



REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

*DIREZIONE CENTRALE
INFRASTRUTTURE, MOBILITA', PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E LAVORI PUBBLICI*

ACCORDO DI PROGRAMMA

**PER LA REALIZZAZIONE DEL
COLLEGAMENTO TRA LA S.S. 13 PONTEBBANA E LA A23 (TANGENZIALE SUD DI UDINE - II
LOTTO)
(artt. 19 e 20 L.R. 20 marzo 2000, n. 7 e s.m.i.)**

**REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA**

**Comune di Pozzuolo del Friuli
Comune di Campoformido
Comune di Lestizza
Comune di Basiliano**

COMUNE DI LESTIZZA

ALLEGATO	N.	TITOLO
SUB.C	01.00	RELAZIONE DI VARIANTE

Settembre 2017

1 – PREMESSA

La presente Variante ha come oggetto l'introduzione nel livello strutturale e operativo dello strumento urbanistico generale comunale del progetto del *"Collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – tangenziale sud di Udine - Il lotto"* che interessa i territori comunali di Pozzuolo del Friuli, Campofornido, Lestizza e Basiliano, opera prevista dal Piano regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità, delle Merci e della Logistica (PRITMML), approvato con D.P.Reg. n° 300 del 16/12/11.

Il progetto preliminare è stato approvato con deliberazione della Giunta regionale n° 1158 del 21/06/2012.

Con la deliberazione della Giunta regionale n° 32 del 13/01/17 è stato riconosciuto il rilevante interesse regionale alla promozione di un Accordo di Programma, ai sensi e per gli effetti degli articoli 19 e 20 della LR n° 7/2000, finalizzato, sotto il profilo istituzionale e urbanistico, alla realizzazione dell'opera.

La rilevanza dell'interesse strategico regionale è determinata dal fatto che pur sviluppandosi per circa 13 km e attraversando il territorio di quattro Amministrazioni comunali, ha effetti in termini di riorganizzazione del traffico sulla rete stradale regionale che interessa l'intero territorio provinciale e in quanto costituisce l'arco mancante del grafo stradale regionale di primo livello, ultimo arco di connessione al grafo autostradale della Regione.

Con la deliberazione della Giunta regionale n° 32/2017 è stata individuata la necessità di una Variante al PRGC vigente del Comune di Pozzuolo del Friuli per introdurre il tracciato dell'opera in argomento e di una Variante ai PRGC vigenti degli altri tre Comuni interessati per le correzioni puntuali dei tracciati già inseriti, al fine di assicurare la simultaneità dell'azione urbanistica propedeutica alla realizzazione dell'opera.

Le Varianti agli strumenti urbanistici generali comunali vigenti risultano necessarie anche al fine di assoggettare il sedime del tracciato viabilistico, unitamente alle aree per le opere di mitigazione ambientale, al vincolo preordinato all'esproprio, ai sensi dell'art. 9, DPR 327/2001 e successive modifiche e integrazioni.

A tal fine la presente Variante al PRGC costituisce allegato all'Accordo di programma per la realizzazione del *"Collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – tangenziale sud di Udine - Il lotto"*.

2 – IL PROGETTO DEL II° LOTTO DELLA TANGENZIALE SUD DI UDINE

Il tracciato

Il tracciato del II° Lotto della Tangenziale sud di Udine ha uno sviluppo complessivo dell'asse principale pari a 13.201,32 metri a partire dalla progressiva km 113+645 della SS 13 "Pontebbana", e si innesta sul I° Lotto (attualmente in esercizio) in corrispondenza allo svincolo a quadrifoglio con la Tangenziale ovest.

Il tracciato ha origine in corrispondenza dell'inizio dell'intervento (progressiva km 113+645 della SS 13 "Pontebbana") e termine in corrispondenza dell'allacciamento con l'A23, la tangenziale Ovest, andando ad unirsi e diventare continuazione del primo lotto della tangenziale Sud di Udine. Lungo il suo tracciato sono presenti tre svincoli con la viabilità principale: la SP 10 "del Medio Friuli", la SP 89 "di Campofornido" e la SR 353 "della Bassa Friulana". Gli attraversamenti della viabilità locale e podereale sono stati risolti a livelli sfalsati.

Il tracciato è caratterizzato da una successione di ampie curve e di rettifili con raggi planimetrici compresi tra un valore minimo di 900 e massimo di 3500 metri, caratterizzate da geometrie di raccordo a curvatura variabile tra archi di cerchio e rettifili secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

Dal punto di vista altimetrico, la pendenza longitudinale massima è contenuta entro il 3,93 % nel tratto in approccio al sovrappasso in prossimità dello svincolo con la SP 10 "del Medio Friuli", mentre mediamente si aggira su valori di qualche decimo di punto percentuale.

Dando prosecuzione in variante alla SS 13 ad ovest di Basagliapenta, il tracciato si svincola dalla strada statale esistente mediante un'intersezione a livelli sfalsati, oltrepassando la rotatoria di interscambio posizionata a piano campagna mediante un viadotto di lunghezza pari a 85 metri e proseguendo in rilevato di modesta altezza (max 1,00 metri) sino alla progressiva km 2+090 (sez. 68); successivamente il tracciato entra in trincea per circa 2,65 chilometri, per poi sollevarsi tra le progressive km 4+740 (sez. 136) e km 5+415 (sez. 162) in corrispondenza dell'intersezione a quattro braccia a due livelli (analogo alla soluzione utilizzata per lo svincolo con la SS 13) con circolazione a rotatoria sulla direttrice di gerarchia inferiore (SP 10 "del Medio Friuli"). Il tracciato ritorna poi in trincea per una lunghezza pari a circa 1,0 chilometri (fino alla sez. 192 circa), esce in rilevato per una lunghezza di 1,5 chilometri, per rientrare successivamente in trincea per una lunghezza di circa 1,4 chilometri all'altezza della galleria artificiale che sottopassa lo svincolo a rotatoria con la SP 89 "di Campofornido", posto a piano campagna e con cui l'asse principale si interconnette tramite quattro braccia.

Dall'uscita dalla trincea sino alla fine del lotto, l'asse prende progressivamente quota sul piano campagna per poter superare prima l'area golenale del Torrente Cormor e successivamente la SR 353, alla quale risulta collegata mediante un'intersezione a livelli sfalsati, costituita dalla rotatoria di interscambio posizionata a piano campagna e dall'asse superiore in viadotto di lunghezza pari a 85 metri; superata con un viadotto di lunghezza pari a 260 metri l'Autostrada A23, il tracciato si inserisce sul già realizzato tronco in rilevato del I° Lotto della Tangenziale Sud, in corrispondenza del sovrappasso dello svincolo a quadrifoglio sulla Tangenziale Ovest.

La progettazione del profilo d'asse abbinata alla configurazione planimetrica della Tangenziale ha tenuto conto - per quanto tecnicamente possibile ed in modo coordinato - di tutte le problematiche connesse alla gestione ed all'utilizzo del territorio attraversato, cercando, anche sulla scorta delle risultanze dello Studio di Impatto Ambientale, di contenere l'impatto dell'opera su un ambiente in cui è predominante la componente agricola.

Anche in seguito alle richieste dei Comuni attraversati dall'opera, è stata aumentata la lunghezza dei tratti in trincea e, nei tratti in rilevato, è stata diminuita, ove possibile, la quota del profilo sul piano campagna al fine di rendere meno percepibile l'effetto barriera del corpo stradale.

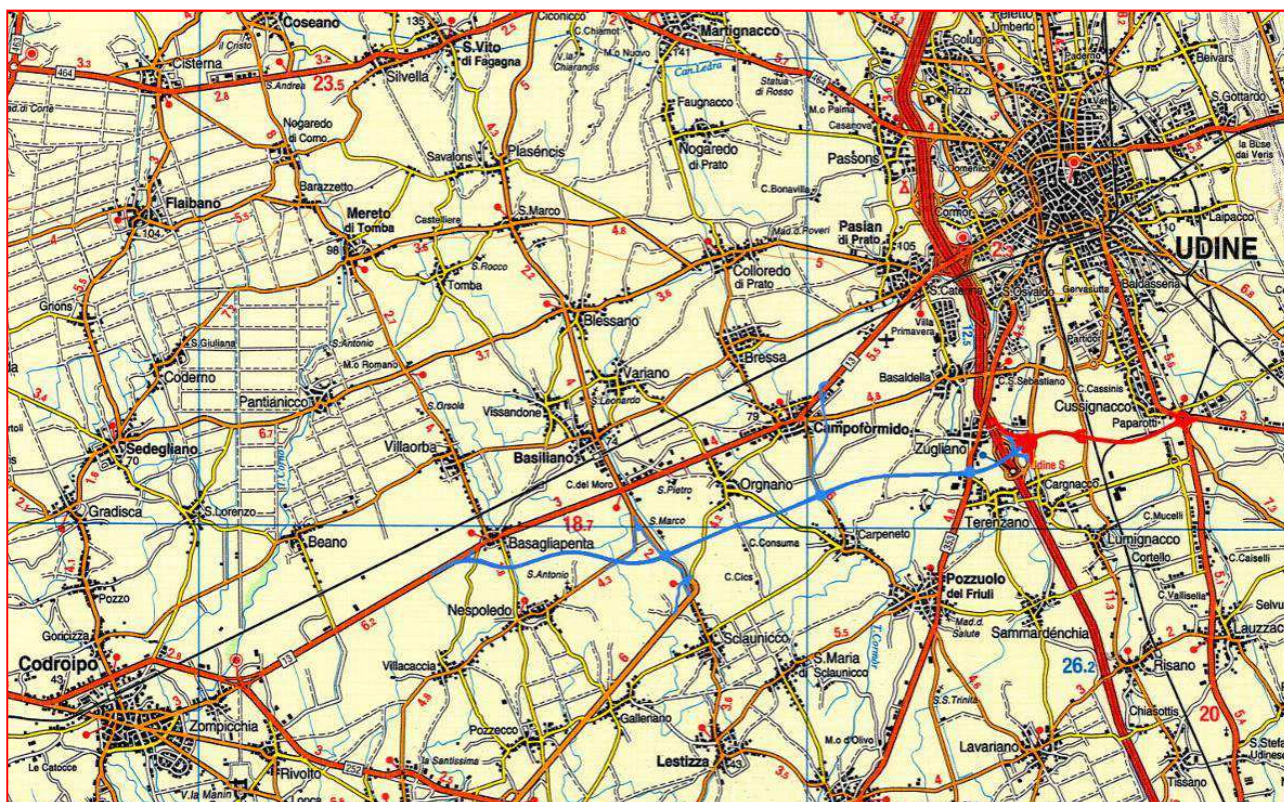
In altri casi, invece, le varianti fuori sede hanno consentito - in una visione più generale del problema - di non aumentare il numero degli svincoli dell'asse principale, e di recuperare terreno con operazioni di demolizione di corpi stradali dismessi (es SP 95 'del Madrisio').

Le connessioni con la viabilità ordinaria sono quattro:

- la prima, sulla SS 13, con svincolo a rotatoria, consente - stante la continuità della statale nella Tangenziale - tutte le manovre di interscambio nelle diverse direzioni, compresa quella da Basagliapenta verso Udine utilizzabile per l'accesso alla Tangenziale dalle zone industriali di Basiliano o dai Comuni a nord della SS 13 che accedono alla statale tra Basagliapenta e Campofornido, seppur con uno svincolo più complesso "a doppio salto di montone";
- la seconda connessione materializza il collegamento con la provinciale n° 95 "del Ponte di Madrisio" proveniente dall'area sud-occidentale dell'Udinese e dalle zone industriali lungo la SR 252, nonché dal Portogruarese, e con la provinciale n° 10 "del Medio Friuli". Lo svincolo si articola su un sistema costituito da tre rotatorie, delle quali la prima risolve l'intersezione tra la Tangenziale Sud e la SP 10, la seconda raccoglie il traffico proveniente dalla SP 10 per distribuirlo lungo la SP 95 e la strada comunale Lestizza-Orgnano, mentre la terza distribuisce i flussi tra la SP 10 e la SP 61 "di Bertolo";
- la terza connessione è realizzata in corrispondenza della galleria artificiale sotto la SP 89 "di Campofornido" con uno svincolo del tipo "a rotatoria" con asse principale "passante", e rappresenta il primo nodo di accesso all'area urbana di Udine (realizzato mediante lo svincolo tra la SP 89 e la SS 13) oltre che naturalmente a Campofornido a nord ed a Carpeneto a sud. In ragione della configurazione geometrica, l'area di occupazione risulta abbastanza contenuta (il basso livello di impatto è favorito anche dalla condizione altimetrica che vede l'asse della tangenziale in scavo e la provinciale a piano campagna);
- l'ultima connessione è quella con la SR 353 a Terenzano in Comune di Pozzuolo del Friuli, la cui proposta progettuale prevede la realizzazione di uno svincolo a due livelli con rotatoria posta a piano campagna e asse principale passante superiormente.

Lungo tutto lo sviluppo della Tangenziale è prevista la realizzazione di piazzole di sosta di emergenza poste ogni 0,5 km circa simmetricamente su entrambi i lati. La regolamentazione degli accessi prevista dal Codice della Strada per ragioni di sicurezza ha imposto la previsione di una doppia viabilità laterale di servizio per l'accesso ai fondi: ciò ha però consentito di ridurre il numero degli attraversamenti ed in definitiva le occupazioni complessive.

Anche per la viabilità ordinaria minore sono stati adottati gli stessi criteri progettuali sopra esposti, al fine di ridurre l'impatto ambientale conseguente all'inserimento dell'infrastruttura stessa, provvedendo ove possibile alla realizzazione di tratti in trincea, alla limitazione dell'altezza dei rilevati, alla riduzione delle opere in calcestruzzo, alla riduzione degli incroci, alla rinaturazione dei tratti dismessi, ecc.



Il tracciato del II° lotto della Tangenziale sud di Udine (colore azzurro)

Le sezioni tipo

Di seguito vengono illustrate le sezioni tipo impiegate nella progettazione della Tangenziale e dei diversi collegamenti e varianti della viabilità minore.

Sezione corrente dell'asse principale

La sezione tipo è quella corrispondente al tipo C1 del DM 05.11.2001 con velocità di progetto minima e massima pari a rispettivamente 60 e 100 km/h.

La sezione è costituita da una carreggiata bidirezionale composta da due corsie da metri 3,75 e da due banchine laterali pavimentate da metri 1,50 ciascuna, con una larghezza complessiva della sovrastruttura pari a metri 10,50, mentre la piattaforma da ciglio a ciglio, completata da due arginelli in terra da metri 1,25, risulta di metri 13,00.

Le scarpate sia in rilevato che in trincea hanno una pendenza di 2/3 (3/5 qualora non venga posta in opera la barriera di sicurezza laterale).

Per i piani di posa dei rilevati è previsto un moderato intervento di bonifica con l'asporto della coltre di terreno humico per profondità che, a seconda della zona di intervento, variano dai 50-80 cm da Basagliapenta fino a Carpeneto, ai 130 cm della zona golenale del torrente Cormor.

La sovrastruttura stradale dello spessore totale di cm. 67 risulta così conformata:

- strato di fondazione in misto granulare stabilizzato naturalmente dello spessore di cm. 20;
- strato di fondazione in misto cementato dello spessore di cm. 25;
- strato di base in conglomerato bituminoso dello spessore finito di cm. 10;
- strato di collegamento (binder) in conglomerato bituminoso dello spessore finito di cm. 7;
- tappeto di usura del tipo polifunzionale ad elevata aderenza dello spessore finito di cm. 5.

Sezioni tipo svincoli a rotatoria

Per le rotatorie di svincolo l'anello corrente è previsto a unica corsia da m. 7,00 più due banchine interna ed esterna rispettivamente di m. 1,00 e m. 1,50 per un totale pavimentato di m. 9,50.

Il raggio della linea bianca esterna è pari a 30 metri, mentre il raggio minimo del ciglio bitumato esterno nelle corsie di entrata risulta maggiore o uguale a 18,00 metri.

Tenendo conto della larghezza degli arginelli laterali, pari a m. 1,50 verso l'esterno e m. 2,00 verso l'interno, la larghezza complessiva è di m. 13,00.

La sovrastruttura è quella prevista per l'asse principale, con spessore totale pari a 67 cm.

Per le rotatorie previste sulla viabilità ordinaria, l'anello corrente è previsto a unica corsia da m. 7,00 più due banchine interna ed esterna rispettivamente di m. 0,75 e m. 1,25 per un totale pavimentato di m. 9,00.

Il raggio della linea bianca esterna è pari a 25 metri., mentre il raggio minimo del ciglio bitumato esterno nelle corsie di entrata risulta maggiore o uguale a 20,00 m.

Per la sovrastruttura si prevede l'utilizzo del pacchetto da 49 cm. utilizzato per la viabilità di tipo provinciale.

Varianti delle strade provinciali

Si prevede l'utilizzo della sezione cat. C2 prevista dal D.M. 05.11.2001 con velocità di progetto minima e massima pari a rispettivamente 60 e 100 km/h.

La carreggiata bidirezionale è prevista con due corsie da m. 3,50 e due banchine pavimentate da m. 1,25, per una larghezza complessiva del pavimentato di m. 9,50.

Due arginelli da m. 1,25 portano la larghezza complessiva della piattaforma e dei margini laterali a metri 12,00.

La sovrastruttura di spessore pari a 47 cm. prevede:

- strato di fondazione in misto granulare stabilizzato naturalmente dello spessore di cm. 30;
- strato di base (tout-venant) in conglomerato bituminoso dello spessore finito di cm. 10;
- strato di collegamento (binder) in conglomerato bituminoso dello spessore finito di cm. 5;
- tappeto di usura del tipo polifunzionale ad elevata aderenza dello spessore finito di cm. 4.

Varianti delle strade comunali

Si prevede l'utilizzo della sezione cat. F2 prevista dal DM 05.11.2001 con velocità di progetto minima e massima pari a rispettivamente 40 e 100 km/h.

La carreggiata bidirezionale è prevista con due corsie da m. 3,25 e due banchine pavimentate da m. 1,00 per una larghezza complessiva del pavimentato di m. 8,50.

Due arginelli da m. 1,00 portano la larghezza complessiva della piattaforma e dei margini laterali a metri 10,50.

La sovrastruttura di spessore pari a 40 cm. è costituita da:

- strato di fondazione in misto granulare stabilizzato dello spessore di cm. 25;
- strato di base in tout-venant bitumato dello spessore di cm. 10;
- strato di collegamento (binder) dello spessore di cm. 5.

Le opere d'arte principali

La costruzione della Tangenziale, degli svincoli e delle varianti e dei collegamenti alla viabilità esistente, comporta la realizzazione di una serie di opere d'arte diversificate sia dal punto di vista strutturale che economico, ad iniziare dalle opere di sostegno dei terreni in genere, alle opere di rinforzo dei rilevati, nonché a quelle relative alla sistemazione idraulica delle infrastrutture, quali tombini o trincee drenanti o relative all'adeguamento delle opere irrigue di pertinenza del Consorzio di Bonifica Ledra-Tagliamento, quali nuove linee di tubazioni interrato con pozzetti di consegna, sifoni e canne scolarie in c.a. per i collettori di maggiori dimensioni come il Canale di Martignacco o il Canale di San Vito.

Le opere d'arte di maggiore importanza sono le seguenti:

Viadotto sulla A23 (opera 21)

Trattasi, in realtà, di un sistema composto da due viadotti simmetrici con impalcati a piastra continua in c.a.p. costruito in opera su luci di $20,00 + 3 \times 30,00 + 40,00 + 3 \times 30,00 + 20,00$ m per un totale di 260,00 m, a doppia carreggiata su pile e fondazioni indipendenti. Le due piastre di impalcato hanno una sezione trasversale costante del tipo ad ala di gabbiano con nucleo pieno dello spessore strutturale di 1,30 m. (1,80 m. sulla campata centrale di luce maggiore), e due mensole laterali rastremate di larghezza pari a 2,20 m. con spessore variabile da 45 a 20 cm. circa. In corrispondenza delle pile l'impalcato presenta un ringrosso della sezione corrente di nucleo per poter assorbire i forti momenti negativi.

Le larghezze delle piastre sono pari a 11,80 m., di cui 9,50 m. pavimentati.

Le pile vengono realizzate in c.a. con una forma a doppio stelo con base unica rettangolare, e portano in testa quattro apparecchi di appoggio. Le fondazioni sono di tipo diretto vista la natura dei terreni (ghiaie compatte).

Ponte sul Torrente Cormor (opera 18)

Trattasi di un manufatto con impalcato a piastra continua in c.a.p. realizzato in opera su luci da m. $20,00+3*28,00+46,00+3*28,00+20,00$ per un totale di 254,00 metri misurati tra gli assi appoggi spalle. La struttura di impalcato è sostanzialmente simile a quella precedentemente descritta con uno spessore del nucleo pari a 1,10 m; sono sempre presenti i ringrossi in corrispondenza delle pile. In questo caso l'impalcato ha le seguenti dimensioni trasversali di ingombro pari a m. 21,40, di cui m. 18,00 pavimentati. Anche le pile e le spalle in c.a. mantengono le stesse caratteristiche di quelle del viadotto sull'A23, con l'unica differenza che per le fondazioni, per evitare i pericoli di un possibile scalzamento, si prevede l'impiego di pali trivellati a grande diametro. La quota del piano

finito dell'impalcato è stata calcolata in modo tale da garantire un ampio franco dall'intradosso rispetto ai massimi livelli di piena prevedibili.

Ponti sul Torrente Cormor (opera 2a - 2b)

Trattasi di due manufatti con impalcato a piastra continua in c.a.p. realizzati in opera:

2a - su luci da $20,00+3*30,00+40,00+3*30,00+20,00$ m per un totale di 260,00 m e

2b – su luci da $2 *26,00$ m per un totale di 52,00 m misurati tra gli assi appoggi spalle.

La struttura di impalcato è sostanzialmente simile a quella sopra descritte con uno spessore del nucleo pari a 1,10 m; sono sempre presenti i ringrossi in corrispondenza delle pile.

In questo caso l'impalcato ha le seguenti dimensioni trasversali di ingombro pari a m. 13,90, di cui m. 10,50 pavimentati.

Le pile e le spalle in c.a. mantengono le stesse caratteristiche di quelle del viadotto sull'A23, con fondazioni di tipo diretto.

Viadotto sullo svincolo a rotatoria (opera 1,8,19)

Trattasi di manufatti con impalcato a piastra continua in c.a.p. realizzato in opera su tre luci da $26,00+33,00+26,00$ m per un totale di 85,00 m misurati tra gli assi appoggi spalle. La struttura di impalcato è sostanzialmente simile a quella sopra descritte con uno spessore del nucleo pari a 1,10 m; sono sempre presenti i ringrossi in corrispondenza delle pile.

Le dimensioni trasversali di ingombro sono pari a m. 15,30, di cui m.10,50 pavimentati.

Le pile e le spalle in c.a. mantengono le stesse caratteristiche di quelle dei viadotti sull'A23, con fondazioni di tipo diretto.

Galleria artificiale sotto lo svincolo a rotatoria con la SP 89 (opera 15)

Trattasi di una struttura a singola luce con impalcato realizzato con n° 111 travi prefabbricate in c.a.p. di altezza 65 cm. di sezione rettangolare cava, varate in semplice appoggio su spalle piene in c.a. e solidarizzate in opera dal getto di completamento della soletta di 25 cm.

La luce interna netta risulta pari a 12,30 m, la luce di calcolo tra gli appoggi risulta pari a 13,10 metri, mentre la lunghezza dell'impalcato, misurata lungo l'asse della tangenziale, risulta pari a 80,00 metri. Il franco minimo misurato fra intradosso delle travi e pavimentazione stradale risulta pari a 5,15 metri. Le spalle hanno fondazioni dirette.

Opere di sottopasso della Tangenziale per la viabilità agricola

Trattasi di opera a telaio aperto o chiuso in c.a. con luce interna netta da 6,00 m e altezza libera 5,00 m, destinata alla realizzazione di sottopasso per strada vicinale.

La realizzazione dell'impalcato è prevista con dalles prefabbricate in c.a.p. dello spessore di m 0,30 varate sulle murature in elevazione e solidarizzate a queste e tra loro da un getto di completamento in opera di identico spessore.

Le opere di mitigazione ambientale

Il progetto del II° lotto della Tangenziale sud di Udine è corredato da una serie di interventi di mitigazione finalizzati a minimizzare gli effetti ambientali indotti dalle opere di progetto e a

compensare gli impatti maggiormente rilevanti mediante interventi di restauro ambientale di aree finalizzate alla rinaturalizzazione.

In particolare sono stati adottati interventi di mitigazione sulla componente ambiente idrico con:

1. raccolta e trattamento delle acque di piattaforma stradale in aree sensibili;
2. impianti di raccolta e trattamento delle acque di piattaforma stradale;
3. dispersione delle acque meteoriche di ruscellamento superficiale delle aree agricole ("trinca drenante") e convogliamento nei bacini di dispersione;
4. bacini di dispersione delle acque di ruscellamento superficiale e di piattaforma stradale post trattamento;
5. recapiti in corpi idrici superficiali (Cormor).

Interventi di mitigazione a fini naturalistici-paesaggistici sono stati adottati per migliorare in generale l'inserimento dell'opera nel paesaggio, che hanno assunto anche funzioni di ricostruzione di habitat per la fauna, comprendenti la formazione di aree prative, fasce e macchie boscate, trapianto di zolle di prati stabili interessati dalle opere in aree contigue, in coerenza con quanto previsto dalla normativa sui prati stabili (LR 9/05), e l'acquisizione di aree a prato naturale magro di buone/ottime condizioni ecologiche entrambi da avviare a gestione conservativa da parte di Enti competenti, interventi di miglioramento della vegetazione esistente, nonché interventi di mascheramento dei viadotti e arredo delle rotatorie.

Relativamente alla fauna sono state previste recinzioni faunistiche lungo i tratti in trincea, sovrappassi per corridoi della fauna di grandi dimensioni e sottopassi per corridoi della fauna di grandi e medio-piccole dimensioni, inclusi interventi specifici per la protezione degli attraversamenti degli anfibi da localizzarsi presso la bretella di collegamento alla SS 13 nel territorio di Campoformido.

Per compensare gli effetti dell'opera sul settore agricolo sono stati predisposti lungo il tracciato sopra e sottopassi agricoli, il ripristino della viabilità di servizio rurale intercettata dai tracciati di progetto, operando sia con tratti di ricucitura della rete esistente sia con nuovi tratti generalmente paralleli all'opera in progetto, nonché l'allargamento di 3 ponticelli esistenti, ritenuti strategici nei percorsi agricoli, al fine di agevolare il transito dei mezzi agricoli di dimensioni maggiori.

In corrispondenza della vicinanza del tracciato alle abitazioni, per mitigare l'impatto acustico sono state previste barriere fonoassorbenti sul viadotto sulla SR353 e lungo le rampe di raccordo con la sottostante rotatoria.

Il progetto prevede infine la realizzazione di specifici interventi di compensazione e restauro ambientale che comprendono, oltre ai sopra citati bacini di dispersione delle acque, con preminente funzione idraulica, ma che possono costituire habitat di interesse naturalistico e ambientale, e quelli che interessano i prati stabili naturali, la riqualificazione ambientale delle aree del rilevato dismesso della SP 95 e delle aree di intersezione tra la SP 95 e la SP 10, a nord di Sclaunico, con la ricostituzione arboreo-arbustiva della superficie occupata dal tratto dismesso

della SP 95 mentre per l'intersezione SP 95-SP 10 si prevede la realizzazione di ampie superfici prative e la piantumazione di essenze arboreo-arbustive delle aree di bordo.

3 – LA VARIANTE AL PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE

I contenuti della Variante

La Variante allo strumento urbanistico generale del Comune di Lestizza introduce nel livello operativo il “*Collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – tangenziale sud di Udine - Il lotto*” nella formulazione riferita al progetto preliminare approvato con deliberazione della Giunta regionale n° 1158 del 21/06/2012.

La zonizzazione del PRGC vigente contiene infatti la previsione del tracciato della Tangenziale in una versione precedente, introdotta con la Variante n° 9, approvata con DCC del 12/05/2005, n° 26, la cui esecutività veniva confermata con DPGR n° 0342/Pres. del 04/10/2005.

Si tratta quindi di modificare il tracciato già presente nello strumento urbanistico vigente e di introdurre le opere di mitigazione previste dal progetto preliminare approvato nel 2012.

In sintesi i contenuti della presente Variante al PRGC consistono:

1. nella planimetria della zonizzazione vigente, delle modifiche conseguenti alla correzione del tracciato ivi riportato con quello del progetto preliminare approvato nel 2012, inclusa l'introduzione delle opere di mitigazione connesse e dell'intervento di compensazione derivante dagli esiti della conferenza preliminare dell'Accordo di programma di data 31.07.2017;
2. negli elaborati del piano struttura, delle modifiche conseguenti alla correzione del tracciato ivi riportato con quello del progetto preliminare approvato nel 2012, inclusa l'introduzione delle opere di mitigazione connesse;
3. nell'introduzione nelle norme di attuazione del nuovo testo normativo a modifica di parte dell'articolato esistente;
4. nella ridefinizione degli obiettivi e strategie di Piano inerenti la previsione dell'opera in argomento.

Le modifiche al Piano struttura

Per quanto attiene il livello strutturale del PRGC la Variante apporta limitate correzioni di tracciato in adeguamento al progetto preliminare del 2012 e, soprattutto, individua le opere di mitigazione connesse, non presenti nella cartografia vigente.

La Variante inoltre definisce la classificazione aggiornata dell'opera quale viabilità extraurbana regionale di primo livello con riferimento al Piano regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica.

Le modifiche alla zonizzazione

Anche per quanto attiene la planimetria della zonizzazione la Variante apporta limitate modifiche al tracciato già presente nella zonizzazione vigente, riportando le aree di acquisizione così come definite dal progetto preliminare approvato nel 2012. Vengono inoltre introdotte con apposita campitura anche le aree per le opere di mitigazione ambientale, in particolare quelle a nord di Sclaunico al confine con il Comune di Basiliano, modificando da zona omogenea E4 e E4.4 in viabilità due aree al margine del territorio comunale e per l'area in corrispondenza

dell'intersezione tra la SP95 e la SP10, modificando la destinazione da zona di recupero ambientale a viabilità e opere di mitigazione connesse.

Riportando le fasce di rispetto stradale, in ottemperanza all'art. 6, comma 1, lett. b) delle Norme di attuazione del Piano regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica, applicabili sia alla Tangenziale che al tratto della SP10 che la collega alla SP95, così come classificato dal Piano suddetto, sono state apportate correzioni alle fasce della zonizzazione vigente, in particolare in corrispondenza della zona artigianale-industriale 2 della Ferrata, applicando il comma 3, dell'art. 6 delle Norme del Piano Infrastrutture, pari a 20 metri e dell'adiacente zona H2 commerciale, applicando il comma 1, lett. b) delle Norme medesime, pari a 40 metri.

La Variante infine introduce nella zonizzazione (cfr. Elab. C0202) una soluzione a rotatoria in corrispondenza dell'attuale intersezione della SP 95 con la strada comunale Galleriano-Nespolo, quale opera di compensazione strettamente connessa all'opera in argomento, così come definito nella conferenza preliminare dell'Accordo di programma di data 31.07.2017.

Le modifiche alle norme tecniche di attuazione

La Variante introduce all'interno dell'art. 29 - "Viabilità" un nuovo testo e la soppressione di parte dell'articolato esistente, il tutto al fine di disciplinare la realizzazione dell'opera in oggetto.

In particolare la norma precisa che le aree di acquisizione valgono come indicazione di massima e che potranno essere variate, per esigenze tecnico-funzionali, entro le fasce di rispetto stradale qualora non si prevedano ulteriori aree da assoggettare ad esproprio.

Per le fasce di rispetto stradale si fa riferimento all'art. 6 delle Norme di attuazione del Piano regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica.

Viene inoltre definito il divieto di accessi diretti lungo il tracciato principale della Tangenziale sud di Udine.

L'articolato infine descrive la natura e le funzioni delle aree di mitigazione e riqualificazione ambientale, così come contenute nel progetto preliminare approvato nel 2012.

Le modifiche agli obiettivi e strategie

La Variante modifica il testo inerente gli obiettivi e strategie, introducendo tra gli obiettivi quello del miglioramento del livello di servizio per collegamenti regionali e interregionali e, nell'ambito delle strategie, il recepimento delle previsioni contenute nel piano sovraordinato (il Piano regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica) e la definizione dei livelli di cogenza riferiti alle modifiche che superano i limiti di cui all'art. 4, comma 1, lett. d) della LR 21/2015 e l'introduzione del divieto di accessi diretti lungo il tracciato principale della Tangenziale sud di Udine.

Elenco elaborati della Variante

SUB. C - COMUNE DI LESTIZZA

Elab.	Titolo	scala
C0100	Relazione di variante	
C0201	Zonizzazione - Stato di fatto	1:6000
C0202	Zonizzazione - Variante	1:6000
C0301	Piano Struttura - Stato di fatto	1:10000
C0302	Piano Struttura - Variante	1:10000
C0400	Estratto Norme tecniche di attuazione - Testo Vigente e Variante Estratto Obiettivi. Strategie - Testo Vigente e Variante	
C0500	Relazione paesaggistica	
C0600	Relazione geologica	
C0700	Asseverazioni e attestazioni	

4 – GLI ASPETTI PROCEDURALI

Come già detto in premessa, il percorso procedurale per l'introduzione del *“Collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – tangenziale sud di Udine - Il lotto”* nello strumento urbanistico generale comunale prevede l'adozione dello strumento dell'accordo di programma, disciplinato dagli articoli 19 e 20 della LR n° 7/2000, con soggetto promotore la Regione FVG, come indicato nella deliberazione della Giunta regionale n° 32 del 13/01/17.

Pertanto in allegato all'Accordo di Programma vengono riportati gli elaborati grafici e testuali che costituiscono la Variante al PRGC vigente.

A conclusione dell'iter approvativo dell'Accordo tali elaborati potranno subire delle integrazioni in rapporto ad eventuali interventi di compensazione accordati durante la procedura negoziale.

Per quanto attiene l'iter procedurale della Variante, l'art. 20 della LR n° 7/2000 chiarisce che *“l'accordo di programma approvato con decreto del Presidente della Giunta regionale determina le eventuali conseguenti variazioni agli strumenti urbanistici comunali, qualora l'adesione del Sindaco allo stesso sia ratificata dal Consiglio comunale entro trenta giorni a pena di decadenza”*.

Con l'entrata in vigore dell'accordo di programma, efficace il giorno successivo alla pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione del medesimo, entra parimenti in vigore la presente Variante al PRGC.

VISTO: IL PRESIDENTE