presente variante n. 8 al PTI.

Figura A – individuazione dei punti di variante

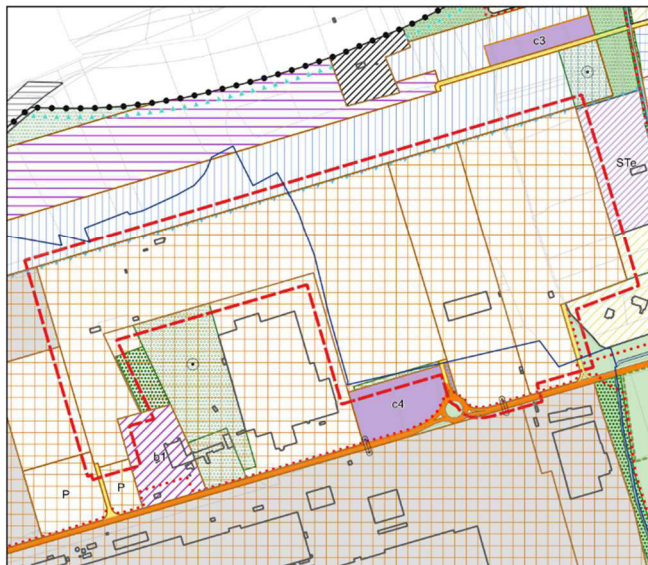


5.2 Descrizione delle modifiche azzonative

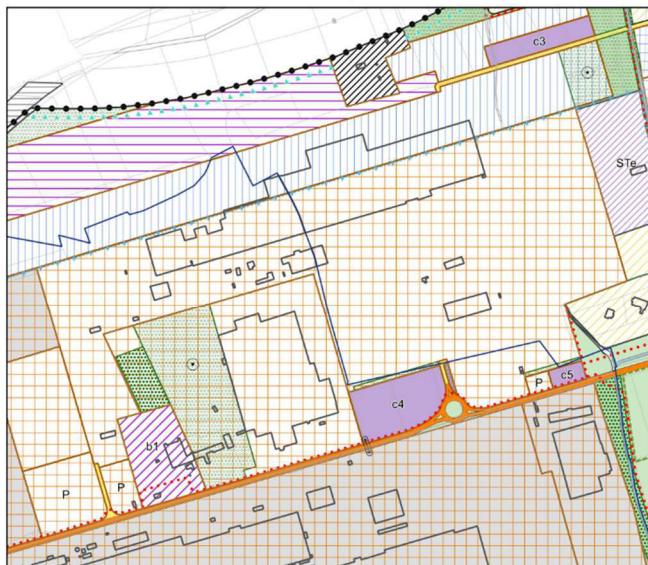
Si descrivono di seguito (con riferimento ai punti evidenziati nella **Figura A** sopra riportata) le modifiche azzonative previste in rapporto al corrispondente assetto vigente, evidenziando sinteticamente (in *corsivo*, nel testo) l'esito proposto e le indicazioni a supporto delle scelte operate nella presente variante n. 8.

- **punto n. 1.1**

PTI ZIU var.7 - Stato di fatto - Modifica n° 1.1



PTI ZIU var.8 - Stato di progetto - Modifica n° 1.1
Modifica dello schema funzionale dei lotti produttivi

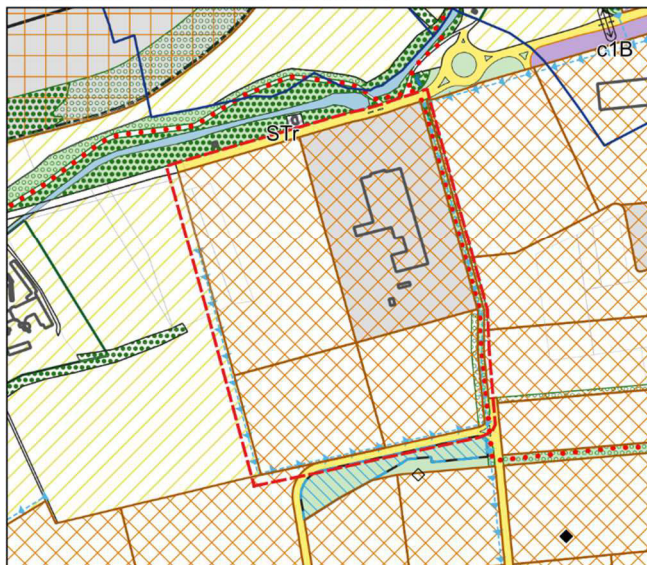


esito della modifica: accorpamento di tre lotti a destinazione “Zona per insediamenti industriali” (art. 6bis delle NTA) situati a nord di via Buttrio per formare un unico lotto produttivo. La viabilità di servizio con funzione di innesto sulla via Buttrio posta a confine del lotto produttivo viene ad esso incorporata (si veda anche mod. n.3)

descrizione e motivazioni: Con il numero 1 (1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5) vengono indicate le modifiche alla zonizzazione riguardanti la conformazione dei lotti ovvero lo schema funzionale dei lotti delle zone produttive (art.6, lett.a) delle NTA); tali modifiche sono dettate da esigenze di carattere prettamente operativo-gestionali (aggiornamenti dell'assetto produttivo complessivo ed anche proprietario-catastale).

- **punto n. 1.2**

PTI ZIU var.7 - Stato di fatto - Modifica n° 1.2



PTI ZIU var.8 - Stato di progetto - Modifica n° 1.2

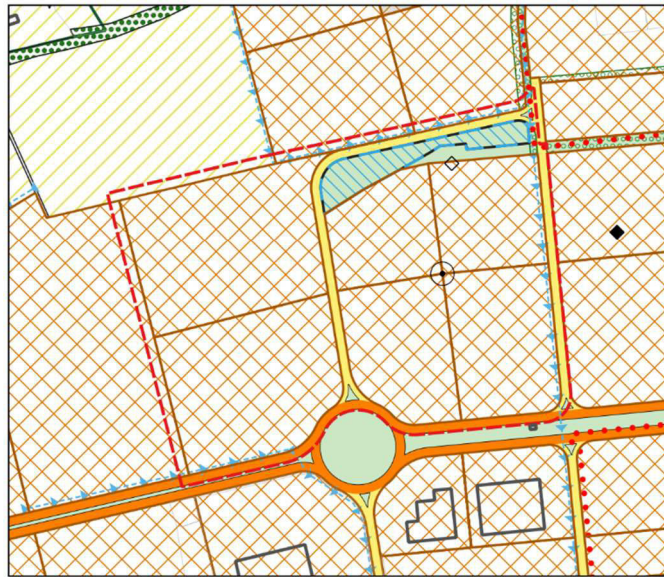
Modifica dello schema funzionale dei lotti produttivi



esito della modifica e motivazioni: Accorpamento di due lotti situati a sud di via Ceconi di Monteccon per estendere a sud i due lotti che si attestano sulla strada. La viabilità esistente classificata come viabilità di servizio posta al confine dei lotti produttivi viene incorporata nei lotti produttivi (in relazione agli sviluppi a sud da parte di impresa esistente).

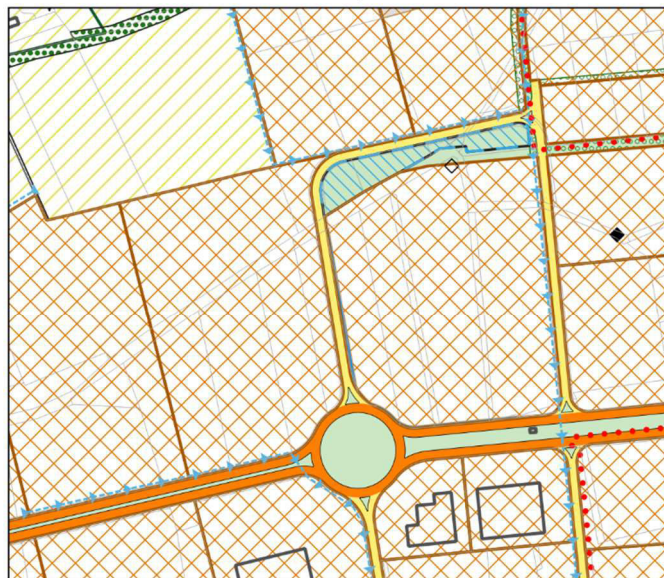
- **punto n.1.3**

PTI ZIU var.7 - Stato di fatto - Modifica n° 1.3



PTI ZIU var.8 - Stato di progetto - Modifica n° 1.3

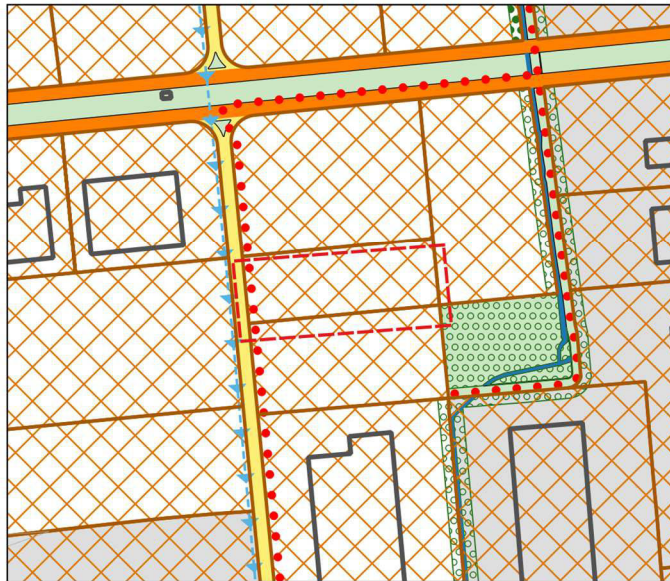
Modifica dello schema funzionale dei lotti produttivi



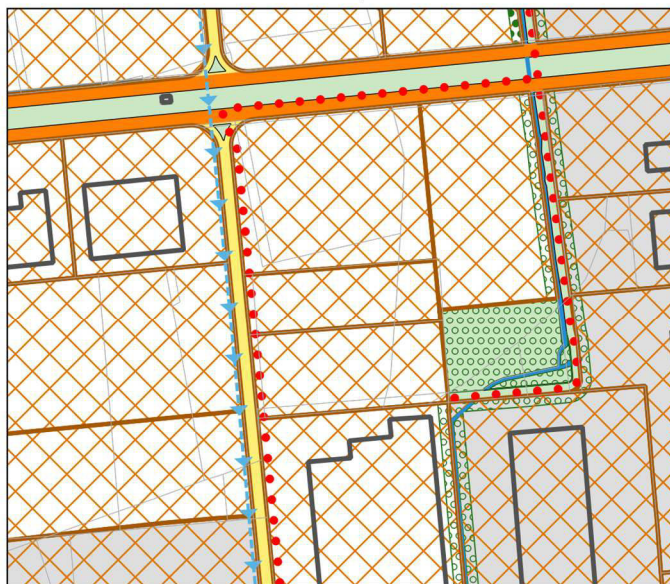
esito della modifica e motivazioni: I lotti produttivi posti a nord di viale dell'Artigianato in corrispondenza della rotatoria di intersezione con via Solari vengono ridefiniti nel loro schema funzionale (in relazione agli sviluppi nel comparto da parte di impresa esistente). I due lotti posti a est ed a ovest della viabilità di servizio vengono rispettivamente accorpati (congiuntamente). I quattro lotti posti ad est della viabilità di servizio vengono uniti in un unico lotto con attestazione su viale dell'Artigianato. I due lotti posti ad ovest, vengono uniti in un unico lotto produttivo. I lotti posti ad est della viabilità non vengono più sottoposti a particolari prescrizioni, di conseguenza viene rimosso lo specifico segno grafico. Lungo la viabilità di servizio (lato est) viene graficamente rappresentata la rete drenante esistente.

- **punto n. 1.4**

PTI ZIU var.7 - Stato di fatto - Modifica n° 1.4



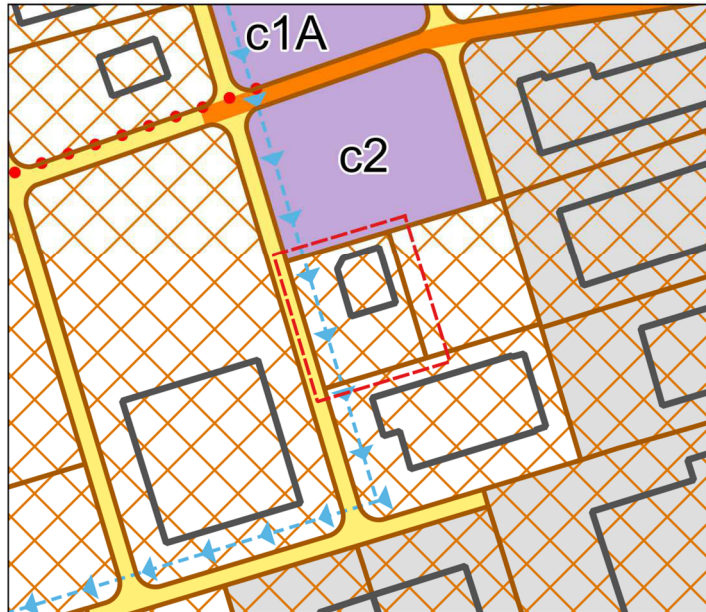
PTI ZIU var.8 - Stato di progetto - Modifica n° 1.4
Modifica dello schema funzionale dei lotti produttivi



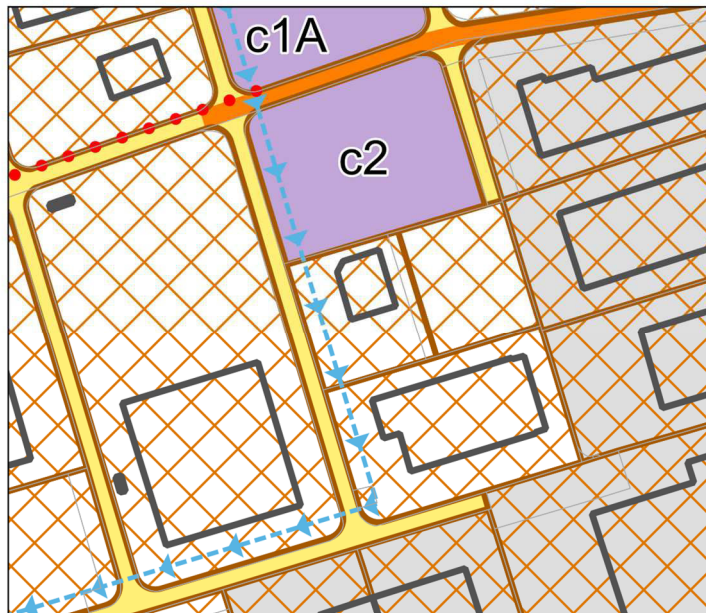
esito della modifica e motivazioni: Il lotto produttivo posto a sud di viale dell'Artigianato e attestante sulla viabilità di servizio, viene rettificato morfologicamente e traslato verso sud per adeguarlo all'assetto catastale e proprietario (aggiornato).

- punto n. 1.5

PTI ZIU var.7 - Stato di fatto - Modifica n° 1.5



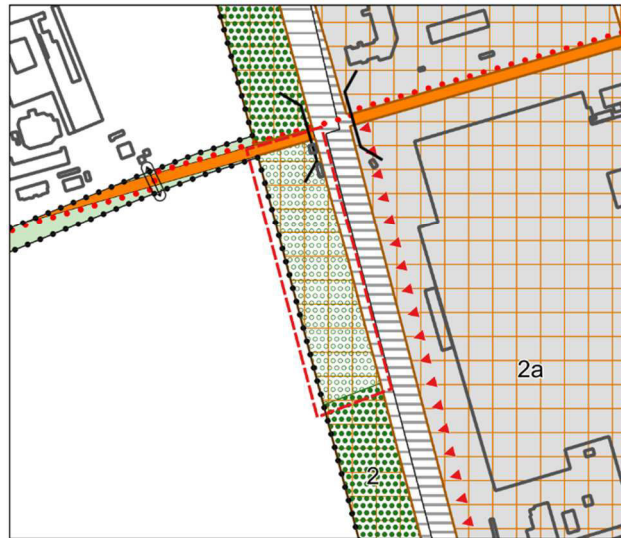
PTI ZIU var.8 - Stato di progetto - Modifica n° 1.5
Modifica dello schema funzionale dei lotti produttivi



esito della modifica e motivazioni: Il lotti produttivi contigui posti a est di via Jacopo Stellini e contigui al Parcheggio “c2” vengono rettificati nel loro schema funzionale per un migliore bilanciamento dimensionale.

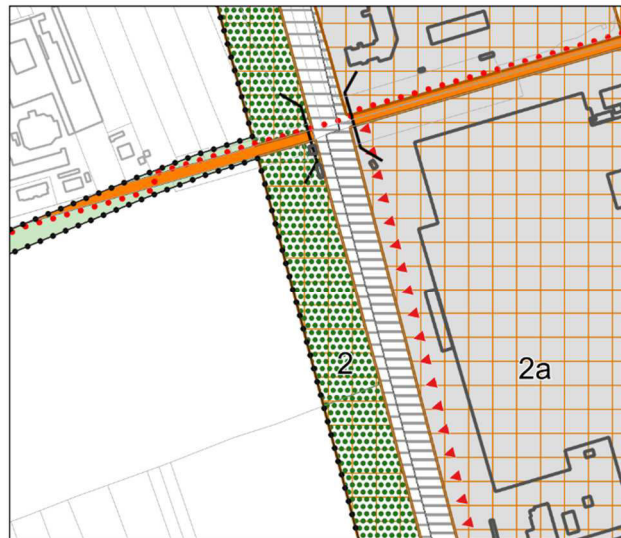
- **punto n. 2.1**

PTI ZIU var.7 - Stato di fatto - Modifica n° 2.1



PTI ZIU var.8 - Stato di progetto - Modifica n° 2.1

Elementi naturalistici-paesaggistici-morfologici - Aggiornamento stato di realizzazione

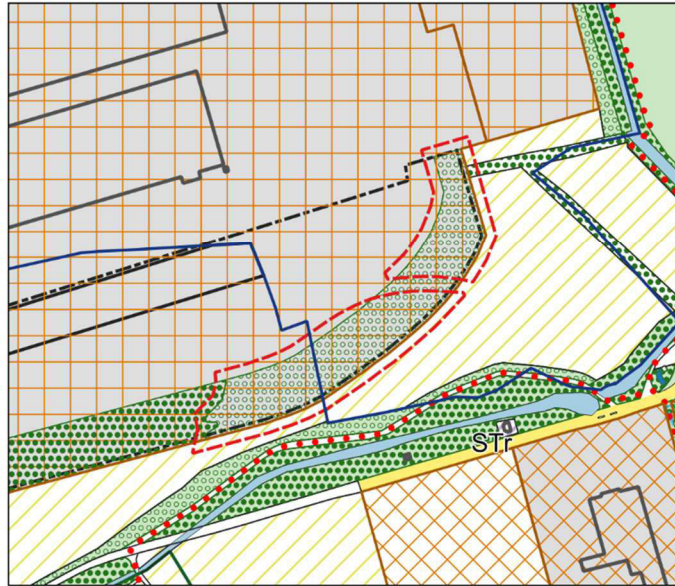


esito della modifica: La superficie indicata come “elementi naturalistici-paesaggistici-morfologici di previsione” posta a sud di via Buttrio, al limite ovest dell’ambito di P.T.I., viene riclassificata in “elementi naturalistici- paesaggistici-morfologici esistenti (aggiornamento stato di attuazione delle previsioni di “verde di mitigazione” rispetto gli abitati posti ancora più ad ovest della ferrovia, esternamente al comparto).

descrizione e motivazioni: Con il n.2 (punti 2.1, 2.2) vengono indicate le modifiche che a seguito di ricognizione, aggiornano lo stato di avanzamento nella realizzazione degli elementi naturalistici di mitigazione indicati come “elementi naturalistici- paesaggistici-morfologici esistenti (art.18.1 delle NTA. In sintesi, tali provvedimenti operano una ricognizione dello stato di fatto degli elementi naturalistici, attualizzando lo stato di avanzamento della loro realizzazione (rispetto a quanto corrispondentemente previsto dal PTI) all’interno dell’ambito consortile.

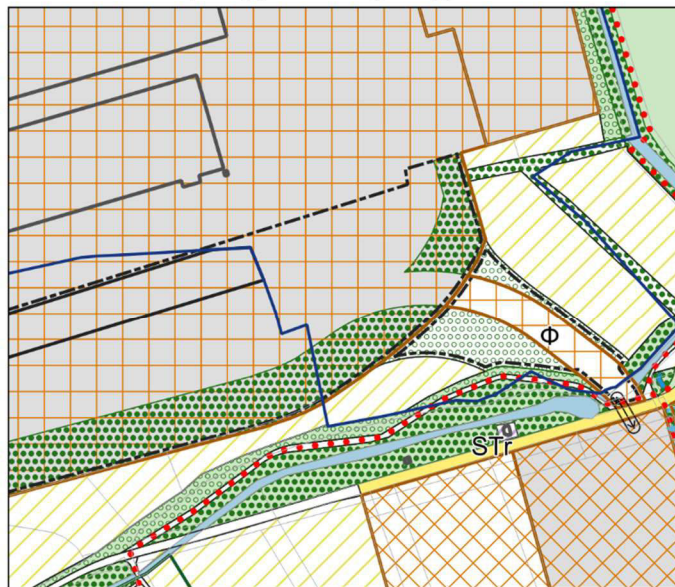
- **punto n. 2.2**

PTI ZIU var.7 - Stato di fatto - Modifica n° 2.2



PTI ZIU var.8 - Stato di progetto - Modifica n° 2.2

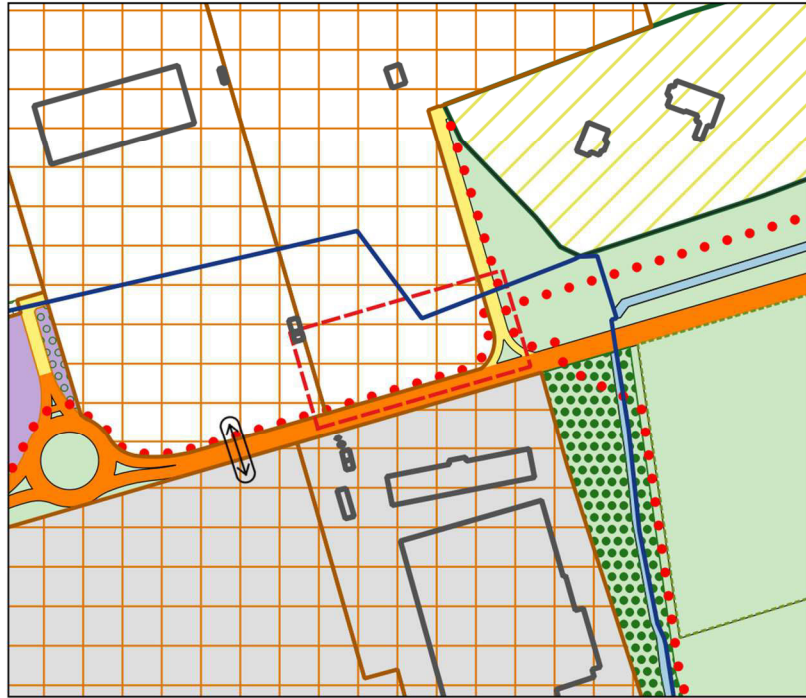
Elementi naturalistici-paesaggistici-morfologici - Aggiornamento stato di realizzazione



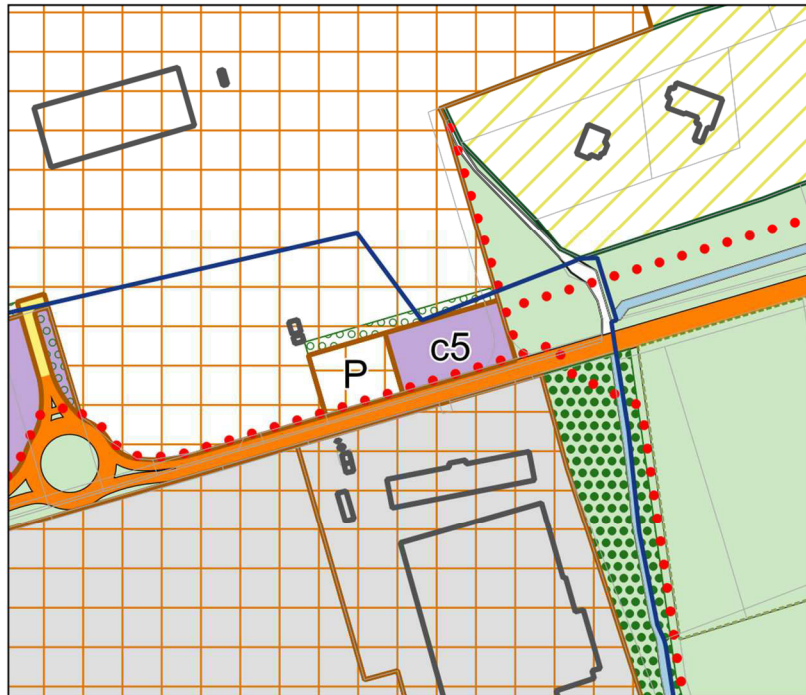
esito della modifica (punto 2.2) e motivazioni: La superficie indicata come “elementi naturalistici-paesaggistici-morfologici di previsione”(art.18.1 delle NTA) posta al confine sud del lotto produttivo (ABS – Acciaierie Bertoli Safau) a cavallo del confine comunale tra Pozzuolo del Friuli e Pavia di Udine viene riclassificata in “elementi naturalistici- paesaggistici-morfologici esistenti (per opportuno aggiornamento dello stato di attuazione del verde dello stabilimento ABS SpA, che indica la progressiva attuazione-realizzazione della fascia di protezione ambientale verso sud, in Comune di Pavia di Udine cioè verso i nuclei edilizi preesistenti). Parte della superficie viene interessata dalla modifica n. 4, cui si rinvia per ulteriori approfondimenti.

- punto n. 3

PTI ZIU var.7 - Stato di fatto - Modifica n° 3



PTI ZIU var.8 - Stato di progetto - Modifica n° 3
Nuovo parcheggio "c5" di previsione

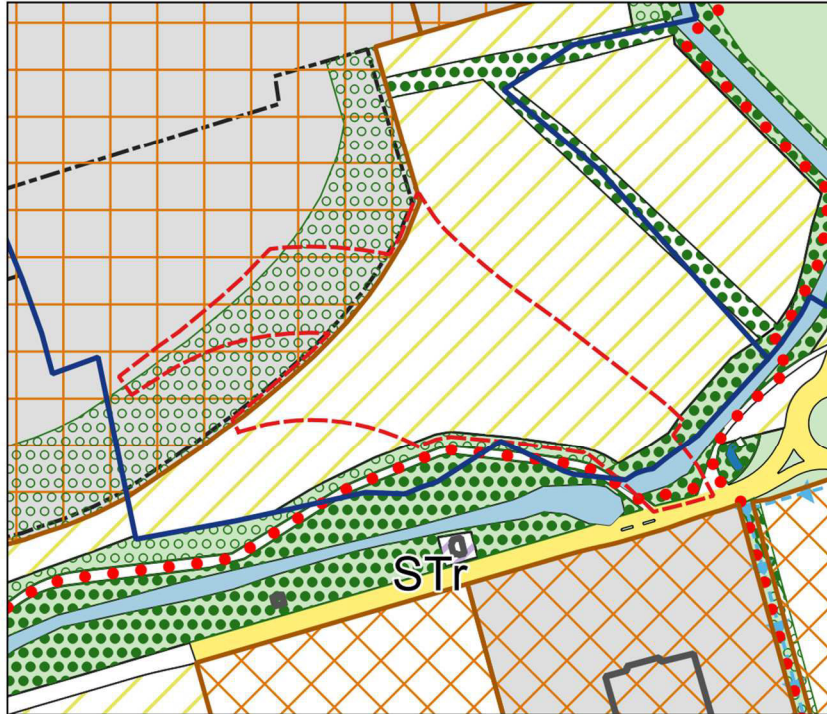


esito della modifica (punto n. 3) e motivazioni: nuovo parcheggio “c5” e parcheggi “pertinenziali produttivi”: parte della superficie orientale del lotto produttivo (ca. 4000mq) posto a nord di via Buttrio viene interessata da modifiche di destinazioni d’uso per introdurre la previsione di nuove aree destinate a parcheggio. La modifica zonizzativa prevede nella parte ovest la localizzazione di parcheggi, che potrà costituire di pertinenza del vicino lotto produttivo posto di fronte, a sud della viabilità. La parte est della modifica viene allocata per un nuovo parcheggio a servizio dell’ambito consortile, identificato con la sigla “c5”. La viabilità di servizio con la relativa aiuola (verde pubblico attrezzato e di connettivo – art.13 delle NTA) che insiste a confine con il lotto produttivo viene incorporata nella superficie del nuovo parcheggio “c5”. La superficie residuale della curva di innesto della viabilità, che ricade all’esterno del parcheggio di previsione viene destinata a verde pubblico attrezzato e di connettivo. La restante viabilità di servizio di penetrazione al lotto produttivo, viene di conseguenza stralciata e destinata a superficie produttiva. La viabilità esistente nello stato di fatto ad est del nuovo parcheggio di previsione, la quale consente l’accesso dalla via Buttrio ai fabbricati residenziali esistenti già ricompresi nella zona per servizi complementari, viene riconosciuta come viabilità di collegamento locale (verde pubblico attrezzato e di connettivo nella vigente variante n.7). L’itinerario ciclabile e pedonale viene lievemente rettificato nel tracciato in prossimità dell’intersezione. Le aree a parcheggio introdotte dalla modifica qui descritta saranno mitigate visivamente da apposita fascia di “elementi naturalistici-paesaggisti-morfologici di previsione” ricadente nel lotto produttivo a nord.

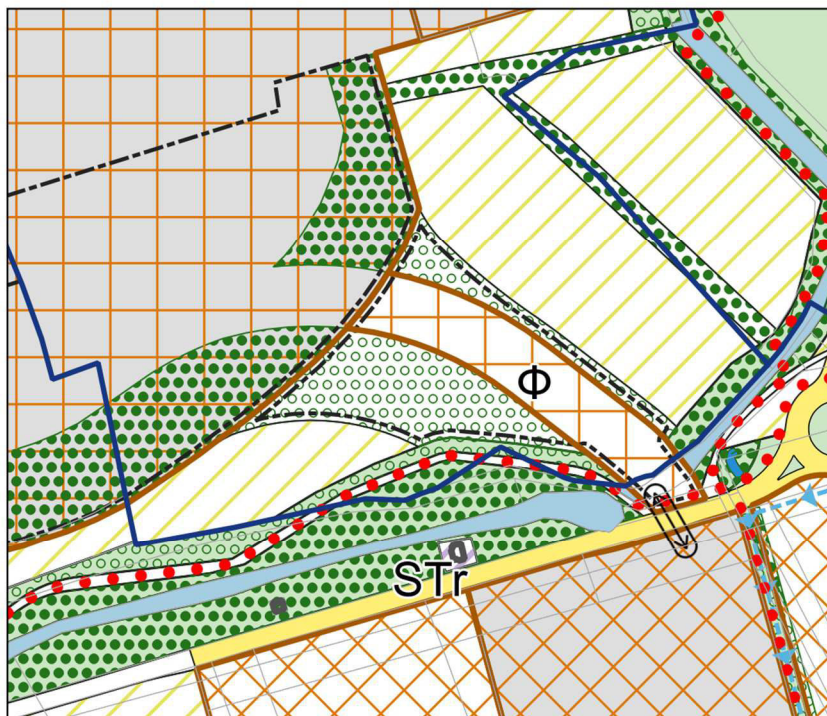
La presente modifica sottrae, in sintesi, superficie produttiva, in virtù di un incremento di funzioni di “servizio”. Sotto questo aspetto viene pertanto ridotto il carico urbanistico ed insediativo della superficie interessata. Si può inoltre osservare un miglioramento delle condizioni di sicurezza della viabilità esistente, attraverso la concentrazione della sosta nell’area con la conseguente possibilità di organizzare gli accessi ed i relativi attraversamenti. La modifica offre inoltre l’occasione per allocare una fascia di elementi naturali con funzione di mitigazione.

punto n. 4

PTI ZIU var.7 - Stato di fatto - Modifica n° 4



PTI ZIU var.8 - Stato di progetto - Modifica n° 4



esito della modifica (punto n.4) e motivazioni: La modifica zonizzativa prevede una corsia di (mera) connessione funzionale tra lotti produttivi (lotto ABS – Acciaierie Bertoli Safau ed il lotto produttivo esistente a sud di via Ceconi di Montececon). La modifica consta nella trasformazione di parte della superficie destinata a “Zona per servizi complementari” (art. 18.1-18.2 delle NTA) in “Zona per insediamenti industriali” (art.6bis) ed in quantità minimale nella trasformazione di superfici residuali di “elementi naturalistici-paesaggistici-morfologici” (art.18.1 delle NTA), “verde pubblico attrezzato e di connettivo” e della Roggia di Palma, in “Zona per insediamenti industriali” ed “elementi naturalistici-paesaggistici-morfologici di previsione” (art.18.1 delle NTA). L’area interessata dalla modifica viene perimetrata come “Area a utilizzo condizionato – corsia tecnologica” e disciplinata in modo specifico nelle norme tecniche di piano. La superficie già ricadente nel lotto produttivo, sulla quale insiste anche la previsione di “elementi naturalistici-paesaggistici-morfologici”, viene coerentemente stralciata e compensata in eccedenza dalla allocazione di nuove superficie per elementi naturalistici-paesaggistici-morfologici. Gli stessi vengono posti per raccordare gli elementi naturalistici già presenti a creare una cortina di mitigazione nei confronti degli elementi più sensibili dal punto di vista paesaggistico ed ambientale posti a sud ovest. Le aiuole (verde pubblico attrezzato e di connettivo) presenti sulla viabilità di servizio vengono stralciate. Per il futuro intervento previsto di attraversamento della Roggia di Palma è stata già inoltrata specifica istanza di autorizzazione paesaggistica ordinaria la quale ha ricevuto parere favorevole da parte della Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio (prot. 0023753-P dd 23.12.2022). Le opere sono state modificate, rispetto al progetto originario, secondo le indicazioni della Soprintendenza per un migliore inserimento territoriale, la salvaguardia dell’esistente ponticello in mattoni e la riduzione degli impatti. Il progetto originario di realizzazione dell’attraversamento della roggia era stato precedentemente sottoposto a screening di VIA, con esito di non assoggettabilità a VIA sancito con Decreto n.17271/GRFVG del 14.10.2022, da parte della Regione FVG - Servizio valutazioni ambientali (tale progetto, concepito come “tombotto” risultava più impattante rispetto alla soluzione adottata a seguito delle interlocuzioni con la Soprintendenza)³.

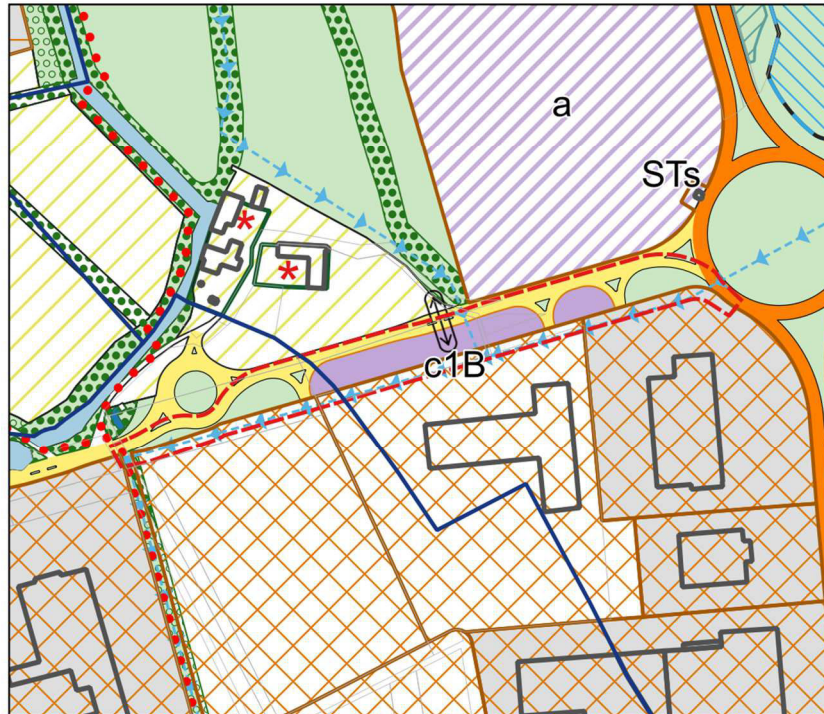
La modifica interviene su elementi ambientali e caratterizzanti il paesaggio all’interno del comparto industriale (in particolare la Roggia di Palma). In considerazione di ciò la proposta ha introdotto i possibili elementi compensativi. Per quanto riguarda l’idrografia di superficie la presente modifica n.4 che interessa la Roggia di Palma non prevede in alcun modo l’alterazione del corso d’acqua.

Si rammenta conclusivamente che con l’emissione del parere della Soprintendenza FVG (rif. parere prot. n. 000006452 del 31.03.2023) si è conclusa la procedura di *valutazione di adeguamento degli aspetti paesaggistici al PPR*: si rinvia al paragrafo 4.2 per la specifica evidenza del relativo recepimento del “parere positivo con prescrizioni” in seno alle NTA della presente variante.

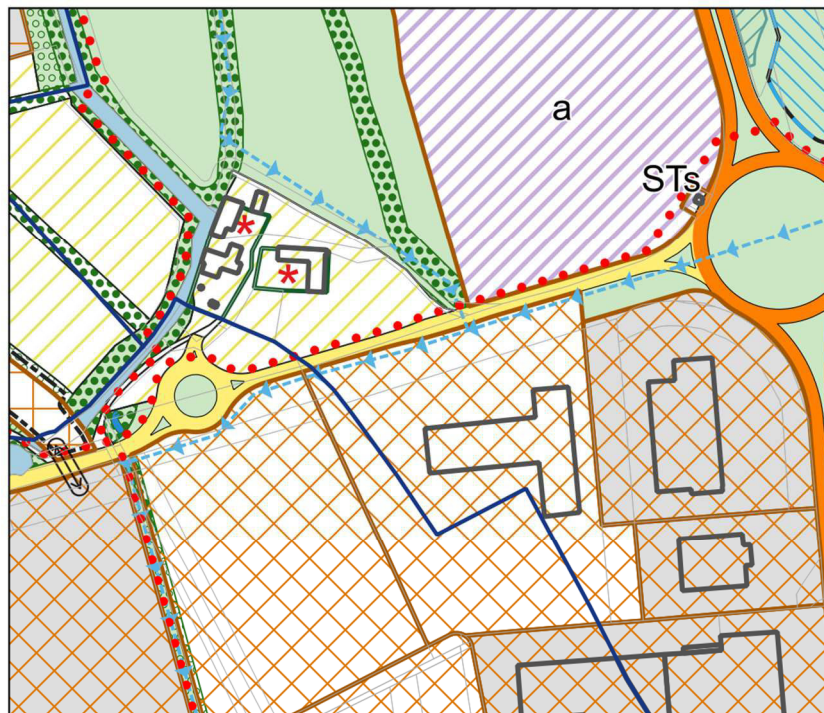
³ In sintesi si segnala, per completezza, che le previsioni di variante che interessano l’attraversamento della Roggia di Palma sono già oggetto della concessione-autorizzazione idraulica del Consorzio di Bonifica Pianura Friulana prot. n. 8824/2022 del 17.10.2022, attualmente in corso di revisione per allineamento del progetto con quello approvato dalla Soprintendenza del Friuli V.G..

punto n. 5

PTI ZIU var.7 - Stato di fatto - Modifica n° 5



PTI ZIU var.8 - Stato di progetto - Modifica n° 5
Ampliamento di lotti produttivi su via Ceconi di Monteccecon



esito della modifica (punto n.5) e motivazioni: *ampliamento di lotti produttivi su via Ceconi di Montececon*. La modifica prevede la trasformazione di destinazione d'uso delle superfici comprese tra la viabilità di servizio (via Ceconi di Montececon) ed i lotti produttivi posti a sud allo scopo di estendere a nord i lotti produttivi esistenti fino a confine con la viabilità, sulla base di specifica istanza da parte di un'impresa anche ai fini di una migliore utilizzabilità.

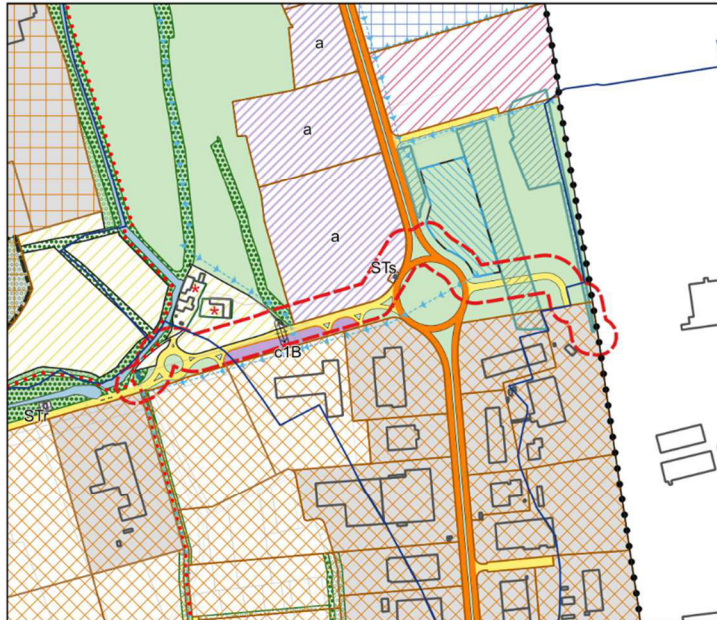
La trasformazione di destinazione d'uso interessa, rispettivamente da ovest verso est, superfici a "verde pubblico attrezzato e di connettivo" (art.13 delle NTA), "viabilità di servizio" (art.22 delle NTA), "Parcheggi di relazione" (art.12.3 delle NTA), e nuovamente "verde pubblico attrezzato e di connettivo". In ragione della modifica si ritiene non più necessaria la previsione dell'attraversamento protetto a raso, che viene quindi stralciato⁴.

La modifica interviene su superfici di ridotta entità a margine della viabilità esistente. Se da un lato si registra lo stralcio di superfici a verde pubblico complementari e residuali rispetto alle geometrie delle rotatorie, lo stralcio del parcheggio "c1B" è ampiamente compensato dall'introduzione dei nuovi parcheggi "c5" e "c6" rispettivamente previsti dalle modifiche n.3 e n.7, cui si rinvia per ulteriori approfondimenti.

⁴ Per completezza si segnala anche che, per gli effetti conseguenti le modifiche dell'art. 24.3 delle NTA, viene stralciato dalla Tavola di Zonizzazione il simbolo grafico "attraversamenti protetti a raso" della tipologia "pedonali e ciclabili" nonché, in conseguenza della specifica modifica di zona, graficamente rettificato l'andamento della "rete drenante in previsione".

- **punto n. 6**

PTI ZIU var.7 - Stato di fatto - Modifica n° 6



PTI ZIU var.8 - Stato di progetto - Modifica n° 6

Viabilità ciclabile e pedonale - nuova connessione con Pavia di Udine

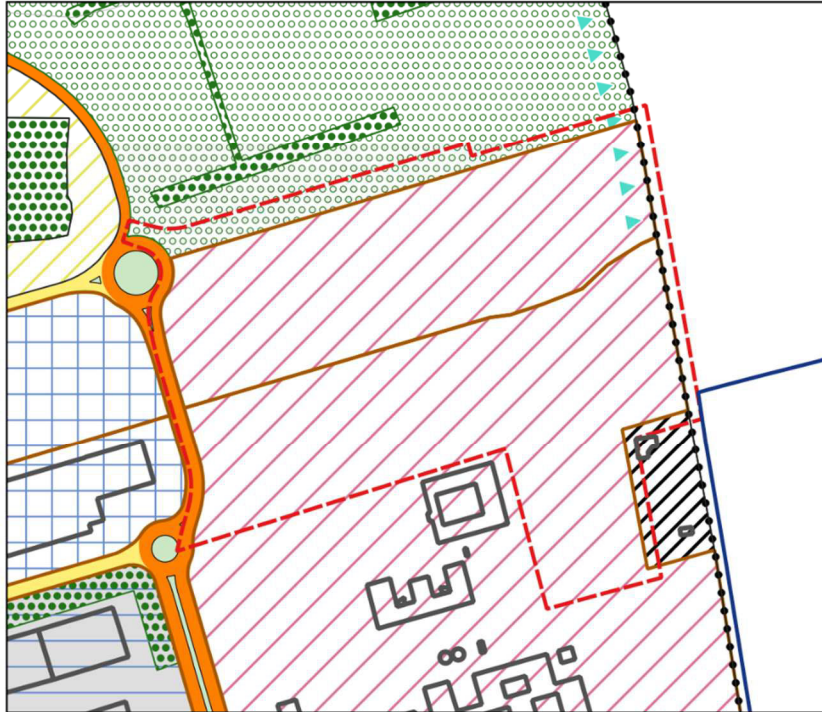


esito della modifica (punto n.6) e motivazioni: Nuova connessione ciclabile e pedonale con Pavia di Udine. Viene previsto un itinerario ciclabile e pedonale che si sviluppa in estensione lungo via Ceconi di Montececon, allo scopo di predisporre l'ambito per una connessione ad est con l'abitato dei Pavia di Udine e la relativa rete ciclabile.

In estrema sintesi si tratta di proposta condivisa preliminarmente con la Regione FVG - Servizio infrastrutture di trasporto, digitali e della mobilità sostenibile, nello specifico contesto della redazione del Biciplan del Comune di Pavia di Udine (recentemente approvato).

punto n.7

PTI ZIU var.7 - Stato di fatto - Modifica n° 7



PTI ZIU var.8 - Stato di progetto - Modifica n° 7
Nuovo parcheggio "c6" e nuova zona artigianale di previsione



esito della modifica (punto n.7) e motivazioni Nuovo parcheggio “c6” e nuova zona artigianale di previsione.

Dalla superficie con destinazione d'uso “Zona per la ricerca e l'innovazione” (art.10 delle NTA) per il consolidamento e all'ampliamento della *ricerca scientifica e tecnologica legata alla produzione e per lo sviluppo di nuove imprenditorialità* situata nella parte più a nord-est del comparto ZIU, in attestazione su via Jacopo Linussio in Comune di Udine, vengono ricavati due lotti destinati a “Zone per insediamenti artigianali” (art.8 delle NTA) ed un parcheggio attrezzato di servizio alle aziende ad agli operatori identificato con la sigla “c6” (art. 12.3 delle NTA). La modifica origina dalla presa d'atto da parte del COSEF della volontà di *Friuli Innovazione*⁵ di non prevedere una ulteriore espansione nei lotti a nord del *Parco Scientifico e Tecnologico* e, conseguentemente, della necessità di trasformare la tipologia produttiva attuale con utilizzi congruenti con le linee di indirizzo ed obiettivi Consortili in materia di pianificazione urbanistica di propria competenza⁶ per tali porzioni di territorio.

Nei nuovi lotti con destinazione artigianale viene inoltre apposto il simbolo delle *norme particolari* al fine di consentirvi altresì la possibilità di attività connesse all'autotrasporto (vedi modifiche alle NTA). A supporto della nuova previsione viene funzionalmente indicata una nuova viabilità di servizio che si innesta come “quarto braccio” sulla rotatoria di previsione a nord con funzione di accesso al parcheggio ed al lotto produttivo. Detta viabilità, comprensiva di spartitraffico classificato come zona a verde, viene ricavata prevalentemente dalla superficie destinata dal PTI vigente a “Elementi naturalistici-paesaggistici-morfologici di previsione” ed in parte minore a “Zona per la ricerca e l'innovazione”. La modifica si completa con l'allocazione di una fascia di mitigazione costituita da “Elementi naturalistici-paesaggistici-morfologici di previsione”, che si sviluppa a confine del parcheggio di previsione entro la Zona produttiva.

Da una valutazione sull'insediabilità teorica la modifica di destinazione d'uso non modifica il rapporto di copertura e nemmeno l'altezza massima prevista che rimane la medesima rispetto alla vigente variante n. 7 (Q=50% e H=10m). Viceversa, l'introduzione del parcheggio “c6” determina, di per sé, una riduzione della superficie edificabile (-8500 mq), oltre al deciso incremento dei servizi che si ritiene prevedere nell'ambito nord, per improcrastinabili necessità di sviluppo del comparto industriale anche alla luce degli investimenti (consortili ed imprenditoriali) in corso o da realizzare nel breve periodo.

Ulteriore elemento migliorativo della componente “verde” è l'estensione verso sud della fascia di mitigazione prevista lungo la S.R. 352 comprensiva della previsione di nuovi elementi naturalistici a mitigazione del lotto produttivo esistente a sud, ovvero di valorizzazione naturalistica del contesto circostante il *Parco Scientifico e Tecnologico di Udine*.

⁵ Friuli Innovazione è il *soggetto gestore* (Società consortile) del *Parco Scientifico e Tecnologico di Udine* insediato nel lotto a sud della “Zona per la ricerca e l'innovazione”.

⁶ Tali modifiche (punto n. 7) sono state infatti esaminate in corso di specifica seduta del CdA consortile risultando congruenti.

6. MODIFICHE ALLE TAVOLE DI SUPPORTO ALLA ZONIZZAZIONE

Le revisioni e gli adeguamenti previsti dalla Var. n. 7 comportano la conseguente modifica ovvero l'aggiornamento di alcune tavole di "supporto alla zonizzazione". Sono state modificate ovvero nuovamente redatte le seguenti tavole:

- Carta dei Vincoli: aggiornamento delle zone di pericolosità idraulica moderata - P1, recependo le aree indicate dal Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni dell'Autorità di Bacino distrettuale delle Alpi Orientali, le quali sostituiscono le zone precedentemente indicate nella Carta come derivanti dal Progetto di Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino idrografico del Fiume Isonzo.
- "Elaborato ricognitivo ai fini della rinnovazione di p.u – iniziative confermate" e "Elaborato ricognitivo ai fini della rinnovazione di p.u – nuove iniziative" (tavole "5a" e "5b"), di nuova elaborazione rispetto alle nuove previsioni azzonative; in particolare sono variati i codici identificativi e/o le superfici di riferimento corrispondenti ai punti di variante individuati ai nn.1.5, 2.1, 2.2, 3, 4, 5, 6, 7 della Figura A (individuazione dei punti oggetto di variante);
- relativamente al "Piano Particellare di esproprio" - redatto sulla base delle tavole "5a" e "5b" di cui al punto precedente - si è resa necessaria la redazione dei seguenti nuovi elaborati:
 - "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. 8 (elaborato "3b.1");
 - nuova redazione di parte degli Elaborati grafici di supporto alla individuazione degli immobili di cui ai predetti adeguamenti all'elenco dei dati catastali degli immobili da espropriare, alla scala 1:2.000 (tavole "3n", "3p", "3q", "3i", "3d", "3e", "3f").
- "Viabilità e sezioni stradali" e "Arretramenti": si è reso necessario l'adeguamento degli elaborati rispetto alle nuove previsioni azzonative.
Si evidenzia in particolare che le modifiche introdotte alla Tavola "Arretramenti" razionalizzano la normativa alla luce di esigenze operative⁷ emerse nel c.d. *periodo di gestione del piano*: gli approfondimenti svolti in materia viabilistica sono stati finalizzati ad una più calibrata articolazione delle fasce di arretramento in base alla "corrispondenza" (per assimilazione) tra la classificazione delle strade attualmente presente nel PTI e le tipologie delle strade secondo classificazione del Codice della Strada⁸, di cui alla **Figura B** sotto riportata. Ciò premesso, nella Tavola "Arretramenti" si è proceduto principalmente a:
 - confermare (non modificare), entro il PTI, la fascia vigente pari a 18 metri (=fascia di arretramento degli edifici) per le strade assimilate a quelle di tipo B;
 - fissare, entro il PTI, il nuovo limite pari a 12 metri (=fascia di arretramento degli edifici) per le strade assimilate a quelle di tipo C;
 - fissare, entro il PTI, il nuovo limite pari a 6 metri (=fascia di arretramento degli edifici) per le strade di tipo F ovvero per tutte le viabilità di servizio e distribuzione ai lotti.

⁷ Anche per necessità di sviluppo rappresentate da imprese insediate.

⁸ Ovvero secondo riferimento all'Art. 2 del D.L.vo 285 /92 Codice della Strada e nel D.M. 5.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade". In sintesi, essendo l'ambito di PTI extraurbano, si possono assimilare le strade del PTI nel seguente modo, sulla base delle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali: 1) viabilità di collegamento strutturale – strade di tipo B – extraurbane principali; 2) viabilità di collegamento strutturale – strade di tipo C – extraurbane secondarie; 3) viabilità di servizio e viabilità di collegamento locale – strade di tipo F – extraurbane locali; queste hanno la fondamentale caratteristica di avere un'unica carreggiata, distinguendo tra F1 ed F2 a seconda della larghezza della corsia e comprendono tutte le strade non facenti parte delle prime due tipologie; sono in particolare funzionali alla distribuzione locale. Per quanto riguarda le indicazioni sulle recinzioni, si è proceduto agli adeguamenti della Tavola sempre considerando i tipi di strade e corrispondenze individuate (cfr. *Figura B*) in linea con le disposizioni vigenti.

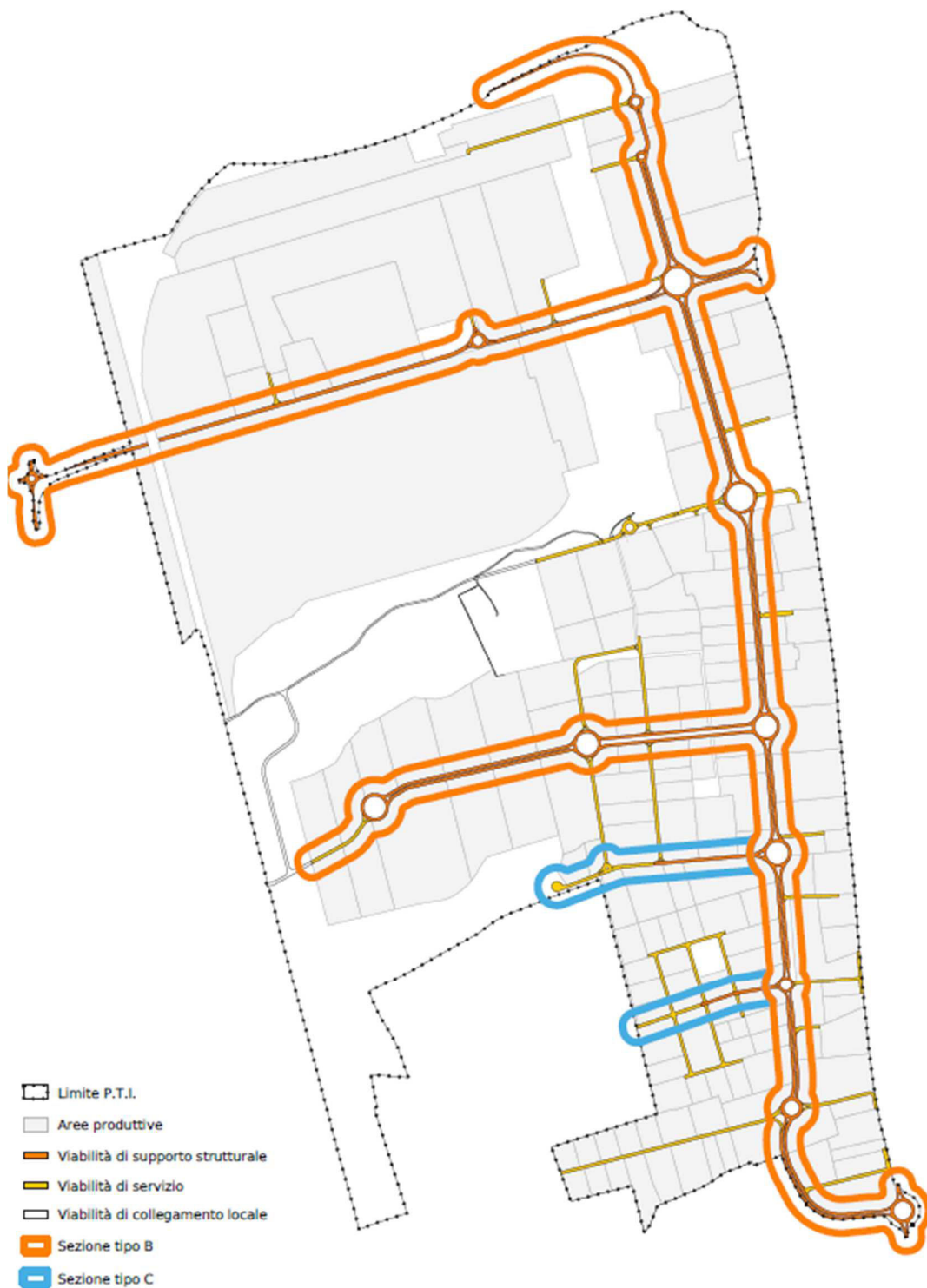


Figura B – tavola di raccordo della viabilità interna del PTI e fasce di rispetto.

L'evidenza delle modifiche alle tavole di supporto alla Zonizzazione è riportata all'interno dell'articolo 29 delle N.T.A. e della relativa tabella 1 che riporta l'elenco coordinato dei vigenti elaborati di Piano.

7. ASPETTI DIMENSIONALI

Nella tabella che segue (**Tabella 3**) si riepilogano i dati di bilancio delle modifiche proposte in variante in rapporto con la (vigente) variante n. 7 al P.T.I.:

ZONA OMOGENEA	VAR. N.7 (vigente) sup.mq	VAR. N.8 (progetto) sup.mq	Var. (mq)	Var. (%)	Modificato da variante*
Zone produttive					
Zona per insediamenti industriali	1.288.646	1.291.851	3.205	0,25%	SI
Lotti edificati insediamenti industriali	810.802	810.723	-78	-0,01%	NO
Area a edificabilità limitata	13.657	13.657	0	0,00%	NO
Delimitazione area a utilizzo condizionato	133.732	141.542	7.810	5,84%	SI
Zona per insediamenti artigianali/industriali	1.726.952	1.729.934	2.982	0,17%	SI
Lotti edificati Artigianali Industriali	860.031	859.995	-36	0,00%	NO
Zona per insediamenti artigianali	189.725	225.753	36.028	18,99%	SI
Lotti edificati insediamenti artigianali	45.716	45.719	4	0,01%	NO
Zona per la logistica	130.724	130.725	1	0,00%	NO
Zona per la ricerca e l'innovazione	101.333	50.294	-51.039	-50,37%	SI
Zona per lo sviluppo di nuove tecnologie	25.206	25.206	-1	0,00%	NO
Zone per servizi					
Insedimenti ed attività per servizi alle aziende - a	102.729	102.705	-23	-0,02%	NO
Attività ricettive e di ristorazione - b1 / b2	18.841	18.842	1	0,01%	NO
Parcheggi	33.905	41.594	7.689	22,68%	SI
Verde pubblico attrezzato e di connettivo	481.996	487.084	5.088	1,06%	SI
Verde pubblico attrezzato e di connettivo funzionale ai servizi vari -a	24.570	24.570	0	0,00%	NO
Scalo ferroviario consortile	85.991	85.992	1	0,00%	NO
Area per impianti tecnologici	107.235	107.245	10	0,01%	NO
Fascia di rispetto area depuratore	175.173	175.173	0	0,00%	NO
Impianti per la distribuzione carburanti	13.382	13.383	0	0,00%	NO

ZONA OMOGENEA	VAR. N.7 (vigente) sup.mq	VAR. N.8 (progetto) sup.mq	Var. (mq)	Var. (%)	Modificato da variante*
Ambiente e Paesaggio					
Zona per servizi complementari	420.479	411.825	-8.654	-2,06%	SI
Limite di pertinenza dei nuclei edilizi esistenti	49.343	49.343	0	0,00%	NO
Elementi naturalistici-paesaggistici-morfologici esistenti	211.950	232.021	20.071	9,47%	SI
Elementi naturalistici-paesaggistici-morfologici di previsione	290.776	281.386	-9.390	-3,23%	SI
Prati stabili	17.734	17.734	0	0,00%	NO
Barriere fonoassorbenti (ml)	670	670	0	0,00%	NO
Fascia di mitigazione (ml)	1.571	1.667	96	6,11%	SI
Viabilità					
Viabilità di supporto strutturale	110.209	110.194	-15	-0,01%	NO
Viabilità di servizio	63.157	63.304	147	0,23%	SI
Viabilità di collegamento locale	11.860	15.486	3.626	30,57%	NO
Viabilità ciclabile e pedonale di progetto (ml)	8.688	9.384	696	8,01%	SI
Attraversamento protetto a raso (n)	4	2	-2	-50,00%	SI
Ferrovia					
Zona ferroviaria consortile	75.118	75.118	0	0,00%	NO
Linea ferroviaria Udine-Cervignano e circonvallazione di Udine	51.298	51.298	-0	0,00%	NO
Varie					
Aree idonee per invasi e accumuli	111.703	111.704	2	0,00%	NO
Roggia di Palma	18.224	17.983	-241	-1,32%	SI
Rete drenante superficiale esistente	4.435	5.052	618	13,93	SI
Rete drenante superficiale di progetto (ml)	11.629	11.611	-18	0,15%	SI

Tab. 3- dati di dimensionamento della variante

* il valore "SI" corrisponde a dati di superficie modificati per effetto della variante; il valore "NO" indica i dati di superficie originati dalla migrazione cartografica da MapInfo in Qgis.

La superficie complessiva del comparto, per effetto della migrazione cartografica dalla piattaforma *MapInfo* a *Qgis* già descritta al paragrafo 5.0, risulta pari a **5.203.637 mq.** Si precisa in ogni caso che la presente variante n. 8 non ha apportato variazioni sulla geometria complessiva del perimetro della ZIU.

8. PROGRAMMA DELLE FASI E TEMPI DI REALIZZAZIONE DEI PRINCIPALI INTERVENTI PREVISTI DALLA VARIANTE E RELATIVI FATTORI DI COSTO

Il presente paragrafo viene formulato per dare evidenza che l'attuazione dei principali interventi in variante trova nel *Piano industriale* corrispondente sostegno finanziario⁹. Per un sintetico inquadramento di tale corrispondenza si riporta la **Tabella 4** che segue, con l'elenco degli interventi, fasi e tempistiche realizzative, relativi costi e riferimenti per competenze proprie del Consorzio:

MOD. n°	descrizione dell'intervento previsto con la variante	Fasi / tempistiche intervento	Riferimento di sostenibilità per attuazione intervento (con fattori di costo)
1.1-1.2-1.3-1.4-1.5	non pertinente (trattasi di modifiche riguardanti perimetrazioni di lotti)		
2.1-2.2	non pertinente (trattasi di aggiornamento delle superfici di verde realizzato)		
3	Realizzazione di parcheggi per automobili ("c5")	2024-25	Fondi propri del Consorzio e contributi L.R. 3/2015 da richiedere ¹⁰ : importo presunto: € 200.000
4	Realizzazione corsia tecnologica di connessione fra lotti produttivi	-	tali interventi riguardano l'assegnatario
5	ampliamento di lotti produttivi già esistenti	-	tali interventi riguardano l'assegnatario (non per "rete drenate in previsione" posta a nord del lotto ampliato, di supporto a tutta la ZIU)
6	estensione del percorso ciclabile per connessione con Biciplan di Pavia di Udine	progettualità in corso di avvio	interventi da coordinare con Regione per attuazione obiettivi del PREMOCI (progetto Casa-Lavoro)
7	Realizzazione di parcheggi attrezzati ("c6") per lo sviluppo dell'intermodalità e viabilità di accesso (quarto braccio rotatoria)	2024-25	Fondi propri del Consorzio e contributi L.R. 3/2015 da richiedere: importo presunto parcheggio: € 800.000; importo presunto viabilità di servizio: € 400.000. Per ciò che concerne le sistemazioni a verde entro il lotto, tali interventi riguardano l'assegnatario.

Tab. 4 – Coordinamento per l'attuazione dei principali interventi in variante

Udine, li maggio 2023

Ufficio Urbanistica ed Assetto Territorio

(dott. arch. Bruna Flora)

⁹ in riferimento al disposto di cui alla lett. e) co. 1, art. 13 del D.P.Reg. n.086/Pres. del 20.03.2008.

¹⁰ come desumibile dal *Piano Industriale 2023-2025* (rif. tabella "urbanizzazione e infrastrutturazione"), il Consorzio ha programmato gli interventi con fondi propri, i cui importi sono stati ridefiniti in riduzione e pertanto, conseguentemente, si rendono disponibili ulteriori risorse da destinare ad interventi da realizzare nelle aree di competenza; analogamente ad altri interventi programmati nel *Piano Industriale* vigente, il Consorzio valuterà la possibilità di reperire contributi regionali ai sensi della L.R. 3/15 e s.m.i o finanziamenti straordinari.