

Direzione centrale difesa dell'ambiente,
energia e sviluppo sostenibile
Prot. n. 0045524 / P
Data 05/08/2022
Class

	
REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA	
DIREZIONE CENTRALE DIFESA DELL'AMBIENTE, ENERGIA E SVILUPPO SOSTENIBILE	
tel + 39 040 377 4546 fax + 39 040 377 4513	ambiente@regione.fvg.it ambiente@certregione.fvg.it I - 34133 Trieste, via Carducci 6

SVA/VIA/572

Riferimento: **[ID: 8102]**

Al Ministero della Transizione Ecologica
Dipartimento sviluppo sostenibile
Direzione generale valutazioni ambientali
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS
VA@pec.mite.gov.it

Al Ministero della Transizione Ecologica
Commissione Tecnica PNRR-PNIEC
COMPNIEC@PEC.mite.gov.it

Oggetto: D.lgs. 152/2006. Procedura di V.I.A./PNRR, ai sensi dell'art. 23 del decreto legislativo 152/2006 per il "Progetto Definitivo PRG e ACC del P.M. Cagnacco ed opere sostitutive dei PL interferenti, nell'ambito del Completamento del Nodo di Udine" in Comune di Udine, Pozzuolo del Friuli e Pavia di Udine. Proponente: RFI S.p.A. **Comunicazione.**

In relazione alla procedura di VIA di cui all'oggetto si inoltrano, per gli eventuali seguiti di competenza, i pareri pervenuti da parte del Servizio pianificazione territoriale, paesaggistica e strategica della Direzione Centrale infrastrutture e territorio della Regione FVG prot. 83705 di data 1 agosto 2022 e del Consorzio Sviluppo Economico del Friuli prot. 2243 di data 22 luglio 2022.

In particolare, il Servizio pianificazione territoriale, paesaggistica e strategica evidenzia la funzione del tutto residuale ed eccentrica della funzione residenziale del PL di via Casali Caiselli a Lumignacco al Km 6+926, chiedendo venga presa in considerazione l'alternativa progettuale prevista dal Piano Territoriale Infraregionale, la cui variante n. 7 è stata approvata con D.P.Reg. n. 524 /Pres dd. 07.04.2020 e pubblicata sul BUR n. 17 dd. 22.04.2020, e venga intrapreso un confronto con il soggetto titolare della funzione di pianificazione urbanistica per l'area in questione (COSEF).

Viene, inoltre, segnalato il contrasto con alcuni Piani Regolatori Comunali e con il Piano Territoriale Infraregionale, nonché una carenza nel livello di dettaglio negli elaborati progettuali.

Tali nuove informazioni e conoscenze messe a disposizione dagli Uffici regionali dovranno trovare opportuno riscontro nel parere regionale, espresso nella forma del parere del Presidente di Regione su conforme deliberazione giuntale, che verrà discusso nelle più brevi tempistiche possibili e di cui si prega di voler tenere conto.

Per eventuali chiarimenti in merito si prega di far riferimento all'ing. Daniele Tirelli (tel. 040 377-4152).

Distinti saluti

IL DIRETTORE CENTRALE
- ing. Massimo Canali -
documento informatico sottoscritto
digitalmente ai sensi del D.Lgs. n. 82/2005

Prot. N. 0083705 / P / GEN
dd. 01/08/2022

AMM: r_friuve
AOO: grfvg

 REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA	
DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE e TERRITORIO	
Servizio pianificazione paesaggistica, territoriale e strategica	pianificazioneterritoriale@regione.fvg.it territorio@certregione.fvg.it tel + 39 040 377 4120 fax + 39 040 377 4110 I - 34133 Trieste, via Carducci 6

Protocollo n. TBP / 1.410
(rif. pratica: 63638/2022/ZAMA)
dd. 14/07/2022

Rif.: SVA-VIA/572
vs. prot. 40038 dd. 11/07/2022

**Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e
sviluppo sostenibile**

Servizio valutazioni ambientali

ambiente@certregione.fvg.it

Anticipata via mail:

daniele.tirelli@regione.fvg.it

e per conoscenza

Spett.

Comune di UDINE

protocollo@pec.comune.udine.it

Spett.

Comune di POZZUOLO DEL FRIULI

comune@pec.com-pozzuolo-del-friuli.regione.fvg.it

Spett.

Comune di PAVIA DI UDINE

comune.paviadiudine@certgov.fvg.it

Oggetto: **Procedura di V.I.A./PNRR ai sensi dell'art. 23 del D.lgs. 152/2006 per il "Progetto Definitivo PRG e ACC del P.M. Cargnacco ed opere sostitutive dei PL interferenti, nell'ambito del Completamento del Nodo di Udine" in Comune di Udine, Pozzuolo del Friuli e Pavia di Udine. Proponente: RFI S.p.A. VIA-572. PARERE.**

Si riscontra la richiesta di parere prot. 40038 dd. 11/07/2022 relativa alle opere descritte in oggetto, accolta al protocollo n. GRFVG-GEN-2022-63638 del 14/07/2022, con la quale il Servizio valutazioni ambientali della Direzione centrale Difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, ha richiesto di esprimere il proprio parere di competenza entro 15 giorni dal ricevimento della richiesta di parere ai fini della predisposizione del parere unico della Regione.

In riferimento all'istanza di avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale presentata da RFI spa con nota del 02/03/2022 prot. 26393 al Ministero della transizione ecologica, si rileva che "la documentazione è corredata anche dalla relazione paesaggistica ex DPCM 12 dicembre 2005, al fine di consentire con il concerto del MiC il rilascio dell'autorizzazione di cui all'art. 146 del D.lgs. 42/2004 e s.m.i., in conformità a quanto stabilito dall'art. 25, comma 2-quinquies, del D.lgs. 152/2006."

Descrizione delle opere

Lo studio riguarda il completamento del nodo ferroviario di Udine ed in particolare l'attivazione del Posto Movimento (PM) Cargnacco che sarà la località in cui verranno concentrati gli attuali flussi merci destinati ai raccordi del Nodo di Udine. Nel nodo confluiscono 4 linee provenienti da Tarvisio (Pontebbana), Trieste/Gorizia, Cervignano e Mestre/Treviso, nonché la linea Udine-Cividale del Friuli, in gestione alla "Ferrovia Udine-Cividale" di proprietà della Regione FVG. Dal 2000 è entrata in esercizio, inoltre, la linea di circonvallazione che ha origine nell'attuale Bivio Cargnacco a Sud di Udine

(Linea Cervignano-Udine) e incrocia, a livelli almetrici sfalsati, le linee da/per Gorizia e da/per Cividale e termina a nord della città nella stazione di PM VAT. L'obiettivo dell'intervento è di instradare il traffico merci sulla linea di circonvallazione, liberando la stazione di Udine e il centro cittadino, razionalizzare il transito del traffico merci sulle linee afferenti e ottimizzare gli stazionamenti per il traffico viaggiatori.

INTERVENTI

Gli interventi principali sull'infrastruttura ferroviaria sono i seguenti:

- il raddoppio di un tratto della linea Udine - Palmanova, tra la Prog Km 6+500 e la Prog Km 8+400. Il binario di raddoppio si collega a quello previsto dalla progettazione preliminare della tratta PM Cargnacco - Strassoldo;
- la realizzazione del nuovo bivio tra la linea Udine - Palmanova e la linea di Cintura di Udine;
- la realizzazione del nuovo fascio binari del PM Cargnacco;
- la soppressione di 4 passaggi a livello nei comuni di Pavia di Udine e di Pozzuolo del Friuli:
 - PL di via Casali Caiselli a Lumignacco al Km 6+926 ed affiancato alla Roggia di Palma che attualmente viene attraversata mediante la presenza di un'opera in c.a. realizzata per i rispettivi binari (linea e dorsale);
 - PL Km 7+416 che interseca una strada campestre;
 - PL Km 7+990 in località Cortello intersecante Via delle Ferrovia;
 - PL agricolo al Km 10+311, ubicato a Risano dopo la stazione.

All'opera ferroviaria sono collegate opere stradali predisposte per garantire la continuità funzionale dei collegamenti stradali trasversali al tratto di linea oggetto di potenziamento ed inoltre opere civili significative:

- la realizzazione di tre nuovi sottopassi nei comuni di Pavia di Udine e di Pozzuolo del Friuli rispettivamente alle progressive km 7+187, 8+019 e 10+311:
 - SL01 sottopasso ferroviario "Lumignacco" (km 7+187) e relativo intervento di riorganizzazione viaria, a sostituzione del PL di via Caiselli a Lumignacco al km 6+926 e a sostituzione del PL km 7+416 a servizio di una strada vicinale. L'intervento comprende due rotatorie di progetto e i relativi raccordi alla viabilità esistente che prevedono due opere di attraversamento della Roggia di Palma;
 - SL02 sottopasso ferroviario "Cortello" (km 8+019), a sostituzione del PL km 7+990 in località Cortello lungo Via delle Ferrovia, comprensivo della viabilità di raccordo con la rete viaria esistente;
 - SL03 sottopasso ferroviario "Risano" (km 10+311), a sostituzione del PL al km 10+311 a servizio di una strada podereale;
- IN01 nuova opera di sotto-attraversamento della ferrovia della Roggia di Palma al km 6+929;
- IN02 spostamento dei collettori fognari gestiti dal CAFC posti in parallelo alla ferrovia per garantire le distanze indicate dalla norma sui parallelismi tra condotte e ferrovie (DM 4 aprile 2014);
- FA01 fabbricato tecnologico ACC (tipologia T2 a due piani, dotato di tetto a falde, con cabina MT/BT ed un ufficio UM al primo piano) nel comune di Pavia di Udine ad ovest della linea ferroviaria Udine Palmanova, posto in corrispondenza del km 7+476;
- la realizzazione di n. 5 barriere antirumore di tipo HS a standard FS "verticalizzate", di altezza variabile tra 2 m p.f. e 7.5 m p.f.;
- la demolizione dell'impianto di Risano.

ASPETTI URBANISTICI

A seguito degli approfondimenti effettuati in relazione alla richiesta, si evidenzia che per quanto riguarda gli aspetti urbanistici lo scrivente Servizio fornisce il proprio contributo per l'inquadramento urbanistico degli strumenti di pianificazione riguardanti l'area (Piano Urbanistico Regionale Generale, Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica, Piano Regolatore Generale Comunale dei Comuni di Pavia di Udine, Pozzuolo del Friuli, Udine, e Piano Territoriale Infraregionale dell'Ambito ZIU nei comuni di Udine – Pavia di Udine – Pozzuolo del Friuli), dando conto altresì dell'esito di una prima verifica (quella utile a soddisfare la finalità del momento valutativo in atto, la VIA) condotta in ordine alla coerenza del progetto con le previsioni di detti strumenti urbanistici.

In alcuni casi, le note che seguono concludono la trattazione del paragrafo ponendo all'attenzione talune incongruenze del progetto, rispetto al livello della vigente pianificazione assunta a termine del confronto. Si tratta di incongruenze che, nella ovvia prospettiva di un loro necessario superamento, sono comunque da soppesare in maniera differente a seconda dello strumento di pianificazione cui vanno relazionate: una difformità segnalata in rapporto allo strumento urbanistico comunale e a qualsiasi altro piano costituito da previsioni direttamente efficaci sull'assetto dei suoli, equivale com'è noto a una condizione ostativa all'acquisizione del titolo abilitativo per la realizzazione dell'opera; un'incoerenza del progetto che dovesse manifestarsi al confronto con uno strumento di pianificazione territoriale sovraordinato di altra natura, ossia non direttamente incidente sul regime della proprietà, assumerebbe invece un significato diverso dal precedente, inducendo a porre rimedio alla criticità rilevata, operando con correttivi all'alta scala degli obiettivi, delle direttive e delle strategie di livello regionale che connotano lo strumento stesso.

Tale considerazione, del pari, si riflette in misura diversa anche in riferimento agli interventi di adattamento/adeguamento/aggiornamento dei piani che materialmente dovranno essere modificati (negli allegati tecnici che li compongono) per riconfigurarsi nella forma indispensabile a riconoscere la coerenza e la conformità del progetto in esame; dunque, preminentemente interventi di variazione agli azzonamenti e alle norme tecniche di attuazione, per gli strumenti urbanistici generali, attuativi e assimilabili, mentre attività tecniche progettuali di revisione e coordinamento con le politiche del territorio, con gli indirizzi, con i criteri strategici propri degli elementi della pianificazione territoriale generale e di settore di livello regionale.

Ciò premesso, di seguito si illustra la strumentazione urbanistica che disciplina il contesto in cui ricade l'area in argomento.

Piano Urbanistico Regionale Generale (PURG)

Lo strumento urbanistico di livello regionale vigente è il Piano urbanistico regionale generale (PURG) che è stato approvato con DPGR n. 0481/Pres. del 05.05.1978 e successive varianti.

Relativamente alle aree oggetto dell'intervento, il PURG, indica graficamente il tracciato di una "Ferrovia a doppio binario in costruzione" e nella parte ad est della linea ferroviaria, un "Ambito degli agglomerati industriali di interesse regionale" di tipo D1; nella parte ad ovest, risultano rappresentati un "Ambito di interesse agricolo" di tipo E6 e un "Ambito degli altri sistemi insediativi". Il PURG nell'area d'intervento non individua la viabilità di interesse locale.

L'art. 37 "Zona omogenea D" delle NTA di PURG prevede che i PRGC si attuino attraverso piani attuativi.

L'art. 10 "Ambiti di interesse agricolo" delle NTA prevede che gli strumenti urbanistici comunali debbano permettere nelle aree idonee un razionale sviluppo della rete irrigua e delle infrastrutture di servizio agricolo, salvaguardando e riservando il massimo possibile l'attività ai fini produttivi agricoli.

L'art. 52 "Viabilità" delle NTA stabilisce in capo ai PRGC l'organizzazione della viabilità locale, la classificazione e la progettazione delle strade.

Le previsioni progettuali pertanto paiono compatibili con i contenuti del PURG.

Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica (PRITMML)

Tale Piano è lo strumento attraverso il quale la Regione svolge le proprie funzioni di pianificazione in materia di infrastrutture di trasporto e logistica ed è stato approvato con DPGR. n. 300/Pres del 16.12.12.

L'elaborato "Rete delle infrastrutture della logistica, delle merci e dell'intermodale" di tale Piano riconosce la linea ferroviaria Udine - Palmanova e la circonvallazione di Udine come Rete di primo livello da potenziare. Inoltre in tale elaborato viene riconosciuto il Corridoio Adriatico Baltico – N-S lungo la direttrice Udine – Cervignano del Friuli.

All'art. 8 – Contenuti delle Norme Tecniche di Attuazione del PRITMML, il Piano riconosce la tratta ferroviaria Tarvisio - Udine, con le relative diramazioni verso Cervignano del Friuli e i terminali portuali di Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro quale segmento in territorio regionale del Corridoio Adriatico Baltico e acquisisce la direttrice del Corridoio V - Progetto Prioritario n. 6 nell'attraversamento del territorio regionale al fine di potenziare le connessioni tra l'asse Nord-Sud e l'asse Est-Ovest, con particolare riferimento al raddoppio della tratta Palmanova - Udine quale collegamento tra il Corridoio V - Progetto Prioritario n. 6 e la tratta Pontebbana.

Le previsioni progettuali pertanto risultano compatibili con le indicazioni contenute nel PRITMML.

Strumentazione urbanistica comunale vigente (PRGC)

Comune di Udine

Lo strumento urbanistico vigente nel comune di Udine è la variante n. 28 al PRGC.

Le aree interessate dal progetto ricadono in zona "FERR – Infrastrutture ferroviarie".

L'art. 52 – "Infrastrutture ferroviarie" delle NTA di PRGC stabilisce che la zona comprende le aree destinate a viabilità ferroviaria e relativi scali merci e le destinazioni d'uso ammesse sono trasporto di persone e merci, attrezzature, impianti, magazzini per il materiale rotabile e ogni altra funzione connessa al trasporto ferroviario di persone e di cose.

Gli interventi qui proposti risultano essere quindi compatibili con l'assetto azzonativo dello strumento urbanistico comunale.

Comune di Pavia di Udine

Al confronto con il vigente PRGC, il progetto proposto interessa più zone urbanistiche. In particolare:

- zona ferroviaria;
- zona "D1a Destinazione produttiva";
- zona "D1c Destinazione agricola";
- zona "D1e Aree verdi con obbligo di rilevati antirumore";
- zona "E4 Aree agricole di interesse paesaggistico";
- zona "E6 Zona agricola";
- zona "B3 Zona residenziale di completamento dell'edilizia rada esistente";
- zona "Verde privato".

Inoltre il vigente PRGC individua la viabilità esistente e quella di progetto indicando la previsione di una nuova viabilità di collegamento tra il passaggio a livello sito al Km 7+416 e la via Casali Caiselli, diversa rispetto a quella proposta da RFI.

L'art. 15.2 – "Ferrovia Udine - Cervignano" delle NTA del vigente PRGC, stabilisce che il piano individua le opere esistenti e le previsioni viarie per la soppressione dei passaggi a livello.

L'art. 15.4 – "Dimensioni della viabilità comunale di progetto" delle NTA prevede che la viabilità comunale di progetto, debba avere una carreggiata di larghezza non inferiore a 6,00 ml e almeno un marciapiede, nelle zone abitate, largo non meno di 1,50 ml.

L'art. 10.3 "Zona omogenea D1" delle NTA stabilisce che l'ambito di zona D1 è soggetto alle previsioni zonizzative e alle Norme di attuazione del Piano Territoriale Infraregionale e che il PRGC riprende solo gli elementi ritenuti di valenza strutturale (e come tali invarianti); la zona D1e prevede inoltre che nell'area antirumore ad argine della ferrovia a ridosso di Lumignacco si dovrà realizzare un rilevato in terra che partendo dai margini dell'area preveda altezze non inferiori a mt 6,00 ed una larghezza in sommità non inferiore a 2,00 ml. Il rilevato dovrà essere piantumato con alberature ad alto fusto (scelte prevalentemente tra essenze sempreverdi) e arbusti disposti a formare una fitta barriera a difesa dell'abitato di Lumignacco.

Rispetto a tali contenuti urbanistici, per gli interventi qui proposti non si ravvisano idonee condizioni di compatibilità con l'assetto azzonativo del PRGC.

A fronte, dunque, di un'eventuale approvazione del progetto nelle forme in esame, a integrazione della documentazione di questo ultimo, dovrà provvedersi unendovi tutti gli elementi grafici e normativi necessari al supporto della variante urbanistica che si sostanzierà per il piano comunale vigente.

Comune di Pozzuolo del Friuli

Le aree interessate dal progetto ricadono parte in zona Ferrovia, parte in zona omogenea D1 – Industriale di interesse regionale e parte in zona E4/1 Agricola a ridosso di grandi infrastrutture, all'interno della fascia di rispetto della viabilità. In corrispondenza del passaggio a livello al Km 7+990 in località Cortello, non è prevista la realizzazione del nuovo sottopasso e della viabilità di collegamento con l'esistente rotatoria situata in Comune di Pavia di Udine all'interno della zona industriale.

L'art. 13 – “Zona D1 (industriale) di interesse regionale” delle Norme Tecniche di Attuazione del vigente PRGC stabilisce che in tale zona il Piano regolatore comunale si attua mediante il Piano Territoriale Infraregionale (PTI) e le destinazioni d'uso della Zona D1 sono disciplinate dallo stesso PTI.

L'art. 26 – “Infrastrutture, impianti e reti energetiche” delle NTA del vigente PRGC in relazione alle infrastrutture stradali prevede che il piano confermi la viabilità di valenza strategica per la zona D1, esistenti o di previsione e proponga limitati interventi a livello di viabilità locale di collegamento e di quartiere; in relazione alle infrastrutture ferroviarie il PRGC conferma l'assetto della infrastruttura esistente, registra le previsioni del suo potenziamento, dotandola di adeguati limiti di rispetto, all'interno delle quali sono ammesse opere di sistemazione e di potenziamento.

Anche in questo caso, come nel confronto con la situazione urbanistica del comune di Pavia di Udine, gli interventi in progetto evidenziano alcune condizioni di incompatibilità rispetto all'assetto azzonativo dello strumento urbanistico comunale vigente.

L'eventuale approvazione del progetto nelle forme in esame, richiederebbe l'integrazione della documentazione tecnica utile e indispensabile – in quanto a elementi grafici e normativi - a supportare la variante urbanistica che ne deriverebbe al PRGC vigente.

Piano Territoriale infraregionale (PTI) vigente

L'art. 65 della L.R. 3/2015 stabilisce che per il perseguimento dei fini istituzionali limitatamente agli ambiti degli agglomerati industriali sono attribuite ai Consorzi di sviluppo economico locale le funzioni di pianificazione territoriale. Tali funzioni si esplicano attraverso la redazione di PTI di cui all'art. 14 della L.R. 5/2007, o, esclusivamente per le zone D1 di competenza, attraverso la predisposizione di piani particolareggiati di iniziativa pubblica all'interno di un territorio del singolo Comune interessato, d'intesa con il Comune stesso (Piano Attuativo Comunale - P.A.C.).

Lo strumento urbanistico vigente nelle aree di competenza del Consorzio di sviluppo economico del Friuli (COSEF) è il Piano Territoriale Infraregionale (PTI) dell'Ambito ZIU nei comuni di Udine – Pavia di Udine – Pozzuolo del Friuli, la cui variante n. 7 è stata approvata con D.P.Reg. n. 524 /Pres dd. 07.04.2020 e pubblicata sul BUR n. 17 dd. 22.04.2020.

L'area della presente proposta progettuale, coinvolge:

- la zona “Ferrovia” - Zona ferroviaria consortile -includendo la linea ferroviaria Udine-Cervignano e la circonvallazione di Udine;
- la zona “Ambiente e Paesaggio” interessando una Zona per servizi complementari, una zona di Elementi naturalistici-paesaggistici-morfologici di previsione e un'ulteriore area di Elementi naturalistici-paesaggistici-morfologici esistenti;
- la zona “Servizi” interessando un'area destinata a Impianto di depurazione acque reflue e relativo ampliamento, un'area destinata ad Altri impianti tecnologici e un'area di Verde pubblico attrezzato e di connettivo;
- la zona “Produttive” interessando una Zona per insediamenti artigianali/industriali.

Il PTI riconosce i tre passaggi a livello esistenti siti al Km 6+926, al Km 7+416 e al Km 7+990 e contiene la previsione di una nuova viabilità di collegamento tra il passaggio a livello sito al Km 7+416 e la via Casali Caiselli, diversa rispetto a quella proposta da RFI. Inoltre lo stesso PTI non prevede la realizzazione del sottopasso al Km 7+990, nè la viabilità di collegamento tra il sottopasso e l'esistente rotatoria ricompresa nella Zona per insediamenti produttivi e individuata quale Viabilità di supporto strutturale.

L'art. 22 “Viabilità Stradale” delle NTA del PTI stabilisce che il Piano individui la rete stradale, esistente e di progetto - come da Tavola di Zonizzazione - articolandola dal punto di vista funzionale in: viabilità di supporto strutturale costituita dalle dorsali Nord-Sud ed Est-Ovest; viabilità di collegamento locale (via Casali Caiselli); viabilità di servizio ai lotti le rimanenti strade.

L'art. 23 “Ferrovia” delle NTA conferma il tratto ferroviario della circonvallazione di Udine ricadente nell'Ambito ed appartenente alla rete ferroviaria dello Stato.

Pertanto, in base a quanto sopra espresso, gli interventi previsti non appaiono compatibili con le previsioni del PTI vigente. All'approvazione del progetto, qualora non conforme al PTI in atto, si renderebbe necessario predisporre anche gli atti tecnici con cui costituire gli elementi di variante allo strumento di pianificazione territoriale infraregionale,

ricordando che alla modifica del PTI, in ogni caso non si potrà che pervenire contestualmente all'approvazione delle varianti dei corrispondenti PRGC.

ASPETTI PAESAGGISTICI

Il Servizio Pianificazione paesaggistica, territoriale e strategica della Direzione Infrastrutture e territorio della Regione si esprime in base alle competenze definite dal D.lgs. 42/2004 e s.m.i., art. 146 e dalla L.R. 5/2007, art. 60, co. 3.

Contesto paesaggistico e opere in progetto

L'intervento in oggetto ricade nei Comuni di Udine, Pozzuolo del Friuli e Pavia di Udine. L'area oggetto di intervento si trova nell'Ambito di paesaggio n. 8 "Alta pianura friulana e isontina".

Il territorio contermina alle infrastrutture di trasporto ferroviario e stradale è sub pianeggiante ed è caratterizzato da nuclei urbani a bassa densità insediativa, aree agricole connotate da seminativi intensivi in rotazione e strutture naturali e/o naturaliformi dislocate al margine del sedime ferroviario o in corrispondenza dei limiti delle aree coltivate.

Le opere in progetto interferiscono con la Roggia di Palma nel tratto di attraversamento dell'abitato di Lumignacco, inoltre è interferita la fascia di rispetto disposta dal PPR FVG a tutela del complesso della Villa Caiselli Carlutti.

L'autorizzazione paesaggistica si rende necessaria per la presenza di due beni paesaggistici in corrispondenza degli interventi previsti. Nello specifico, parte delle aree di intervento ricadono in corrispondenza della "Roggia di Palma" che risulta essere un bene tutelato ai sensi del D.lgs. 42/2004:

- art. 136 "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico" ("Rogge di Udine e Palma");
- art. 142, comma 1, lettera c) "*i fiumi, i torrenti ed i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piede degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna*" (cod. asta 519).

Inoltre, un intervento interferisce con la parte perimetrale dell'Ulteriore contesto individuato in aderenza di un bene immobile di valore culturale denominato "Villa Caiselli Carlutti".

I tratti di interferenza diretti con beni tutelati sono individuati in quattro punti lungo la Roggia di Palma, in corrispondenza dell'abitato di Lumignacco:

1. all'innesto del ramo orientale della viabilità (parte del SL01) predisposta in vece del passaggio a livello da sopprimere lungo via Casali Caiselli;
2. in corrispondenza dell'attraversamento ferroviario (IN01);
3. all'innesto del ramo occidentale del tratto di viabilità (parte del SL01) da innestare all'altezza del bivio tra via Bellini e via Casali Caiselli;
4. in corrispondenza con il tratto occidentale della viabilità realizzata a corollario del sottopasso di via Cortello (parte del SL02) (interferenza con la fascia di tutela dei 150 m del corso d'acqua).

In relazione alle prescrizioni del PPR ritenute di maggiore rilievo, RFI propone le seguenti azioni di progetto:

- a) gli interventi sul canale artificiale non alterano il tracciato e/o la sezione esistente garantendo la continuità della funzionalità idraulica e gli aspetti figurativi;
- b) il canale sarà tombato con opere scatolari per i tratti strettamente funzionali a realizzare le opere civili correlate al progetto di connessione stradale;
- c) si valuteranno, a mitigazione/compensazione, la sostituzione di tratti con sponde artificiali di più recente costruzione con sponde naturali da realizzare con le tecniche dell'ingegneria naturalistica;
- d) la rimozione di alberature e di arbusti è limitata allo stretto necessario per consentire la realizzazione delle opere stradali e ferroviarie, si possono valutare opere a verde mitigative/compensative degli impatti prevedibili.

L'area dell'Ulteriore contesto della Villa Caiselli a Cortello è interferita marginalmente dalle opere in progetto, in particolare dalla realizzazione della rotonda di innesto tra il ramo A ed il B della viabilità a corollario della soppressione del passaggio a livello lungo via Cortello (SL02).

Complessivamente, RFI propone i seguenti interventi di MITIGAZIONE/COMPENSAZIONE delle opere di progetto che si suddividono nelle seguenti tipologie di intervento:

- a) semina di tappeto erboso delle aree pianeggianti;
- b) filare alberato (specie *Morus alba*). L'impianto arboreo in filare è previsto lungo il tratto della rampa B del sottopasso SL01 che sostituisce il passaggio a livello di via dei Casali Caiselli;
- c) siepe formale (specie *Ligustrum vulgare*). L'impianto è formato da arbusti monospecifici, in filare, ed è previsto lungo il tratto compreso tra la prog. Km 6+877,80 e la prog. Km 7+162,00 lato binario pari, in fregio alle barriere antirumore in corrispondenza al tratto di attraversamento urbano;
- d) siepe campestre di specie con portamento sia arboreo che arbustivo. L'impianto è previsto a compensazione delle formazioni rimosse con l'allargamento della piattaforma ferroviaria e opere a corollario;
- e) macchia arboreo-arbustiva di specie con portamento sia arboreo che arbustivo, disposti in forma irregolare. L'impianto è previsto a mitigazione degli impatti e a compensazione dei soprasuoli agricoli e naturali persi, nelle aree intercluse costituite tra la linea ferroviaria e le opere viarie a corollario.
- f) rampicanti per il mascheramento delle barriere antirumore al fine di mitigare l'impatto visivo delle barriere antirumore, in particolare per le barriere in prossimità del PL interferente di Via Casali Caiselli ove, parallelamente alla via stessa scorre la Roggia di Palma.

Qualora sull'area interessata dagli interventi siano presenti alberi, arbusti infestanti o in cattivo stato fitosanitario questi verranno rimossi prima di qualsiasi intervento sul terreno.

Valutazione della Soprintendenza speciale per il PNRR del MiC

Sul progetto presentato, la Soprintendenza speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza del Ministero della cultura, con nota prot. 536 del 30/03/2022, ha formulato richiesta di integrazioni. Si condivide la su citata istruttoria predisposta dalla Soprintendenza che chiede di:

- a) valutare un approfondimento progettuale della nuova rotatoria tratto ovest al di fuori dell'interferenza con la Roggia di Palma e di prevedere opportune opere di compensazione e miglioramento della qualità paesaggistica individuandole tra quelle suggerite nell'All. 62, art. 7 e NTA, art. 23, comma 7;
- b) comprovare la necessità della scelta localizzativa e le idonee opere di mitigazione previste per la realizzazione di una nuova rotatoria stradale interferente marginalmente con l'ulteriore contesto riferito alla rete dei beni culturali "villa Caiselli" individuato dal PPR-FVG, in particolare facendo riferimento al PPR, NTA, art. 41 (Ulteriori contesti riferiti alla rete dei beni culturali);
- c) effettuare uno studio di inserimento paesaggistico delle opere di mitigazione e delle barriere acustiche che restituiscano coerenza progettuale in riferimento alle peculiarità del contesto attraversato.

Si prende atto che RFI ha fornito integrazioni in data 04/07/2022, che per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici, si limita alla manifestazione di impegno ad affrontare gli aspetti sollevati dalla Soprintendenza e più precisamente:

a) con riferimento all'intervento SL01:

- intende rivedere la posizione della rotatoria del tratto ovest dell'intervento SL01 nella fase di revisione del progetto, al fine di limitare al minimo i tratti di tombamento della Roggia di Palma,
- saranno inserite opere di miglioramento della qualità paesaggistica tra quelle suggerite all'allegato 62 del PPR FVG come ad esempio interventi relativi a vegetazione spondale che costituisce una cortina arborea lungo il corso del canale, tutela degli habitat ripariali e fluviali con le relative fitocenosi e mitigazione degli impatti legati alla diffusione di specie aliene invasive e piantumazioni con specie locali.

b) con riferimento all'intervento SL02:

- intende valutare la possibilità di cambiare la posizione della vasca di dispersione delle acque al fine di limitare l'occupazione delle aree soggette al vincolo relativo al bene culturale di "villa Caiselli".

c) barriere acustiche e opere di mitigazione:

- intende valutare la possibilità di introdurre finestrature trasparenti in corrispondenza degli edifici più prossimi alle barriere ma in tal caso verrà interrotta la copertura vegetale.

Valutazioni conclusive

Per quanto riguarda l'impatto territoriale:

Si ritiene indispensabile approfondire, anche in termini di alternative progettuali, la necessità della soppressione del PL di via Casali Caiselli a Lumignacco al Km 6+926, alla luce del fatto che la funzione residenziale servita dalla via Caiselli si presenta del tutto residuale ed eccentrica rispetto all'attuale destinazione d'uso delle aree circostanti (D1 – industriale di interesse regionale), deputate quindi all'espansione delle attività industriali.

Tra le ipotesi di esaminare in termini di alternative progettuali deve essere presa in considerazione tra l'altro quella rappresentata nel vigente Piano Territoriale Infraregionale su menzionato, che prevede il collegamento alternativo della via Casali Caiselli con la via dell'Artigianato.

Si ritiene indispensabile il confronto con il soggetto titolare della funzione di pianificazione urbanistica per l'area in questione – COSEF – per una valutazione condivisa dello schema di mobilità relativo alla zona industriale di cui trattasi.

Per quanto riguarda l'impatto sul paesaggio:

Sulla base degli elementi forniti, attesa la tipologia dei lavori e le caratteristiche costruttive delle opere, si sono operati i necessari accertamenti, sia riguardo la conformità del progetto proposto con il paesaggio interessato, anche alla luce delle indicazioni del PPR approvato (in particolare la Disciplina d'uso dell'art. 7 "Rogge di Udine e Palma e Roiello di Pradamano" dell'Allegato 62 "Dnn - Schede dei beni dichiarati di notevole interesse pubblico con l'individuazione di ulteriori contesti" e l'art. 23 delle Norme di Attuazione del PPR "Fiumi, torrenti, corsi d'acqua").

Premesso che trattasi di opera pubblica, si richiama l'art. 11 delle NTA PPR che prevede che *"per le opere pubbliche o di interesse pubblico ricadenti in beni paesaggistici possono essere rilasciate le autorizzazioni paesaggistiche o atti equivalenti anche in deroga alla disciplina del PPR, previo parere favorevole vincolante emesso dai competenti organi ministeriali sulla base di preventiva istruttoria dell'amministrazione competente [...]"*

Dall'esame degli elaborati come integrati in data 4 luglio 2022, attesi anche i rinvii ad una fase di revisione del progetto, si ritiene che gli stessi non presentino un adeguato livello di dettaglio (relativamente alle opere che interferiscono con i beni tutelati ai sensi del D.lgs. 42/2004) tale da consentire la piena ed esaustiva valutazione dell'impatto sui beni e dunque sulla qualità e sulla soddisfacente completezza della relazione paesaggistica, anche al fine del rilascio del parere paesaggistico in fase di VIA.

Per un migliore inserimento paesaggistico, si ritiene di dover indicare la necessaria realizzazione di alcuni interventi di mitigazione ambientale:

- previsioni di barriere acustiche secondo le soluzioni previste dagli strumenti urbanistici vigenti, laddove le condizioni spaziali lo consentono, armonizzandole per un congruo intorno con il contesto;
- inserimento di barriere acustiche parzialmente trasparenti al fine di consentire una maggiore intervisibilità nei tratti non schermati da vegetazione (vedi anche richiesta della Soprintendenza con nota del 30/03/2022);
- realizzazione di impianti vegetali di siepe campestre o di macchia arboreo-arbustiva di specie autoctone di alto fusto in prossimità delle barriere acustiche comprese quelle mitigate da vegetazione rampicante;
- inserimento, in prossimità della rotatoria dell'intervento SL02 in progetto in località Cortello, di una siepe campestre o una macchia arboreo-arbustiva di specie autoctone che consenta di separare la rotatoria dalle aree di Ulteriore contesto connesse alla Villa Caiselli Carlutti.

Residua in ogni caso un impatto negativo sul paesaggio che richiede opere compensative (di cui la prima già richiesta dalla Soprintendenza nella nota del 30/03/2022) che si propone di valutare tra le seguenti:

- implementazione della vegetazione di mitigazione anche su aree non sottoposte a tutela paesaggistica, anche a compensazione degli abbattimenti necessari alla realizzazione dell'opera valutare;

- prolungare l'inserimento di una siepe campestre o una macchia arboreo-arbustiva di specie autoctone lungo tutta l'estensione del lato occidentale dell'Ulteriore contesto della Villa Caiselli Carlutti al fine di assicurare maggiore tutela e conservazione dei valori del bene culturale tutelato.

La fase di revisione del progetto dovrà tenere conto delle indicazioni offerte con il presente parere reso ai fini della valutazione della compatibilità ambientale.

Distinti saluti.

Il Direttore di Servizio
dott.ssa Maria Pia Turinetti Di Priero
(documento firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005)

Ai sensi dell'art. 14 della L.R. 7/2000, si comunicano i seguenti ulteriori dati informativi

Amministrazione competente	D.C. infrastrutture e territorio - Servizio pianificazione paesaggistica, territoriale e strategica
Responsabile del procedimento	dott.ssa Maria Pia Turinetti di Priero (040-3774067) mariapia.turinetti@regione.fvg.it
Responsabile dell'istruttoria	dott.ssa Tiziana D'Este (0432-555654) tiziana.deste@regione.fvg.it pian. Martina Zanette (0434-231334) martina.zanette@regione.fvg.it arch. Massimo Capriotti (0432-555743) massimo.capriotti@regione.fvg.it arch. Massimo Varin (040-3774939) massimo.varin@regione.fvg.it geom. Natalino Giorgiutti (0432 555723) natalino.giorgiutti@regione.fvg.it

Informativa per il trattamento dei dati personali.

I dati personali conferiti sono trattati con modalità sia cartacee che elettroniche e/o automatizzate in conformità al Regolamento (UE) 2016/679 (RGPD) per l'esecuzione delle funzioni istituzionali in materia di paesaggio. L'informativa relativa al trattamento dei dati personali è riportata sul sito internet della Regione Friuli Venezia Giulia al link <http://www.regione.fvg.it/rafvfg/cms/RAFVFG/ambiente-territorio/tutela-ambiente-gestione-risorse-naturali/FOGLIA200/#id2> alla voce "Informativa per il trattamento dei dati personali". Si forniscono le seguenti informazioni integrative: - Dati personali necessari per perseguire la finalità descritta: dati anagrafici, di contatto, estremi documenti identificativi, dati per la verifica dei requisiti. - Archiviazione/conservazione: per il tempo necessario al conseguimento delle finalità per le quali sono stati raccolti o per qualsiasi altra legittima finalità collegata.

Regione Friuli V.G.
Direzione Centrale Difesa dell'Ambiente,
Energia e Sviluppo Sostenibile
Servizio valutazioni ambientali
TRIESTE

PEC: ambiente@certregione.fvg.it

e-mail: daniele.tirelli@regione.fvg.it

Oggetto Procedura di valutazione di impatto ambientale relativa al *"progetto definitivo PRG e ACC del P.M. Carnagico ed opere sostitutive dei PL interferenti, nell'ambito del Completamento del Nodo di Udine"*. Proponente: Rete Ferroviaria Italiana SpA. Codice procedura ID_VIP/ID_MATTM: 8102.
PARERE.

Con riferimento alla Vs. richiesta prot. n. 0040038/P del 11.07.2022, preso atto di quanto rappresentato da RFI SpA nella documentazione integrativa, in particolare per quanto attiene alle alternative progettuali e al mancato recepimento di alcune indicazioni fornite da questo Ente, si propongono in allegato alcune prescrizioni relative ai temi di competenza del Consorzio aventi rilevanza ambientale:

1. *il progetto esecutivo dovrà essere corredato da un dettagliato studio del traffico indotto dal nuovo assetto viabilistico conseguente la soppressione dei P.L. (da e per la ZIU) al fine di confermarne la compatibilità con le viabilità interessate;*
2. *prima dell'inizio dei lavori è opportuno che il Proponente condivida con il Consorzio e i Comuni interessati un piano di massima del traffico da e per le aree di cantiere RFI, per garantire la funzionalità delle viabilità locali (comunali) e consortili interferite anche tenendo conto della possibile sovrapposizione temporale con altri interventi (cantiere RFI / cantieri privati in area industriale / cantieri COSEF / mezzi agricoli). In particolare si ritiene che il traffico pesante associato, debba sfruttare le viabilità esistenti adeguate (SR 352 / SS676) non accedendo alla SP 94 di Bicinicco, specie in direzione sud onde evitare il passaggio attraverso centri abitati (Lumignacco, Risano, ecc.). Nel caso di transito lungo le viabilità consortili dovrà essere evitato il trascinamento di polveri e ghiaia sul sedime stradale mediante l'adozione di opportuni accorgimenti (es. lavaggio pneumatici, spazzamento delle aree in prossimità degli accessi su viabilità asfaltata, ecc.);*
3. *il progetto esecutivo delle opere dovrà riportare dettagliatamente le modalità di gestione delle acque di cantiere, in particolare per le acque meteoriche, non essendo ammissibile la previsione di immissione in fognatura di queste ultime, salvo – eventualmente – della mera frazione di prima pioggia qualora i limiti idraulici fissati dal gestore CAFC SpA -ne consentano l'acquisizione. In particolare, per le aree di cantiere, dovrebbero essere fornite adeguate informazioni circa la*

caratterizzazione degli scarichi, la relativa posizione nonché le modalità di gestione ai fini di valutarne la compatibilità con la fognatura (ove consentito lo scarico) ed evitare tracimazioni;

- 4. il progetto esecutivo delle opere di mitigazione dovrà prevedere anche ripristino delle esistenti piantumazioni sia lungo la futura recinzione nord (attualmente siepe di carpino bianco, sul mappale 99) che lungo il lato ovest (essenze arboree di tipo autoctono, mappale 555, compatibilmente con gli spazi disponibili a seguito della posa delle nuove tubazioni della fognatura);*
- 5. in relazione al rischio di tracimazioni e infiltrazione nel suolo di reflui potenzialmente inquinati si segnala che il progetto esecutivo delle opere dovrà tenere conto dei seguenti aspetti che non sono stati presi in esame nella documentazione prodotta da RFI SpA:*
 - a) del ripristino degli allacciamenti fognari presenti su via Casali Caiselli al servizio delle abitazioni poste a ridosso della linea ferroviaria (zona esistente ponte sulla Roggia di Palma, F. particelle 100 e 214, Pavia di Udine);*
 - b) dell'interferenza con l'esistente tubazione di scarico in pressione DN315 di acque reflue industriali delle Acciaierie Bertoli Safau SpA posta a nord di via Casali Caiselli (sulla particella F. 2, mappale 356 di proprietà COSEF) avente recapito in prossimità dell'esistente ponte sulla Roggia di Palma all'interno del medesimo corso d'acqua superficiale (portata 30-50 l/sec);*
 - c) della necessità di collegamento alla nuova tubazione di bypass di una condotta esistente di acque nere della fognatura consortile (in esercizio) proveniente da viale dell'Artigianato all'altezza del PL km7+416;*
 - d) la messa in sicurezza della una tratta fognaria disperdente (esistente ma dismessa, profondità di posa circa 4,5 m dal p.c.) parallela alla linea ferroviaria e ai collettori consortili B/N esistenti, collocata nel tratto compreso tra il PL Capitelli (7+416) e l'area dell'impianto di depurazione della ZIU (gestione CAFC) posto subito a sud di via della Ferrovia;*
 - e) la corretta gestione delle interferenze (sottoservizi) potenzialmente coinvolti nel tratto 0+000 e 0+100 (innesto della viabilità "SL02" sulla viabilità consortile esistente denominata viale dell'Artigianato all'altezza del PL km7+416) e non considerati in progetto;*
- 6. in relazione a possibili futuri sviluppi dell'area ferroviaria consortile a est delle opere in progetto e della conseguente necessità di mantenere adeguati spazi per la collocazione di nuovi binari al fini di ridurre ulteriormente il traffico su gomma afferente la zona industriale, nella redazione del progetto esecutivo dovrebbero essere previste le seguenti modifiche:*
 - a) prevedere un diverso tracciato dei nuovi collettori fognari (sostitutivi di quelli esistenti) a valle del by-pass previsto in corrispondenza del sottopasso previsto per la bretella SL01 nel tratto a valle dei pozzetti 205 e 150 (ove realizzabile): anziché deviare in direzione ovest dopo il sottopasso (per proseguire in parallelo alla fognatura) prevedere la posa dei due collettori in direzione sud parallelamente alla strada SL02 (o direttamente sul sedime della strada stessa) sino ai nuovi punti di innesto in prossimità dell'esistente vasca (pozzetti n. 228 e 173);*
 - b) prevedere l'allargamento dell'impalcato ferroviario del sovrappasso previsto al Km 7+187 e il conseguente prolungamento della sua rampa est in modo da poter collocare in futuro almeno due ulteriori binari a uso consortile da accostare, a est, a quelli in progetto.*

Si osserva che le modifiche ipotizzate al punto 6) presentano notevoli vantaggi in termini ambientali nonché la riduzione dell'estensione delle aree di cantiere (punto a) e maggiori possibilità di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria consortile la cui estensione, contrariamente, non sarebbe più possibile.

Quanto sopra risulta sostanzialmente desumibile dalle osservazioni formulate dal Consorzio al Ministero competente con nota prot. COSEF n. 751 del 12.03.2021, cui si rinvia per maggiori dettagli.

Si ricorda che parte delle opere in progetto non risultano conformi con le previsioni del Piano Territoriale Infraregionale della ZIU.

Distinti saluti.



IL DIRETTORE
(dott. Roberto TOMEI)

Ref. AV

Member of CISO Federation



Aree con S.G.A. certificato:
zona industriale udinese (ZIU)
zona industriale alto Friuli (ZIAF)

Consorzio di Sviluppo Economico del Friuli - Ente pubblico economico

via Cussignacco 5 - 33100 Udine
C.F. e P.IVA 00458850302 – SDI: SUBM70N
info@cofef.fvg.it – cofef@pec.cofef.fvg.it - www.cofef.fvg.it - +390432 506285