

| | |
|--|--|
|  | REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA |
| DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ, PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, LAVORI PUBBLICI, EDILIZIA | |
| tel + 39 040 3774721 fax + 39 040 3774732 | territorio@regione.fvg.it territorio@certregione.fvg.it I - 34126 Trieste, via Giulia 75/1 |

PARERE
N. 011/15
D.D. 24.04.2015

Oggetto:

L.R. 5/2007, art. 63, co. 1.
L.R. 52/1991, art. 32, co. 9.

Comune di Prata di Pordenone.
Variante n. 35 al Piano regolatore generale comunale.
Del. C.C. di approvazione n. 11 del 28/1/2015.

IL DIRETTORE CENTRALE

Vista e considerata la relazione istruttoria a firma del Direttore del Servizio pianificazione territoriale e relativa allo strumento urbanistico in oggetto indicato, ne condivide e fa propri integralmente i contenuti, che vengono di seguito riportati.

ITER AMMINISTRATIVO

Il Comune di Prata di Pordenone ha adottato la variante n. 35 al Piano regolatore generale comunale (PRGC), ai sensi dell'art. 32 della L.R. 52/1991 e successive modifiche ed integrazioni, con deliberazione consiliare n. 9 del 26/5/2014.

La Giunta regionale, con delibera n. 1914 del 17/10/2014, ha ritenuto di esprimere, su detto strumento, alcune riserve vincolanti, facendo proprio il parere del Direttore della Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, università n. 042/14 del 13/10/2014.

A seguito del deposito degli atti ed elaborati della variante in questione, non sono state presentate osservazioni ed opposizioni.

Conseguentemente il Consiglio comunale di Prata di Pordenone, con deliberazione n. 11 del 28/1/2015, ha approvato lo strumento urbanistico suddetto, introducendo le modifiche conseguenti all'accoglimento delle riserve regionali, nonché un emendamento inerente il punto 7 dell'art. 14 delle NdA.

La citata deliberazione con la relativa documentazione è pervenuta al Servizio pianificazione territoriale, nella sua forma completa, in data 19/2/2015, con nota comunale prot. n. 2696 del 16/2/2015.

Gli elementi della presente variante n. 35 al PRGC, come approvati dal Consiglio comunale, riguardano gli elaborati adottati e non modificati, che pur non essendo materialmente allegati alla deliberazione di approvazione n. 11 del 28/1/2015 vengono dalla stessa considerati facenti parte integrante della documentazione di approvazione della variante. Di seguito si elencano solo gli elaborati trasmessi allo scrivente Ufficio in quanto oggetto di modifica o integrazione in sede di approvazione da parte del Consiglio comunale a seguito del superamento delle riserve regionali:

- Relazione, modifiche, allegati;
- Tav. n. 1 - Zonizzazione vigente, scala 1:2.000;
- Tav. n. 2 - Zonizzazione variante, scala 1:2.000;
- Tav. n. 3 - Zonizzazione vigente, scala 1:5.000;
- Tav. n. 4 - Zonizzazione variante, scala 1:5.000;
- Proposta di pronuncia su riserve regionali vincolanti.

CONSIDERAZIONI E VALUTAZIONI SULLA VARIANTE APPROVATA

Riserve formulate dalla Giunta regionale

“La presente variante è stata predisposta per consentire l’ampliamento di circa 21.900 mq alla zona D3 localizzata a confine con il comune di Brugnera e facente capo alla Ditta Friul Intagli, nonché per individuare una rotatoria per ridefinire l’intersezione esistente tra la SP 35 Opitergina e le vie Frascade e Garibaldi. L’ampliamento della zona D3 è finalizzato alla realizzazione di un nuovo parcheggio, con opere di verde di mitigazione ed arredo, per gli addetti dell’insediamento produttivo.

La Ditta Friul Intagli si articola in diverse unità produttive e la sua sede ha luogo proprio in quest’ambito, a cavallo tra i comuni di Prata di Pordenone e Brugnera, di cui la zona D3 in argomento fa parte.

L’ambito è inquadrato in un sistema viabilistico costituito dalla SP 35 Opitergina e dalle viabilità secondarie via Frascade e via San Cassiano; l’accesso principale dell’attività produttiva si trova sulla SP 35 e quello laterale su via Frascade. Attualmente ha una superficie di circa 12,74 ettari, di cui 7,47 in comune di Prata di Pordenone e 5,27 in comune di Brugnera.

Detto ciò si precisa che l’ambito nel suo complesso è oggetto di nuove previsioni, di cui quelle che fanno capo alla presente variante riguardano l’ampliamento dell’area per parcheggi ed in particolare le modifiche di tipo viabilistico, quali la ridefinizione dell’intersezione esistente tra le vie SP 35, Frascade e Garibaldi con una rotatoria, la realizzazione di corsie centrali di accumulo sulla SP 35 in corrispondenza dell’accesso principale e l’installazione di adeguata segnaletica stradale per la gestione del traffico interno ed esterno all’insediamento.

Invece l’ampliamento dell’area per le attività produttive vere e proprie ricade unicamente nell’adiacente comune di Brugnera il quale ha già adottato, con deliberazione del Consiglio comunale n. 22 dell’8/4/2014, la variante n. 52 al PRGC. In merito alla succitata variante si ricorda che la Giunta regionale, con deliberazione n. 1517 del 7/8/2014, ha ritenuto di non esprimere riserve vincolanti.

Tali varianti aumentano la superficie dell’ambito di 113.300 mq portandola ad una estensione totale di 24,07 ettari. Con l’ampliamento complessivamente proposto dalla varianti succitate si prevede di accorpate anche le unità produttive nn. 3 e 6 ubicate in comune di Portobuffolè, nonché di trasferire le unità nn. 22 e 23 site in comune di Meduna di Livenza.

Queste operazioni porteranno ad un incremento degli occupati nel complesso industriale pari a 200 unità, cui si sommano, secondo le stime della Ditta, altri 50 nuovi addetti.

Le varianti dei due Comuni prevedono che l’intero ambito sia perimetrato come “Area di convenzione” e al suo interno vengano individuate la zona D3, le viabilità, gli accessi e la zona E4E da adibire a funzioni di verde ambientale e paesaggistico.

La norma afferente questa “Area di convenzione” prescrive che la realizzazione di nuovi edifici, la ristrutturazione e/o l’ampliamento di quelli esistenti e la trasformazione delle attività in essere sia subordinata:

- alla progettazione unitaria estesa all’intero ambito;
- alla stipula di una convenzione con il rispettivo Comune che preveda, tra l’altro, anche l’impegno al trasferimento delle unità produttive nn. 3 e 6 e la dismissione delle unità produttive nn. 22 e 23;
- all’attuazione degli interventi sulla viabilità come previsti nel relativo studio.

A proposito degli interventi sulla viabilità si precisa che la norma sopra richiamata, come adottata con la presente variante, prevede "l'attuazione di interventi mitigativi e migliorativi previsti dallo studio di impatto sulla viabilità del Prg variante n. 35, in particolare per la ridefinizione dell'intersezione esistente in località Le Monde a rotatoria". Analoga norma è stata adottata anche dal comune di Brugnera.

Quanto sopra si intende come esplicito riferimento all'elaborato "Studio di impatto sulla viabilità", laddove precisa gli interventi da attuarsi, quali: "la ridefinizione dell'intersezione esistente in località Le Monde a rotatoria, la realizzazione di corsie centrali di accumulo sulla SP 35 in corrispondenza dell'accesso esistente, l'installazione di adeguata segnaletica stradale per la gestione del traffico interno ed esterno all'insediamento produttivo".

Orbene, dopo aver esaminato la previsione insediativa nel suo complesso, si può entrare nello specifico della variante inerente il territorio del comune di Prata di Pordenone e degli elementi progettuali che la riguardano.

Per quanto concerne la compatibilità urbanistica, ambientale ed igienico-sanitaria, si evidenzia che la variante ha effettuato le analisi richieste nella Circolare regionale n. 3/1990 e che nella deliberazione del Consiglio comunale di adozione si precisa che il parere dell'ASS competente per territorio, ai sensi dell'art. 230 TULLSS RD 27/07/2014, sarà acquisito prima dell'approvazione della variante stessa.

In particolare la valutazione della compatibilità urbanistica ha comportato la predisposizione di uno specifico studio sulle viabilità interessate dall'insediamento produttivo.

In considerazione del fatto che una di queste viabilità, la SP 35 Opitergina, fa parte della rete viaria di primo livello del PRITTML, prima dell'adozione della variante è stato acquisito ai sensi dell'art. 166 della L.R. 26/2012 il parere favorevole con prescrizioni del competente Servizio regionale infrastrutture di trasporto e comunicazione. Si rileva che tali prescrizioni sono state recepite nelle norme della variante e corrispondono agli interventi sopra richiamati, elencati puntualmente nell'elaborato Studio di impatto sulla viabilità.

Inoltre, in relazione alla rotatoria di cui sopra, il Comune ha acquisito il parere favorevole (nota prot. n. 75789 del 18/10/2012) della Provincia di Pordenone.

Sempre a proposito delle succitate previsioni viabilistiche si ricorda che la norma predisposta per quest'ambito stabilisce che il soggetto attuatore dell'intervento nel suo complesso (Ditta Friul Intagli) dovrà realizzare gli interventi previsti sulla viabilità e dovrà stipulare apposita convenzione con il Comune con la quale si impegna alla cessione al Comune stesso di quanto realizzato.

A tal fine si evidenzia che alla presente variante è stato allegato un Atto Notorio nel quale si dichiara che i terreni necessari alla realizzazione delle viabilità previste dalla variante sono in disponibilità della Ditta Friul Intagli.

La variante ha poi affrontato l'aspetto ambientale e paesaggistico effettuando un'adeguata analisi delle peculiarità presenti nella parte di ambito dove sono stati individuati l'ampliamento della zona D3 e il riassetto del sistema viabilistico.

E' stato poi predisposto un Allegato alle NdA contenente le linee guida per la realizzazione delle diverse formazioni vegetali con indicate le specie, gli investimenti e gli schemi di impianto.

Oltre alla verifica della compatibilità urbanistica, ambientale ed igienico-sanitaria, un altro aspetto da ponderare è quello concernente la rispondenza con le indicazioni sovraordinate in materia di pianificazione urbanistica degli insediamenti industriali-artigianali.

A tal proposito si ricorda che il PURG prevede la zona omogenea D2 per gli ambiti industriali di interesse comprensoriale e comunale a libera localizzazione e la zona omogenea D3 per gli insediamenti industriali ed artigianali singoli esistenti in zona impropria.

Obiettivo della zona D3 è il riconoscimento delle attività già esistenti sul territorio e, tramite una valutazione di compatibilità urbanistica ed ambientale, consentirne la permanenza nella prospettiva del loro trasferimento in zona omogenea propria.

Obiettivo della zona D2 è invece quello di assicurare un razionale sviluppo del settore produttivo attraverso l'insediamento di nuove attività industriali e la rilocalizzazione in zona propria di quelle esistenti, riconosciute o meno come zona D3, sparse sul territorio.

Riguardo a questa problematica, già con la variante n. 45 al PRGC del Comune di Brugnera – con la quale era stato previsto un ampliamento di circa 41.000 mq della zona D3 che allora era localizzata prevalentemente in comune di Prata di Pordenone – era emerso come tale ampliamento contribuisse a far risaltare un modello insediativo, relativo al settore produttivo, proprio di un ambito spaziale più vasto di quello comunale contrassegnato da una

proliferazione di insediamenti industriali di consistenti dimensioni sparsi sul territorio e frammentati, in alcuni casi, ad altre funzioni.

Modello insediativo questo che proprio nell'ambito dei Comuni compresi nella "Isola produttiva" del mobile, a seguito della scarsa propensione manifestata dalle Ditte interessate al trasferimento degli insediamenti in zona propria, appare ormai consolidato; infatti l'ampliamento della zona D3 in esame è stato previsto in coerenza con tale tipologia di assetto territoriale del settore produttivo.

Ferme restando le considerazioni suesposte si ricorda che nella sopra citata variante n. 52 al PRGC il Comune di Brugnera, a supporto della localizzazione dell'ampliamento previsto dell'attività produttiva Friul Intagli, ha approfondito le motivazioni che portano alla scelta di questo sito tramite una specifica analisi dei siti individuati in zona D2 sia nel proprio territorio, che in quello dei Comuni limitrofi di Prata di Pordenone e di Meduna di Livenza.

Tali motivazioni riguardano principalmente l'irreperibilità di un'area di estensione pari o superiore a circa 24 ettari (12,75 ettari dell'insediamento esistente, a cui si sommano 11,33 ettari dell'ampliamento previsto) e, in secondo luogo, la fattibilità economica e la difficoltà di attuare processi di riuso dell'area esistente verso destinazioni d'uso maggiormente compatibili con il contesto territoriale in una fase di crisi congiunturale come quella che sta attraversando, in particolare, la Provincia di Pordenone.

In conclusione si ritiene che il percorso sopra descritto come effettuato dal Comune per sostenere la propria previsione sia condivisibile anche in considerazione del fatto che, con la presente variante, non si individua una nuova zona D3 bensì si amplia un insediamento esistente coerentemente con il modello insediativo che contraddistingue proprio il tessuto produttivo dell'"Area del mobile".

Tuttavia, a proposito delle nuove previsioni di tipo viabilistico, si rileva innanzi tutto che la rotatoria - indicata, anche in forma grafica, nello "Studio di impatto sulla viabilità" allo scopo di ridefinire l'intersezione esistente in località Le Monde tra la SP 35 e le via Frascade e Garibaldi - non risulta poi introdotta nelle tavole di zonizzazione e nemmeno nell'Allegato 1 alle NdA "Schema di strutturazione area di convenzione in località Le Monde, tra via Frascade e SP 35 (Opitergina)".

Ora, considerato che la rotatoria è stata ritenuta necessaria per risolvere le criticità emerse nello "Studio di impatto sulla viabilità" medesimo, come peraltro desumibile anche nei pareri resi dagli Enti sovraordinati quali Regione (Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, università - Servizio infrastrutture di trasporto) e Provincia (Settore viabilità stradale - Servizio progettazione), è necessario che l'infrastruttura stradale stessa venga individuata graficamente sia nelle tavole di zonizzazione, che nell'Allegato 1 alle NdA "Schema di strutturazione area di convenzione in località Le Monde, tra via Frascade e SP 35 (Opitergina)". A tal fine si solleva la **riserva n. 1**.

In secondo luogo si rileva la necessità che il PRGC, limitatamente alle previsioni della presente variante, venga adeguato alla normativa sovraordinata vigente in materia di viabilità in relazione alla dimensione delle fasce di rispetto delle viabilità.

A tal proposito si ricorda che in data 4/1/2012 è entrato in vigore il PRITMML (Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica) e con la L.R. n. 18 del 29/11/2011, art. 6, co. 12, è stato abrogato il PRV (Piano regionale della viabilità).

Il PRITMML ha definito l'assetto viario territoriale regionale e ha individuato le azioni da attuare sulla rete stradale regionale di primo livello. Per ciò che interessa il comune di Prata di Pordenone, la SP 35 è stata individuata come viabilità di primo livello e sono stati modificati le misure e/o i riferimenti normativi alle fasce di rispetto sia della SP 35, che di tutte le altre viabilità.

In particolare, la misura della fascia di rispetto della SP 35 passa dai 30 m previsti nel PRV nelle zone agricole e forestali ai 40 prescritti dal PRITMML che si applicano - ai sensi del combinato disposto di cui all'art. 3 del Codice della strada (Dlgs 285/1992) e agli artt. 5 e 6 delle NdA del PRITMML - fuori dai centri abitati così come definiti dall'art. 4 del medesimo Codice della strada. Invece, nel centro abitato o fuori dal centro abitato, ma all'interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico generale, la fascia di rispetto è ridotta a 20 metri.

Mentre per quanto riguarda la dimensione delle fasce di rispetto di tutte le altre viabilità, avendo il PRITMML sostituito il PRV, per la rete stradale non indicata nello stesso trovano applicazione le norme del Decreto Ministeriale n. 1404 del 1/4/1968.

Ciò in forza delle disposizioni transitorie dell'art. 234, co. 5, del Codice della strada da cui si evince che le norme di cui agli art. 16, 17 e 18 relative alle fasce di rispetto stradale si applicano successivamente alla classificazione delle strade ed inoltre che fino all'attuazione di tale adempimento, trovano applicazione le previgenti disposizioni in materia.

Ne deriva che, a mente del DM succitato, le disposizioni ivi previste e relative alle distanze minime a protezione della rete viaria non individuata dal PRITMML vanno osservate nella edificazione fuori del perimetro dei centri abitati e degli insediamenti previsti dai PRGC, senza contrastare con le determinazioni di competenza dei singoli Gestori/Enti proprietari delle strade extracomunali.

Conseguentemente si solleva la **riserva n. 2** affinché l'Amministrazione comunale:

- ricalibri la misura della fascia di rispetto per la tratta della SP 35 interessata dalla presente variante, come sopra specificato;
- verifichi ed eventualmente ricalibri la misura delle altre fasce di rispetto per le tratte interessate dalla presente variante, ai sensi del citato DM 1/4/1968, n. 1404."

Controdeduzioni dell'Amministrazione comunale

Riserva n. 1

Le tavole di zonizzazione già individuano graficamente l'ambito della viabilità prevista con la stessa grafia del PRGC vigente.

Tuttavia, per completezza e maggiore comprensione, le tavole di zonizzazione possono essere integrate con le linee interne alla viabilità prevista. Viene, inoltre modificato anche l'allegato alle Norme di attuazione "Schema di strutturazione area di convenzione in località Le Monde, tra via Frascade e SP 35 (Opitergina)".

Conseguentemente le Norme di attuazione possono essere integrate per precisare il valore non vincolante delle linee interne alla viabilità prevista.

Riserva n. 2

Quanto sollevato dalla Regione riguardo la misura della fascia di rispetto per la tratta della SP 35 interessata dalla presente variante è condivisibile. Viene, infatti, modificata la relativa norma.

Per quanto attiene la verifica e l'eventuale ricalibratura della misura delle altre fasce di rispetto per le tratte interessate dalla presente variante, sempre ai sensi del citato DM 1/4/1968 n. 1404, è da segnalare che le norme di attuazione del PRG vigente sono già ad esso adeguate.

Infatti, le tratte interessate dalla presente variante sono riconducibili a strade di tipo D) Strade di interesse locale. Per questo tipo di strade il citato DM 1/4/1968, n. 1404 stabilisce che la distanza da osservare nella edificazione è di metri 20,00.

Considerazioni sul superamento delle riserve

Con quanto modificato dal Comune in sede di approvazione, si possono ritenere sostanzialmente superate ambedue le riserve sollevate. Tuttavia, si rendono necessarie alcune modifiche.

In particolare, a proposito della **riserva n. 1**, si ritiene sia da precisare che le "linee interne alla viabilità" sono riconducibili al disegno della rotatoria tra la SP 35 Opitergina e le vie Frascade e Garibaldi, e che tale disegno si riferisce alla variante nel suo complesso e non solo all'"area di convenzione", dal momento che quest'ultima, in zonizzazione, identifica solo la zona D3 afferente la Ditta Friul Intagli e non anche la nuova rotatoria prevista.

Invece, per quanto riguarda la **riserva n. 2**, è necessario specificare che, all'interno dell'ambito interessato dalla variante, la fascia di rispetto della SP 35 Opitergina riguarda anche un'altra zona D3, oltre a quella della Ditta Friul Intagli, sempre con ampiezza 20 m e alcune aree di zone E4 la cui fascia di rispetto dovrà avere un'ampiezza di 40 m.

Tutto ciò premesso e considerato,

ESPRIME IL PARERE

che, in base a quanto rilevato ed evidenziato nel precedente paragrafo "Considerazioni e valutazioni sulla variante approvata", la variante n. 35 al Piano regolatore generale comunale del Comune di Prata di Pordenone, approvata con deliberazione consiliare n. 11 del 28/1/2015, sia meritevole di conferma di esecutività con l'introduzione delle seguenti modifiche:

1.

Nell'art. 14 – Viabilità, in D) Disposizioni particolari, sostituire il paragrafo 7 con quanto segue: *"Il disegno della rotatoria tra la SP 35 Opitergina e le vie Frascade e Garibaldi, prevista dalla variante n. 35, non ha valore vincolante"*.

2.

Nell'art. 8 Zona D3 – Industriale esistente, in B) Indici, nel paragrafo 1, lett. c):

- sostituire le prime due righe del punto 2) con quanto segue: *"nell'ambito interessato dalla variante n. 35:"*;
- nel punto 2.1) sostituire il numero "20", con quanto segue: *"40 lungo le zone E4 e m 20 lungo le zone D3"*.

F.to dott.ssa Magda Uliana

VISTO: IL PRESIDENTE