

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

PROVINCIA DI UDINE

COMUNE DI CERVIGNANO DEL FRIULI

INTERPORTO CERVIGNANO DEL FRIULI S.p.A.
PIANO PARTICOLAREGGIATO
VARIANTE N. 3 SECONDA FASE

13 luglio 2009

doc. **a**

P.P. DELL'INTERPORTO DI CERVIGNANO DEL FRIULI LR 25/90

STATO DI PROGETTO

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Revisione	Data	Descrizione	Redatto	Controllato	Approvato
1	10.10.2011	Adeguamento al piano di esproprio			

formato: A1

dott. arch. Rudi Zonch

Romans d'Isonzo (GO)

via Lauretana n. 1/A

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

INDICE

Premesse	pag. 2
Il Piano Particolareggiato vigente	pag. 2
 STATO DI FATTO	 pag. 5
Aggiornamento delle analisi dello Stato di fatto	pag. 5
Variazione delle previsioni di piano	pag. 5
Stato realizzato	pag. 7
La normativa di riferimento	pag. 8
Previsioni del P.R.G.C. di Cervignano del Friuli	pag. 8
Inserimento territoriale	pag. 9
 QUADRO GENERALE DI VALUTAZIONE	 pag. 9
 CRITERI GENERALI DI PIANO	 pag. 13
Collegamento tra la 1 ^a e la 2 ^a Fase	pag. 14
Variazione del perimetro di P. P.	pag. 15
Destinazioni d'uso	pag. 15
Indici urbanistici ed edilizi e coinvolgimento dei soggetti privati	pag. 16
 ORGANIZZAZIONE DEL VERDE	 pag. 16
Importanza delle aree verdi	pag. 16
Stato attuale dell'area	pag. 17
Indirizzi generali di pianificazione del verde	pag. 17
Caratteristiche degli elementi a verde	pag. 18
Aree verdi lungo i canali	pag. 19
Superfici a prato	pag. 20
Fasce tampone interne ed esterne ai comparti	pag. 20
 CONTENUTI DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO	 pag. 21
Opportunità di una uscita carrabile sulla S.R. n. 14	pag. 23
Possibilità di collegamento ferroviario della 2 ^a fase	pag. 23
 PREVISIONI DI PIANO	 pag. 25
Attuazione delle previsioni di piano	pag. 26
 CARATTERISTICHE DI PIANO	 pag. 27
Dati dimensionali di piano	pag. 27
Consistenza generale di piano	pag. 27
Programma di attuazione e relazione economica sui principali fattori di costo	pag. 27
Elaborati di progetto	pag. 29

Premessa.

Considerato che l'Interporto Cervignano del Friuli S.p.A. (già Interporto Alpe Adria di Cervignano del Friuli S.p.A.) è un'iniziativa regionale ribadita con decreto n. PMT/170/TM.11.3.2 del 3 marzo 2006 e compresa nella normativa nazionale sugli interporti, la legge n. 240/90 e successive integrazioni, la Regione Friuli Venezia Giulia e l'Interporto, visto il trend positivo relativo alla movimentazione ed allo stoccaggio delle merci nella struttura intermodale e la possibilità di ulteriore sviluppo della stessa in conseguenza dell'aumentato interesse degli operatori nell'ambito intermodale, hanno espresso la volontà di proseguire con la realizzazione della seconda fase ed è da questa volontà che trae origine la presente Variante n. 3. Un'altra condizione basilare per lo sviluppo della 2^a Fase del P.P. è che la variante alla S.R. 352 (ex S.S. 352) è ormai giunta al progetto definitivo, approvato in linea tecnica dalla Regione; per concludere l'iter progettuale si sta attendendo l'approvazione da parte del Comune di Cervignano del Friuli della Variante n. 75, già adottata, dopo di che la Regione potrà rilasciare la conformità urbanistica e con essa la dichiarazione di pubblica utilità che permetterà l'acquisizione dell'area necessaria.

Gran parte delle previsioni e delle metodologie di attuazione presenti nella Variante n. 3 erano già contenute nella precedente Variante generale n. 2 che, come esplicitato nel seguente paragrafo, all'atto della sua approvazione è stata ridimensionata per quanto riguarda la 2^a Fase di sviluppo.

La società Interporto Cervignano del Friuli S.p.A. ha in essere un rapporto di concessione da parte della regione Friuli Venezia Giulia per l'attuazione delle opere relative alla realizzazione dell'Interporto di Cervignano del Friuli. Tale concessione scadrà nel 2050 ed il termine appare sufficientemente congruo. Tuttavia l'investimento previsto per la realizzazione della 2^a Fase, rapportato alla durata delle strutture edilizie, ed il tipo di funzioni da insediare, fanno ragionevolmente presupporre che il termine previsto possa essere convenientemente prorogato.

Il piano particolareggiato vigente.

Il Piano Particolareggiato dell'Interporto di Cervignano del Friuli (L.R. 25/1990) è stato approvato con D.P.G.R. n. 021/Pres. del 17.01.1996 pubblicato sul B.U.R. n. 8 del 21.02.1996.

La variante n. 1 al Piano Particolareggiato dell'Interporto di Cervignano del Friuli è stata approvata con D.P.G.R. n. 0348/Pres. del 12.11.2002, pubblicato sul B.U.R. n. 48 del 27.11.2002.

La variante n. 2 al Piano Particolareggiato dell'Interporto di Cervignano del Friuli è stata approvata con Delibera della Giunta regionale n. 1641 del 05.07.2007.

Nella delibera di approvazione veniva specificato che l'approvazione si limitava "alla Prima fase già attuata" e si prevedeva "lo stralcio della strada di collegamento con la prevista variante della S.S. 352 in relazione alla quale si provvederà non appena sarà definito il sistema viario e ferroviario".

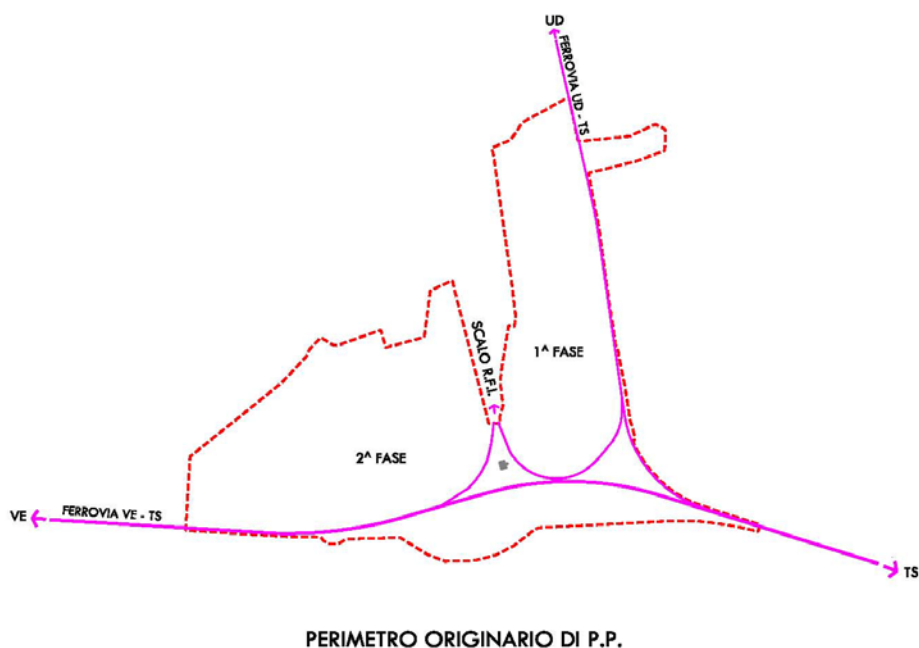
Visto il testo integrale della Delibera di approvazione della Variante n. 2 al Piano Particolareggiato dell'Interporto di Cervignano del Friuli, e considerato il fatto che nella stessa delibera vengono richiamati espressamente gli elementi compresi nella 1^a Fase

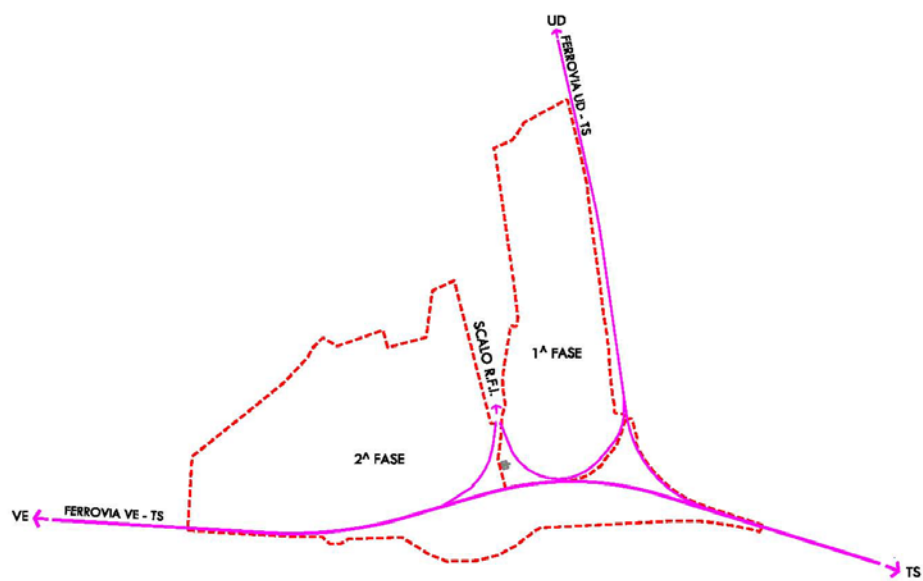
che devono essere stralciati, si evince che lo strumento urbanistico risultante sarà un piano che comprende tutte le indicazioni relative alla 1^a Fase (nuova perimetrazione, destinazioni d'uso, elementi urbanistici ed edilizi, normative, previsioni ecc.) ad eccezione delle strada di collegamento con la futura variante alla Strada Statale n. 352 e tutte le previsioni del Piano Particolareggiato vigente, e della variante n. 1, in special modo per quanto riguarda la 2^a Fase attuativa dell'interporto.

A tale proposito si deve rilevare che non è mai stata richiesta, né, tanto meno, prodotta, una carta che sintetizzi graficamente la situazione azzonativa del Piano Particolareggiato dell'interporto di Cervignano del Friuli così come emersa dalla delibera di approvazione della Variante n. 2 allo stesso PP. Sembra doveroso e corretto, in sede di redazione della presente Variante n. 3, produrre un tale elaborato, affinché si possano sostenere con maggiore efficacia e precisione le scelte operate all'interno della stessa Variante n. 3.

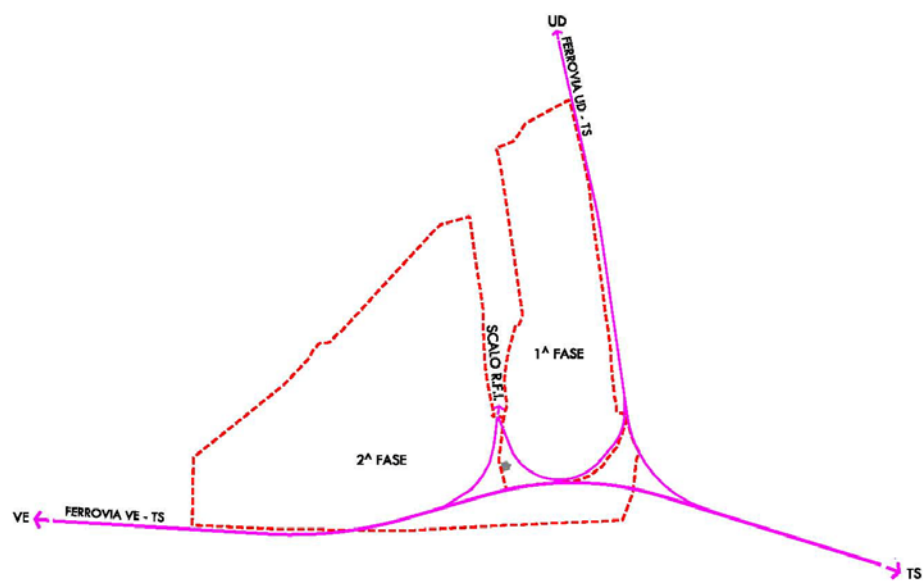
L'elaborato di sintesi delle cogenze grafiche e normative che costituiscono il PP dell'Interporto in seguito all'approvazione, con prescrizioni, della Variante n. 2, inserito nella presente Variante n. 3 come tav. 0 Variante n. 2 Zonizzazione vigente scala 1:5000, comprende:

- le previsioni contenute nella Variante n. 2 per quanto riguarda la 1^a Fase di attuazione (modifica della perimetrazione, eliminazione della bretella di collegamento tra la viabilità interna di piano e il tracciato attuale della Strada Statale n. 352, l'ampliamento dell'area per magazzini raccordati con la previsione di un fabbricato da 26.000 mq, e la conseguente ridistribuzione degli spazi aperti collegati, l'eliminazione del sottopasso di collegamento tra la 1^a e la 2^a Fase, la riorganizzazione del verde ed altre variazioni minori (per maggiori dettagli si rimanda alla Relazione illustrativa della Variante n. 2, Criteri informativi, Previsioni per la 1^a Fase, pagina 24);
- le previsioni contenute nel Piano Particolareggiato dell'interporto originario, approvato con D.P.G.R. n. 021/Pres. del 17.01.1996 e nella Variante n. 1.





PERIMETRO P.P. VIGENTE VAR. 2



PERIMETRO DEL P.P. VAR. 3

STATO DI FATTO.

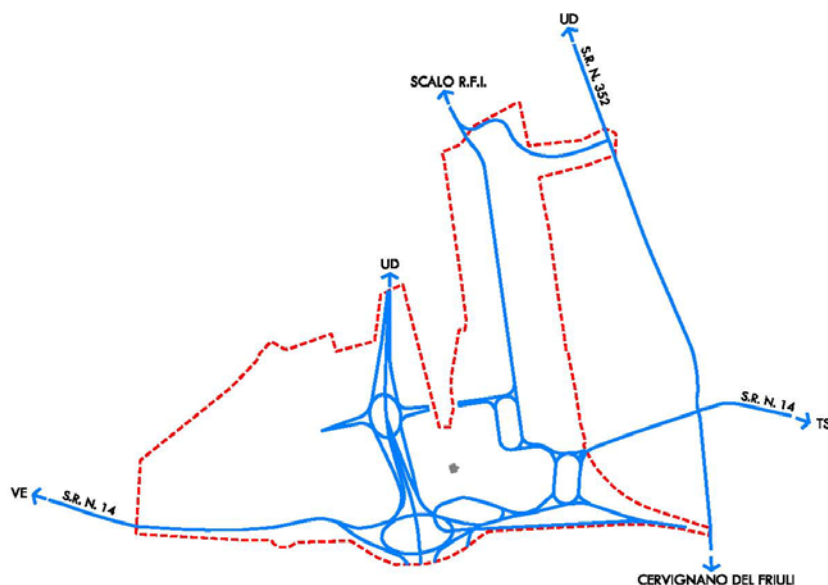
Aggiornamento delle analisi dello Stato di Fatto.

Nel maggio 2006 veniva depositata la prima parte dei lavori di revisione del Piano Particolareggiato, finalizzata alla redazione della Variante generale n. 2, costituita da una relazione illustrativa e da una serie di tavole tematiche riguardanti lo stato di fatto fisico e funzionale dell'Interporto e delle reti tecnologiche, le politiche territoriali di riferimento e la definizione degli elementi di variante. Con la presente Variante n. 3 si è provveduto ad aggiornare le tavole relative allo stato di fatto fisico e funzionale ed alle reti tecnologiche mentre sono rimaste sostanzialmente inalterate le politiche territoriali di riferimento (con l'aggiunta di una ipotesi di transito della TAV nell'area di Interporto) così come rimangono sostanzialmente validi gli elementi di variante definiti ai quali si sono aggiunti il riconoscimento di una fascia di probabile transito della TAV e la modifica del perimetro con l'inclusione dell'area occupata dalle strutture edilizie dell'azienda agricola Cà Bolani.

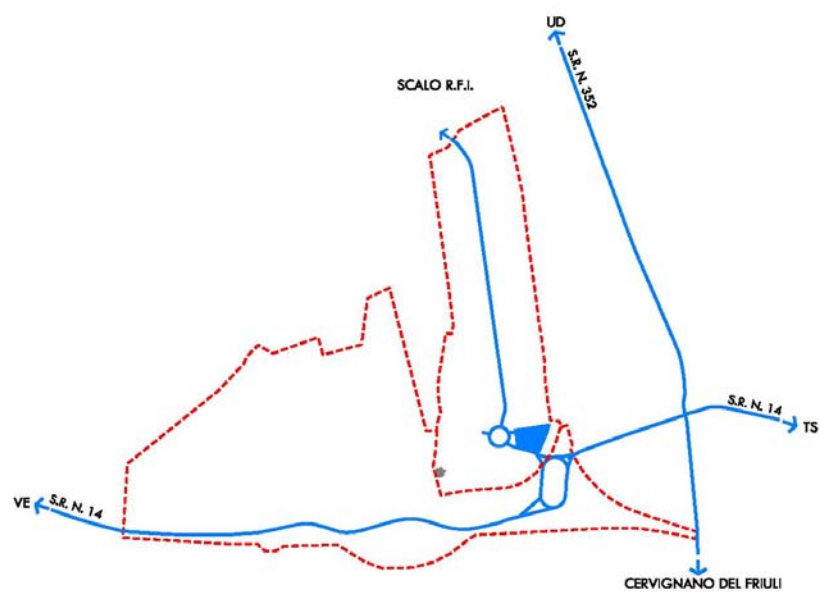
Variazioni delle previsioni di piano.

La principale variazione dell'assetto territoriale rispetto alle previsioni di Piano Particolareggiato è costituita dalla mancata realizzazione della rotatoria in quota della Strada Statale (ora regionale) n. 14, della strada parallela a via Sarcinelli e della bretella di collegamento tra questa strada e la rotatoria ovoidale posta di fronte all'ingresso dell'Interporto. La situazione realizzata si presenta in maniera molto lineare rispetto alla soluzione prospettata dal P.P. e ciò era dovuto anche alla previsione di realizzare la variante alla S.S. 352 generalmente a raso ed in sottopasso all'intersezione con la linea ferroviaria Trieste - Venezia e con la S.S. n. 14.

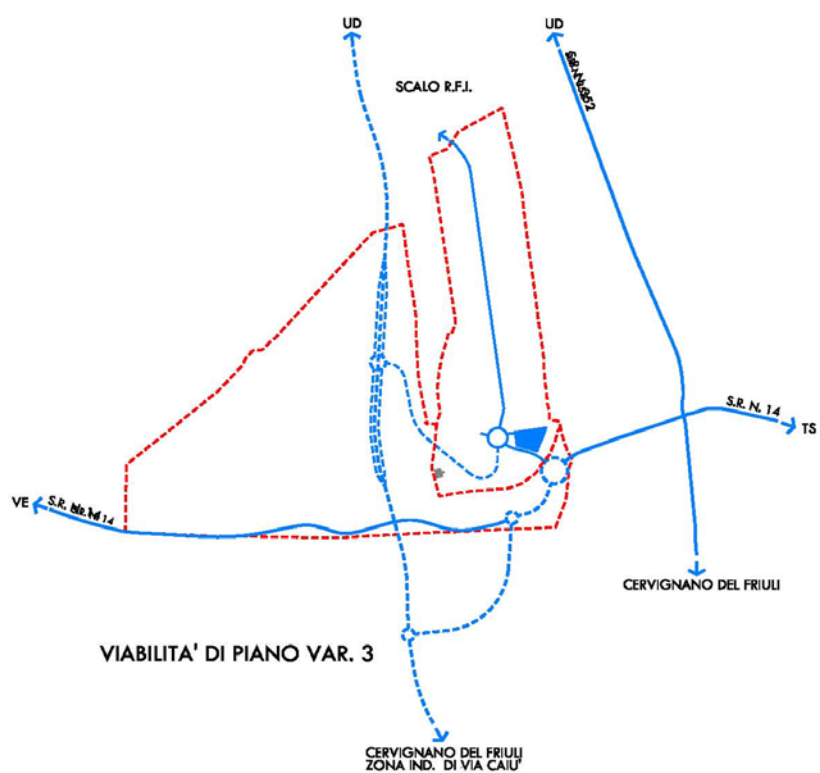
Un altro aspetto particolarmente rilevante è dato dall'abbandono della previsione di utilizzo di bacini di fitodepurazione per il trattamento delle acque fognarie.



VABILITA' PREVISTA DAL P.P. ORIGINARIO



VIABILITA' REALIZZATA



VIABILITA' DI PIANO VAR. 3

Di fondamentale importanza per l'attuazione della 2^a Fase sono le nuove previsioni al riguardo dello Scalo Ferroviario di Cervignano del Friuli; esse non comprendono più il raddoppio della struttura e il conseguente utilizzo di binari ad un terzo livello superiore ai due attuali, rendendo inutili i manufatti scatolari realizzati nei pressi del fascio arrivi.

Anche all'interno della 1^a Fase di realizzazione dell'Interporto Alpe Adria le previsioni di piano hanno subito variazioni ed aggiustamenti. Per effetto della Variante n. 1 i magazzini raccordati previsti nel 5° Lotto sono stati uniti in due blocchi da 12.000 mq ciascuno; nella realizzazione del 3° Lotto sono stati modificati la palazzina direzionale e la rotatoria interna; con la Variante n. 2 l'area compresa tra la palazzina uffici ed i magazzini del 5° Lotto (in pratica l'ex 4° Lotto) è stata ridefinita come area per magazzini raccordati ed al suo interno previsto un nuovo magazzino da 26.000 mq e, sempre con la Variante n. 2 è stata eliminata la previsione del sottopasso di collegamento tra le due fasi attuative dell'Interporto.

Stato realizzato.

Allo stato attuale sono stati realizzati il 1°, il 2°, il 3° ed il 5° lotto della Prima Fase dell'Interporto di Cervignano, che si presenta come una struttura intermodale che può disporre di:

- un piazzale intermodale da 160.000 mq, lungo più di 1.000 m e largo in media oltre 150 m;
- tre fasci di binari di smistamento sul piazzale stesso, due binari per fascio, collegati tra di loro tramite deviatoi, con lunghezza totale ciascuno di m 800;
- una tettoia ricovero merci, in parte dotata di carroponte da 12,5 ton, da oltre 7.000 mq coperti (sono attualmente in fase di esecuzione i lavori per l'ampliamento della tettoia esistente che porterà la superficie coperta a circa 17.500 mq);
- un parcheggio dedicato, per automezzi pesanti da 8.500 mq;
- un prefabbricato ad uso uffici da 400 mq;
- una serie di attrezzature specifiche quali pesa stradale, pesa ferroviaria, fossa materiali sfusi, lavaggio carri ecc.;
- una palazzina direzionale con oltre 2.500 mq di superficie utile a disposizione per uffici, servizi ed attrezzature, con un volume di 10.000 mc ed un'area di pertinenza di 20.000 mq;
- due magazzini raccordati da 12.000 mq coperti ciascuno, su un'area di 80.000 mq (con deliberazione del Consiglio di Amministrazione di Interporto Cervignano del Friuli dd. 26.11.2007 è stato approvato il progetto definitivo per la realizzazione di un terzo magazzino da 26.000 mq con 45.000 mq di area di pertinenza);
- impianto di smaltimento acque meteoriche e reflue con depuratore del tipo prefabbricato modulare;
- impianti idrico, antincendio, di distribuzione del gas metano e dell' energia elettrica, di illuminazione esterna e di telefonia e trasmissione dati;
- la possibilità di movimentare, in unità di carico, merci classificate pericolose contenute nelle tabelle RID, con esclusione di prodotti radioattivi ed esplosivi (Parere del Ministero dell'Ambiente n. 676 del 31.03.2005).

La 1^a Fase dell'Interporto Alpe Adria è già stata sottoposta a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale formalizzata con il rilascio del decreto del Ministro dell'Ambiente

di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali DEC/VIA/4289 del 03.12.1999.

Il terzo magazzino, che di fatto rappresenta una variante al progetto definitivo dell'interporto oggetto della VIA di cui sopra, ha ottenuto la non assoggettabilità a VIA con parere del Ministero dell'Ambiente n. 102 del 29.06.2008.

In seguito a gara pubblica a livello comunitario con procedura aperta, con deliberazione del Consiglio di Amministrazione dell'Interporto dd. 19.05.2006, è stata affidata all'A.T.I. costituita da TRIESTE MARINE TERMINAL S.P.A., CEMAT COMBINED EUROPEAN MANAGEMENT AND TRANSPORTATION S.P.A. E GRUPPO EUROFER S.R.L. la gestione tecnica operativa dell'Interporto (contratto N.RO di rep. 80477, N.RO RACC. 7210, del 29.06.2006, Notaio Daniela Dado di Trieste, registrato a Trieste il 13.07.2006 al N. 3549 Serie 1). Il contratto prevede che l'organizzazione del Gestore svolga le attività di gestione, sviluppo, vettoriamiento e/o suo coordinamento, del traffico intermodale facente capo all'Interporto e di gestione ed implementazione dei servizi di movimentazione e stoccaggio di prodotti e beni con garanzia di apertura al pubblico delle strutture. Il contratto si riferisce esclusivamente alle strutture esistenti dell'interporto, piazzale intermodale completo di attrezzature, due magazzini raccordati, palazzina uffici, tettoie e prefabbricato uffici.

La normativa di riferimento.

Il quadro normativo di riferimento per la Variante Generale al Piano Particolareggiato dell'Interporto Alpe Adria fa capo alla L.R. 11.06.1990 n. 25 ed alla L.R. 23.02.2007 n. 5 e s.m.i. che ha sostituito la L.R. 22/87 riferimento della L.R. 25/90. Sullo sfondo rimangono il Piano Urbanistico Regionale Generale del 1978, il Piano Regionale della Viabilità del 1989 ed il Piano Regionale Integrato dei Trasporti del 1988.

A livello comunale il Piano Regolatore generale Comunale di Cervignano del Friuli, vigente con la Variante n. 72 approvata con Delibera n. 30 del 17.04.2009 ed in vigore dal 22.05.2009, rappresenta il supporto normativo di confronto.

Previsioni del P.R.G.C. di Cervignano del Friuli.

Il PRGC classifica l'area come Zona per Attrezzature di interscambio merci – N1. In tale zona individua. 1 – Scalo ferroviario e 2-Interporto.

Per l'interporto indica come obiettivo dello strumento attuativo.

- lo studio della compatibilità tra la viabilità di interesse comprensoriale (SS.SS. 14, 352 e 351) ed il traffico generato dall'interporto;
- la regolamentazione delle problematiche connesse all'inquinamento generato dal traffico e dalle attività interportuali;
- l'individuazione degli elementi di potenziamento sulle infrastrutture esistenti al fine di supportare lo sviluppo dell'Interporto, contenendone gli impatti;
- l'attuazione delle prescrizioni dettate in sede di valutazione di Impatto Ambientale.

Come Usi consente:

- opere ferroviarie

- parcheggi ed aree di servizio ed assistenza automezzi
- opere tecniche di viabilità stradale
- magazzini e depositi di merci
- uffici pubblici e privati
- centro direzionale e doganale
- attrezzature di servizio sociale
- attrezzature a carattere commerciale- artigianale
- attrezzature a carattere industriale
- impianti tecnologici e manufatti accessori
- opere verdi e di ingegneria naturalistica.

Negli indici e parametri indica

- superficie coperta edifici mq/mq 0,60
- distanza minima dalle strade esterne al P.P. m 20,00
- distanza dalle strade interne al P.P. da definire da parte del piano stesso
- distanza minima tra edifici m 10,00
- distanza dai confini di proprietà m 5,00
- altezza massima degli edifici m 10,00

Prescrive, inoltre, la costruzione di un solo alloggio per custode(escluso il nucleo familiare) di massimo 500 mc, subordinata all'esistenza di un'attività produttiva e che le superfici delle aree di servizi ed attrezzature collettive interne al piano, siano ragguagliate a quelle previste dall'art. 17 del DPGR n. 0165/Pres. Del 1995, così come modificato dall'art. 1 del DPGR n. 0242/Pres. Del 16.07.2000 e comunque a quelle previste per le zone industriali artigianali dalle leggi vigenti.

Inserimento territoriale.

L'interporto Alpe Adria di Cervignano del Friuli si colloca nel centro della Bassa Friulana, proprio all'intersezione di due importanti direttrici di traffico veicolare, la S.S. n. 352 e la S.S. 14, ed è a diretto contatto con lo Scalo Ferroviario. La facilità di collegamento con i caselli autostradali di Palmanova, attraverso la S.S. 352, e Villesse, tramite la S.S. 14 prima e la S.S. 351 subito dopo, identifica il felice inserimento territoriale della struttura intermodale, con possibilità interrelazionali privilegiate: la Z.I.U. e la Z.A.U. di Udine a nord, il Triangolo della sedia di Manzano a nord est, l'autoporto di Gorizia e la Slovenia (e, conseguentemente l'Est europeo) ad est, l'aeroporto di Ronchi dei Legionari, il porto di Monfalcone e quello di Trieste a sud est, la Z.I.A.C., porto Nogaro e la Bancghina portuale Margreth di San Giorgio di Nogaro e la Chimica Caffaro a sud ovest (inoltre, anche il canale Banduzzi è navigabile fino allo stabilimento Caffaro).

Tutti questi elementi contribuiscono a ribadire la corretta impostazione della scelta localizzativa della struttura intermodale ed a confermare questa sua ubicazione come la prima componente delle sue potenzialità di sviluppo.

QUADRO GENERALE DI VALUTAZIONE

Con il completamento del terzo lotto e la costruzione dei due magazzini, entrambi compresi nel quinto lotto, la prima fase dell'Interporto di Cervignano del Friuli può ritenersi sostanzialmente completata. Infatti il decreto del Ministro dell'Ambiente di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali DEC/VIA/4289 del 03.12.1999

riguardante la compatibilità ambientale della prima fase dell'Interporto, conteneva la puntualizzazione che "le opere del terzo lotto realizzano un primo livello di funzionalità dell'infrastruttura, mentre gli interventi del quarto e quinto completano la prima fase dotando l'infrastruttura stessa della necessaria attrezzatura di servizio". Il quarto lotto conteneva previsioni al riguardo della bretella stradale che collegava lo Scalo di Cervignano con la S.S. 352 a nord dell'incrocio con la S.S. 14 e al riguardo di aree per parcheggi e servizi; queste previsioni sono oggetto di verifica della presente variante e la loro mancata realizzazione non costituisce, comunque, un impedimento strutturale alla funzionalità dell'Interporto.

Il sistema viario e ferroviario sovra ordinato che interessa l'area dell'interporto e che comprende l'autostrada A4, la Strada Regionale n. 14, la Strada Regionale n. 352 e la linea ferroviaria Venezia Trieste, con la definizione del tracciato della variante alla S.R. 352 ha completato il quadro infrastrutturale della zona, almeno ai fini della programmazione dell'attuazione della 2^a Fase dell'Interporto Cervignano del Friuli.

La variante alla Strada Statale n. 352 è una condizione fondamentale per la redazione della variante Generale al P.P. dell'Interporto. Non tanto per la prescrizione contenuta nel piano stesso che subordinava la realizzazione della 2^a Fase all'esistenza di tale infrastruttura, quanto per la sua valenza di elemento di cerniera sul quale poggia la possibilità di connessione tra le due fasi attuative dell'Interporto di Cervignano del Friuli.

Il tracciato proposto da Autovie Venete nel progetto definitivo soddisfa le esigenze della struttura interportuale e degli strumenti che la definiscono: è sufficientemente vicina al tracciato ferroviario così come auspicato dalla VIA dell'Interporto 1^a Fase; consentirà, quando sarà realizzato il sovrappasso sulla rotonda di accesso all'interporto, che il traffico di collegamento tra le due fasi realizzative della struttura e quello di distribuzione della sua 2^a Fase non entrino in conflitto con il traffico di transito sulla 352; si interseca in sottopasso con la linea ferroviaria e con la S.S. 14 lasciando la possibilità di circolazione all'interno della 2^a Fase e di accesso ai terreni agricoli posti tra lo Scalo e la Strada stessa che altrimenti sarebbero interclusi. Inoltre, si raccorda ai progetti della grande viabilità del Comune di Cervignano del Friuli collegandosi con via Cajù dando uno sfogo, dopo decenni, alla zona industriale esistente e si propone per la realizzazione, in futuro, della grande viabilità tangenziale proposta ormai da troppo tempo da tutti i Piani regolatori che si sono succeduti in territorio comunale di Cervignano del Friuli.

Dalla data di entrata in vigore del Piano Particolareggiato dell'Interporto ad oggi la situazione generale si è evoluta e si sono modificate alcune condizioni di base, per cui con la 1^a Fase sostanzialmente completata, è necessario che la Variante n. 3 si soffermi su alcune considerazioni di fondo che portano inevitabilmente ad una revisione del Piano stesso ed alla nuova impostazione di sviluppo della 2^a Fase.

Con il Piano del Traffico il Comune di Cervignano del Friuli ha programmato una serie di interventi sulla grande viabilità, e sulla S.R. 14 in particolare, anche tramite la previsione di nuove rotonde (alcune sono in fase di progettazione) in sostituzione degli incroci semaforizzati, che consentiranno alle infrastrutture viarie di sopportare l'aumento di traffico derivante anche dalla seconda fase dell'Interporto.

Il perimetro attuale del Piano Particolareggiato dell'Interporto di Cervignano del Friuli racchiude, oltre alle aree per funzioni di piano e per infrastrutture ed alle aree

destinate ad interventi di mitigazione ambientale, anche aree di frangia, non strettamente funzionali al piano stesso e derivanti da modifiche al tracciato della S.R. n. 14, che possono essere reintegrate nel territorio comunale e pianificate direttamente dallo strumento urbanistico generale. Bisogna aggiungere che, per sua definizione, il P.P. può costituire variante al Piano Regolatore Generale Comunale.

L'impostazione della struttura del Piano Particolareggiato vigente, se rapportata alle attuali esigenze del mercato, appare piuttosto rigida e la sua previsione attuativa troppo puntualizzata: la suddivisione in fasi, poi, a cascata, in lotti, le indicazioni planivolumetriche e i progetti tipo per i magazzini sono prescrizioni piuttosto vincolanti non particolarmente adatte a funzioni, l'intermodalità e la logistica, che sono in continua evoluzione.

Le previsioni iniziali di piano sono risultate abbondanti e troppo settoriali; lo sviluppo dell'economia e il traffico indotto non sono stati quelli previsti in origine e la forzata specificità delle previsioni ha provocato anche l'allontanamento di potenziali utenti dell'interporto, vedi la presenza di magazzini ed autotrasportatori nella Zona Industriale dell'Aussa Corno.

La suddivisione in due fasi dello sviluppo dell'Interporto nasceva dal dimensionamento ottimistico di piano; il traffico indotto dalla prima fase poteva essere sopportato dalla S.R. 14 in direzione est – ovest mentre in quella nord – sud, per non gravare eccessivamente sull'incrocio tra le regionali 14 e 352, si incanalava la porzione destinata al casello autostradale tramite la bretella che si inseriva nella 352 all'altezza di cimitero di Muscoli. L'ulteriore crescita con la seconda fase poteva essere risolta soltanto con la realizzazione della variante esterna alla S.R. 352; ed è per questo che nella normativa di piano veniva stabilito che la seconda fase dell'interporto poteva essere attuata solo dopo la realizzazione di tale variante. Inoltre la bretella nord poteva funzionare anche come uscita di sicurezza in caso di necessità (blocco dell'ingresso sulla S.R. 14).

Le previsioni, e le esigenze, delle Ferrovie dello Stato relative allo scalo di Cervignano del Friuli si sono modificate: sono stati abbandonate le ipotesi di sviluppo dello scalo, in fase progettuale si ipotizzava il raddoppio della struttura, tant'è che R.F.I. ha acconsentito ad usare i manufatti scatolari realizzati nella zona del fascio arrivi come base per il passaggio della strada di connessione tra le due fasi dell'interporto. E' stata rivista la necessità di autonomia negli accessi, ora Interporto e Scalo possono comunque avere un accesso comune; inoltre, le ipotesi occupazionali si sono sensibilmente ridotte, oggi sono presenti meno addetti di quelli che erano stati previsti all'origine ed anche l'indotto non ha avuto lo sviluppo che ci si augurava.

La realizzazione del sottopasso prevista dal Piano Particolareggiato vigente per collegare le due fasi dell'Interporto appare, oggi, piuttosto difficoltosa; le opere di scavo provocherebbero seri problemi agli scambi ferroviari realizzati nel fascio arrivi senza contare le interferenze con la falda sotterranea e la fragilità funzionale di un sottopasso in relazione alla sicurezza dell'intero sistema Interporto - Scalo.

Il concetto di Logistica si è evoluto: oggi logistica significa più organizzazione che trasporto vero e proprio; le tendenze del settore produttivo, che è sempre più orientato verso la limitazione del magazzino, l'aumento dei costi di trasporto che inducono gli operatori a razionalizzare al massimo la frequenza e la destinazione delle spedizioni, le

limitazioni al traffico pesante imposte dalle amministrazioni cittadine, hanno generato la necessità di sviluppare attività connesse al puro trasporto, come l'assemblaggio di parti di merci, il packaging, l'immagazzinaggio settoriale, lo scioglimento e la riformazione del carico e delle merci, l'e-commerce. Le moderne strutture logistiche devono essere in grado di gestire le attività di approvvigionamento, immagazzinaggio, distribuzione, di fornire servizi collegati a tali attività e assistenza tecnica commerciale e, inoltre, tutto questo in divenire, sempre in continua evoluzione. Conseguentemente gli spazi che la logistica occupa devono essere flessibili, in grado di adeguarsi rapidamente alla modifica delle esigenze di mercato e ben collegati con la rete infrastrutturale territoriale. La flessibilità e la possibilità di adeguamento sono le tematiche di base della presente Variante n. 3 ed i collegamenti infrastrutturali sono già garantiti dalla localizzazione dell'Interporto di Cervignano del Friuli.

L'attuazione delle previsioni di piano riguardanti la seconda fase dovrebbe poter non gravare ulteriormente sull'esposizione finanziaria della Regione FVG. L'intervento, quindi, potrebbe consentire il coinvolgimento di operatori privati (l'interesse dei privati nei confronti di Interporto si è già manifestato in sede di affidamento della gestione della struttura); a questo proposito sarebbe conveniente proporre, come ulteriore incentivo, la possibilità di una destinazione d'uso secondaria di tipo produttivo, legata a quella principale logistica, per le aree comprese nella 2^a Fase (anche queste previsione era già comprese nei criteri generali della Variante Generale n. 2). I sistemi e le modalità di partecipazione (o compartecipazione) degli operatori privati va definita nell'ambito del piano con opportune specificazioni al riguardo dei tempi di durata dell'operazione.

In sede di Variante Generale n. 2 al P.P. si era previsto che la connessione tra le due fasi realizzative della struttura interportuale dovesse avvenire tramite una bretella stradale dotata di sovrappasso sulla fascia arrivi dei binari dello Scalo Ferroviario (soluzione poi stralciata dal decreto di approvazione del piano) ed il ridimensionamento del perimetro di P.P. al fine di liberare dal vincolo aree che non erano né funzionali all'infrastruttura, né di stretta pertinenza della medesima (soluzione anch'essa stralciata, in parte, dal sopra citato decreto). Queste due scelte sono ora la base di partenza per le valutazioni da fare sulla pianificazione della 2^a Fase dell'interporto di Cervignano.

Un'ulteriore riflessione va fatta in merito alla natura ed alla consistenza dell'area interessata dall'Interporto di Cervignano: quasi tutta la superficie, sia quella già acquisita sia quella da acquisire, fa parte dell'Azienda vitivinicola Cà Bolani (proprietà A.C.T.A.) che ha in loco sia i locali destinati alla vinificazione sia le cantine, radunati in un insediamento posto in adiacenza al confine nord della 2^a Fase. Si tratta, quindi, di un'area omogenea di proprietà unica. Si può, ragionevolmente, pensare che, in seguito all'espropriazione o all'acquisizione di quasi tutta l'area agricola circostante, la proprietà sostenga che il complesso delle attrezzature per la prima trasformazione e conservazione del prodotto viticolo perda tutta la sua ragione di essere e, quindi, con tutta probabilità la proprietà non verrebbe smembrata e l'insediamento rientrerebbe, di fatto, nell'esproprio, o nell'acquisizione.

Infatti, il Piano Particolareggiato dell'Interporto di Cervignano del Friuli è un piano di iniziativa pubblica per l'attuazione del quale è previsto il ricorso all'istituto dell'esproprio. La normativa vigente in materia di esproprio prevede la possibilità di utilizzare in via privilegiata strumenti non ablativi; di conseguenza, per l'attuazione delle previsioni di piano, sarebbe opportuno prevedere anche la possibilità di uno strumento

subconcessionario con il quale il proprietario dell'area da espropriare e/o altri soggetti privati (da selezionare tramite procedura ad evidenza pubblica) possano diventare soggetto attuatore o co-attuatore.

Inoltre, il Comune di Cervignano del Friuli, dopo l'adozione del Piano territoriale Infraregionale dell'Aussa Corno, nella fase delle intese, ha praticamente "congelato" la prevista area industriale (la cui pianificazione è di competenza del Consorzio Aussa Corno) posta a sud ovest del territorio comunale e compresa tra il canale Banduzzi ed il Fiume Ausa. Questa impostazione può apportare notevoli vantaggi dal punto di vista della tutela del territorio perché l'area in questione è una zona molto sensibile ed il suo mantenimento a verde creerebbe un importante filtro di terreno agricolo tra il centro abitato di Cervignano e l'insediamento industriale di Torviscosa. A questa azione corrisponderà, in una prossima variante al PRGC, l'individuazione di una zona di sviluppo industriale a nord della 2^a Fase dell'Interporto, a contatto con la zona dello Scalo. Tale scelta porterebbe alla realizzazione di una grossa zona integrata, con funzioni logistico-produttive, su un'area in parte già compromessa da insediamenti ingombranti (anche in termini ambientali) quali lo scalo ferroviario e l'interporto, e praticamente attigua alla zona industriale di Torviscosa. Una zona servita in modo ottimale dalle infrastrutture di comunicazione, viabilità primaria, raccordo con l'autostrada, ferrovia, possibilità di collegamento con il bacino portuale Margreth.

La pianificazione della seconda fase dell'Interporto consentirà di programmare in modo approfondito lo sviluppo di questo polo multisettoriale e di studiarne le relazioni con il contesto urbano di Cervignano del Friuli.

La realizzazione della 2^a Fase dell'Interporto innesca una serie di problematiche a livello pianificatorio comunale che dovranno essere affrontate e risolte in ambito di variante al P.R.G.C. specialmente al riguardo delle aree agricole attuali poste tra il limite del centro edificato e quello di Interporto. A titolo puramente indicativo, senza alcuna pretesa di esaurire l'argomento, citiamo solo le aree a nord est dell'Aussa comprese tra la sua sponda destra e la nuova viabilità esterna costituita dal prolungamento della variante alla S.R. 352 fino all'innesto con la via Cajù. Queste aree diventeranno con molta probabilità, almeno in parte, adatte ad un futuro sviluppo edilizio.

CRITERI GENERALI DI PIANO

La Variante Generale al P.P. dell'Interporto si caratterizza come un caso particolare nell'ambito della progettazione urbanistica. La complessità dei temi, la quantità di interrelazioni nel rapporto fisico/funzionale, le implicazioni economiche e di gestione ne fanno un caso a sé stante, da trattare con metodologie urbanistiche non tradizionali, anche ispirate alle nuove indicazioni regionali in merito alla programmazione territoriale.

L'attuazione della seconda fase del P.P. richiederà un notevole investimento originato dalla dimensione del sito (più di 800.000 mq da acquisire) e dalle caratteristiche delle infrastrutture da prevedere. Già il collegamento tra la sede della prima fase dell'Interporto e la sede della seconda fase, con sistema di intersezione con la variante alla S.R. 352, rotatoria con sovrappasso, comporta un notevole sforzo economico.

I criteri informativi generali della Variante n. 3 al P.P. dell'Interporto di Cervignano del Friuli possono essere sintetizzati in:

- la necessità assoluta ed imprescindibile di un collegamento di connessione tra le 2 fasi dell'Interporto;
- il riconoscimento della fascia di probabile transito della linea alta capacità – alta velocità legata allo sviluppo del Corridoio 5 (TAV);
- il mantenimento, per quanto possibile, del sistema di sgrondo delle acque meteoriche esistente con la conservazione del fossato dorsale nord – sud e l'adattamento dei tributari est – ovest;
- la predisposizione e localizzazione delle aree a verde con funzioni di quinta, schermo e filtro, oltre che di barriera per le polveri e per l'inquinamento gassoso;
- l'aumento del perimetro della 2^a Fase con l'accorpamento dell'area compresa tra il limite attuale di piano e il canale a nord (area dei fabbricati cantina ed accessori Cà Bolani);
- la previsione di destinazioni d'uso che comprendano attività produttive secondarie legate a quella logistica principale (assemblaggio, componentistica, packaging; artigianato specialistico ed avanzato; laboratori di ricerca nel campo intermodale e del trasporto; attività informatiche e telematiche; prima lavorazione delle merci in transito);
- la definizione di indici urbanistici che favoriscano l'investimento privato; pare adeguato prevedere 250.000 mq di superficie coperta (rapporto di copertura 0,50, tipico degli interventi simili) tra magazzini e fabbricati produttivi e di servizio, l'indice è rapportato, ovviamente, alla superficie delle aree per magazzini non raccordati;
- la possibilità di coinvolgimento di soggetti privati nella realizzazione delle previsioni di piano, tramite sub concessione o altre forme da stabilire;

Per quanto riguarda il primo punto, il riconoscimento dell'ipotesi di tracciato TAV, si può solo dire che è di carattere dogmatico e che deve rappresentare, comunque, non una condizione ostativa o di disturbo, ma un elemento integrato della struttura interportuale della 2^a Fase.

Del mantenimento del sistema di sgrondo delle acque superficiali e meteorologiche e del verde si tratta in successivi paragrafi ai quali si rimanda.

Collegamento tra la 1^a e la 2^a Fase.

Il collegamento tra la prima e la seconda fase di attuazione dell'Interporto prevista nel Piano Particolareggiato vigente è costituito da una viabilità carrabile e da un sottopasso che attraversa il fascio arrivi dei binari a servizio dello Scalo ferroviario di Cervignano del Friuli. Con il fascio arrivi dello Scalo già realizzato tale previsione è diventata di difficile attuazione, particolarmente onerosa e praticamente improponibile. Ciò è dovuto a diversi fattori ma, soprattutto, all'elevata probabilità di arrecare danni agli scambi ferroviari installati nel fascio arrivi stesso.

In conseguenza dell'abbandono delle ipotesi originarie di sviluppo dello Scalo ferroviario di Cervignano, la dirigenza di R.F.I. si è dimostrata favorevole alla concessione dell'autorizzazione all'utilizzo, da parte di Interporto, dei due manufatti scotolari esistenti all'interno dello Scalo stesso, manufatti che avrebbero dovuto

sostenere i binari di un futuro ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria che non sarà più realizzato.

La connessione tra le due fasi di attuazione dell'Interporto, quindi, viene proposta tramite una strada carrabile di adeguate caratteristiche e dimensioni che passa sopra il fascio arrivi esistente sostenendosi sui manufatti scatolari già costruiti.

Variazione del perimetro di P.P.

Le mutate esigenze e lo sviluppo generale dell'interporto e delle infrastrutture esterne consentono, ora, una riduzione del perimetro di PP escludendo aree che non sono più funzionali allo scopo per cui erano state individuate. Le aree poste a sud del dismesso tracciato ferroviario VE – TS, e le aree dello stesso tracciato, possono essere stralciate e reinserte nelle competenze del PRGC, così come le aree residue ad est della rotonda della statale 14. Invece, l'area sulla quale insiste l'insediamento dell'Azienda Cà Bolani, che ha in loco i locali destinati alla vinificazione, le cantine ed i magazzini, a causa della privazione di quasi tutti i terreni produttivi, perderà gran parte della sua valenza e potrà essere inserita nel nell'allargamento del perimetro di P.P. fino al limite naturale costituito dal canale a nord, nel quale confluiscono gli scarichi dei piazzali dell'interporto.

La Variante n. 3 al P.P. dell'Interporto comporterà una variante al PRGC di Cervignano nella quale le zone comprese nel vecchio perimetro di piano attuativo saranno riclassificate con le funzioni attuali (Strada, sede ferroviaria, verde, zona agricola). Per la porzione relativa all'insediamento di Pradizzolo potrebbe essere ipotizzata una funzione mista, residenziale e commerciale o di servizi generali ed impianti relativi ai trasporti ed alla viabilità, ma questa ipotesi è sicuramente da verificare a scala comunale, ed esula dalle previsioni della presente variante che dovrebbe limitarsi a consentire il mantenimento dell'uso attuale dei fabbricati esistenti con eventuali possibilità di ampliamento.

La riduzione di superficie del Piano Particolareggiato non può prescindere da quelle che sono le indicazioni fornite dalla VIA e riassunte nell'elaborato Planimetria Interventi di Mitigazione in scala 1:2000 e ad essa si deve riferire nella sua attuale evoluzione nella Variante n. 2.

Destinazioni d'Uso.

L'Interporto deve essere in grado di soddisfare le esigenze di un mercato logistico in continua evoluzione sempre alla ricerca dell'ottimizzazione della sua funzionalità e dei costi di esercizio. L'esercizio classico del trasporto e dello scambio modale deve essere affiancato dalla possibilità di praticare attività connesse alla funzione originale che già sono, e potrebbero ancor di più essere, necessarie per l'adeguamento al rapido mutare degli scenari logistici. Queste attività complementari, oltre a quelle di supporto quali uffici, spogliatoi, docce e servizi igienici, mensa, locali di ristoro, locali tecnici, ecc., posso essere riconosciute nell'assemblaggio, componentistica, packaging; nell'artigianato specialistico ed avanzato (tecnologico ed informatico); nell'attività di laboratorio di ricerca, nelle attività informatiche e telematiche e nella prima lavorazione delle merci in transito.

Per la prima lavorazione delle merci in transito pare opportuno, in sede di normativa, inserire una limitazione percentuale della superficie coperta utilizzabile rispetto alla superficie coperta totale di piano in quanto è da tale attività che potrebbero derivare i maggiori impatti sull'ambiente.

Indici urbanistici e coinvolgimento di soggetti privati.

Dopo il notevole sforzo economico regionale per realizzare la prima fase dell'interporto, e considerata la dimensione del solo investimento presumibile per l'acquisizione dei terreni, si deve perseguire l'obiettivo di una sinergia tra pubblico e privato nella quale il pubblico metta a disposizione l'investimento iniziale e la struttura generale di supporto e l'attività privata si sviluppi concorrendo alla crescita della struttura interportuale ed alla sua manutenzione.

ORGANIZZAZIONE DEL VERDE.

Le scelte condotte sono state in generale orientate ad ottenere i massimi benefici dalla vegetazione attraverso due obiettivi principali. Il primo è stato quello di creare degli spazi verdi e formazioni vegetali di adeguate dimensioni e distribuite in modo opportuno nell'area pianificata; il secondo è stato quello di scegliere spazi con caratteristiche tali da consentire la crescita di alberi e arbusti sani ed in grado di svilupparsi secondo gli obiettivi di progetto.

Importanza delle aree verdi.

La sistemazione delle aree dedicate a verde deve rappresentare la fase di avvio per la costituzione di ecosistemi che, benché "costruiti" e di origine artificiale, si sviluppino dando origine nel giro di pochi anni a strutture più articolate e che, nel complesso, richiamino la naturalità delle formazioni circostanti e potenziali.

Tra gli obiettivi che si vogliono raggiungere risultano di fondamentale importanza:

- la costituzione di elementi di raccordo tra le infrastrutture e l'ambiente circostante (continuità ambientale), mediante la creazione di formazioni a verde per quanto possibile diversificate e adatte alle peculiarità dei luoghi, quasi senza soluzione di continuità;
- la creazione di fasce tampone a valenza multipla, che da una parte migliorano l'inserimento visivo di determinate strutture (strade, fabbricati, ecc.) grazie a un effetto di mascheramento e fungono da schermo acustico, dall'altra contribuiscono ad interrompere l'omogeneità di un paesaggio piuttosto monotono, portando quindi a una riqualificazione dell'assetto paesaggistico-ornamentale;
- la formazione di "buffer" vegetali che consentano una buona sottrazione di CO₂ con un conseguente contenimento dell'alterazione del microclima; tale aspetto assume importanza nella pianificazione dell'area considerate le possibili emissioni prevedibili;
- la funzione di ombreggiamento, in particolare nelle aree a parcheggio e in quelle contigue ai centri direzionali e di servizi generali;
- la riqualificazione di spazi interclusi o aree residuali;
- la riduzione del disturbo alle popolazioni animali locali con limitazione dell'effetto barriera costituito dalle infrastrutture di servizio all'area e dai fabbricati interportuali.

Si ritiene che questi risultati possano essere raggiunti attraverso interventi graduali da realizzarsi in fasi successive, che consentano di ripartire gli investimenti nel tempo e ciò

nondimeno garantiscano il progressivo attecchimento di cenosi diversificate in termini di struttura e composizione.

Stato attuale dell'area.

La porzione est dell'Interporto è caratterizzata dalle infrastrutture di servizio recentemente realizzate (piazzali, magazzini ecc.) e dalla viabilità di accesso; in tale contesto gli spazi destinati a verde sono rappresentati dalle aree limitrofe a tali infrastrutture e attualmente sono costituite da superficie inerbite con specie erbacee.

L'area ovest attualmente si presenta con superfici agricole pianeggianti in parte attraversate da canali in terra utilizzati per le irrigazioni; appare evidente un generale impoverimento delle componenti vegetazionali arboree ed arbustive tipiche della pianura friulana, come del resto riscontrabile in gran parte delle zone intensamente coltivate. Solo in minima parte a margine dei coltivi è visibile la presenza di soggetti arborei di media e grande dimensioni o di siepi ben strutturate.

Indirizzi generali di pianificazione del verde.

All'interno dei comparti si dovrà prevedere:

- il mantenimento alberature esistenti e integrazione con impianto di nuovi filari arboreo-arbustivi (al fine di ottenere un pronto effetto estetico soprattutto all'inizio si potranno privilegiare gli arbusti ornamentali, caratterizzati da relativa rusticità, ma dall'effetto decorativo per la colorazione del fogliame, la fioritura o la presenza di frutti colorati; in questo modo si otterrà l'importante obiettivo di conferire una certa gradevolezza d'insieme all'area, anche laddove si hanno a disposizione spazi piuttosto esigui);
- la realizzazione, nelle aree da dedicare a parcheggio, di filari arborei con soggetti di prima/seconda grandezza, privilegiando dove possibile specie autoctone e comunque adatte alle caratteristiche stazionali;
- il mantenimento, la riproposizione e la valorizzazione dei fossati e canali di scolo esistenti, localizzando parallelamente a questi nuove aree a verde più o meno strutturate in funzione degli spazi a disposizione;
- il mantenimento di superfici a prato in prossimità di svincoli e rotonde in cui è importante garantire una buona visibilità e, in generale, laddove le superfici sono troppo contenute per consentire interventi più strutturati (la copertura erbacea sarà effettuata a partire da miscugli diversificati dal punto di vista floristico, formati da sementi di specie locali).

Esternamente ai comparti dovranno essere predisposti:

- la creazione di fasce tampone con finalità di schermo estetico, acustico e di barriera per le polveri e l'inquinamento gassoso; tenendo conto degli spazi a disposizione, potranno rappresentare un sistema di corridoi ecologici di collegamento con le unità naturali esistenti (siepi presenti a margine degli appezzamenti agricoli, relitti di boschi planiziali), che rappresentano un'importante base di appoggio per la realizzazione di una continuità ecologica.

In particolare si prevede la costituzione di fasce tampone ben strutturate e ricche di elementi vegetali sul piano arboreo ed arbustivo, comunque in stretta continuità con l'esistente, nell'area a ridosso della Roggia del Taglio ad ovest e dell'azienda agricola Ca Bolani a Nord e nella porzione sud a ridosso della strada statale n° 14 e della ferrovia Venezia-Trieste.

Le fasce tampone al fine di adempiere al ruolo imposto dalla pianificazione (funzione di veri corridoi ecologici in grado di contribuire all'incremento della biodiversità dell'area), dovranno possedere adeguate caratteristiche in termini dimensionali e di complessità vegetazionale; in particolare andrà valutata nel dettaglio la composizione specifica degli strati arboreo e arbustivo, privilegiando specie autoctone, piuttosto frugali e resistenti. Determinante sarà la presenza di un numero adeguato di alberi di varia grandezza, di arbusti di varie dimensioni e di tappezzanti, e in generale la scelta di essenze a diverso portamento e con differenti potenzialità di crescita al fine di creare componenti pluristratificate.

Caratteristiche degli elementi a verde.

Filari arboreo-arbustivi

Si tratta di formazioni lineari da porre al margine di porzioni significative interne ai comparti dell'interporto.

Tra le innumerevoli funzioni per cui è possibile scegliere la messa a dimora di una siepe arbustiva o arboreo-arbustiva in questo caso verrà senza dubbio privilegiato l'aspetto paesaggistico ed ornamentale. Queste sono infatti architetture vegetali che da una parte riducono l'impatto visivo di determinate strutture (strade, fabbricati, ecc.) grazie a un effetto di mascheramento, dall'altra contribuiscono ad interrompere l'omogeneità di un paesaggio piuttosto monotono e regolare quale la periferia urbana o un centro industriale.

L'impianto si realizzerà privilegiando specie autoctone, piuttosto resistenti e ben adattate alle locali fonti di disturbo, principalmente l'inquinamento, accanto alle quali abbinare specie ornamentali selezionate in base alle dimensioni e sviluppo raggiunto a maturità, ma soprattutto secondo la base cromatica. Verranno infatti scelte diverse gamme di verde e arbusti caratterizzati da fioriture o fruttificazioni particolarmente evidenti e scaglionate nel tempo. Non andranno, tuttavia, trascurate le specie sempreverdi che consentono una buona azione di schermatura anche durante la stagione autunno-invernale.

Le essenze prescelte verranno messe a dimora secondo un pattern il più possibile naturale che, in linea di principio, avrà l'aspetto di due o più file tra loro "sfalsate" di profondità varia a seconda degli spazi a disposizione. L'ampiezza minima della fascia che dovrà ospitare le specie scelte dovrà essere pari a 3 metri.

Le macchie vicine di arbusti e alberi dovranno comunque essere di altezze diverse, per ottenere un'idea di irregolare naturalità. Le essenze da privilegiare dovranno avere per quanto possibile fioritura scalare e colorazioni in grado di conferire una particolare gradevolezza ambientale dell'intervento; in genere saranno preferite le seguenti entità:

specie arbustive

- Biancospino (*Crataegus monogyna*)
- Sanguinella (*Cornus sanguinea*)
- Ligustrello (*Ligustrum vulgare*)
- Sambuco (*Sambucus nigra*)
- Berretta (*Euonymus europaeus*)
- Lillà (*Syringa vulgaris*)
- Rosa (*Rosa rugosa*)
- Pitosporo (*Pittosporum* sp.)

specie arboree

- Orniello (*Fraxinus ornus*)
- Siliquastro (*Cercis siliquastrum*)
- Maggiociondolo (*Laburnum anagyroides*)
- Acero campestre (*Acer campestre*)
- Roverella (*Quercus pubescens*)
- Acacia (*Robinia pseudoacacia*)
- Pino domestico (*Pinus pinea*)

Filari arborei parcheggio

L'area da destinare ai parcheggi sarà oggetto di un intervento piuttosto semplificato ma efficace, che prevede la piantumazione di soggetti arborei di specie preferibilmente autoctona, ma comunque scelti tra specie di prima e seconda grandezza, da disporre secondo precisi schemi da fornire in fase esecutiva.

Si dovrà porre particolare attenzione a preparare il suolo in modo idoneo alla percolazione dell'acqua, lasciando sufficienti spazi non pavimentati, e comunque dell'ampiezza di almeno 2,0 m. (lato più corto). Per queste ragioni si prevede la disposizione delle alberature entro un'isola mediana, posta tra ogni fila appaiata di alloggiamenti per gli automezzi, che verrà successivamente inerbita.

Questa tipologia di intervento consentirà di ottenere:

- la riduzione delle superfici impermeabili;
- un migliore smaltimento delle acque meteoriche e parziale intercettazione da parte degli apparati epigei;
- a raggiungimento di maturità un buon grado di ombreggiamento per entrambe le file di auto;
- il mascheramento di elementi detrattori;
- il miglioramento generale della percezione del paesaggio.

La scelta delle essenze dovrà privilegiare specie aventi le seguenti caratteristiche:

- crescita vigorosa;
- gradevole fogliazione e sviluppo della chioma;
- solida ramificazione;
- tolleranza a diversi tipi di suolo e condizioni di umidità.

In generale si dovranno evitare i seguenti errori:

- piantare alberi di piccola taglia laddove esistono gli spazi per alberi di 1^a e 2^a grandezza;
- limitarsi alla piantumazione del perimetro esterno dell'area da dedicare ai parcheggi;
- scegliere specie caratterizzate da una ramificazione basale, che potenzialmente interagisce con i passanti e con gli automezzi;
- mettere a dimora specie sciafile o emisciafile e a crescita lenta;
- scegliere essenze che poco tollerano il surriscaldamento alla base dovuto alle porzioni cementificate;
- progettazione di superfici e volumi di terra troppo ridotti per la messa a dimora;
- mancato rispetto delle distanze di rispetto tra le piazzole per gli automezzi e i punti in cui vengono messi a dimora i soggetti;
- scelta di specie che producono una lettiera abbondante e potenzialmente pericolosa.

Aree a verde lungo i canali.

Lungo i corsi d'acqua e i canali la vegetazione arborea ed arbustiva svolge un'importante funzione idrologica ed ecologica, provvedendo in particolare ai seguenti benefici:

- miglioramento della qualità delle acque;
- mantenimento della fauna selvatica terricola e acquatica;
- creazione di un paesaggio naturale;
- controllo dell'erosione.

Nella ricostituzione di fasce vegetali lungo correnti d'acqua e canali appare fondamentale:

- la scelta delle specie da mettere a dimora;
- dovranno essere selezionate in base alle condizioni stazionali, allo sviluppo atteso a maturità (e quindi agli spazi di cui si dispone), all'esigenza di illuminazione (specie sciafile ed emiscliafile andranno evitate) e alla coerenza ecologica (specie esotiche e a rischio di eccessiva proliferazione andranno evitate);
- il pattern e sesto d'impianto scelto;
- compatibilmente agli spazi disponibili si privilegerà la creazione di un sistema vegetale strutturato, in termini di stratificazione e complessità specifica, con garanzia di un migliore risultato ai fini paesaggistici ed ecologici.

Le essenze da privilegiare non dovranno essere eccessivamente sensibili a temporanei ristagni idrici e potranno essere scelte a partire dalla vegetazione già diffusa entro l'area. In ogni caso particolarmente adatte sono:

specie arboree ed arbustive

- Biancospino (*Crataegus monogyna*)
- Sambuco (*Sambucus nigra*)
- Salix eleagnos
- Salix purpurea
- Corylus avellana
- Populus nigra
- Salix alba

specie erbacee

- Vinca minor
- Rubus sp. Pl.
- Urtica sp.

Superfici a prato.

Per questo tipo di intervento sarà di fondamentale importanza la scelta e la verifica in fase esecutiva del miscuglio da impiegare, che dovrà contenere specie il più possibile autoctone e in discreto numero.

La semina sarà eseguita con motopompe a pressione che irrorano il terreno con una miscela acquosa composta oltre che dal miscuglio di sementi (circa 30 gr/m²), da fertilizzante organico o inorganico a lenta cessione (50-150 gr/m²) assieme ad una serie di sostanze miglioratrici del terreno quali cellulosa micorizzata, torba, ecc. e piccole quantità di fitoregolatori (1-5 gr/m²), composti atti a stimolare la radicazione delle sementi e lo sviluppo della microflora del suolo. L'intervento dovrà essere effettuato durante la stagione umida primaverile (marzo-maggio) o autunnale (settembre-novembre).

Fasce tampone esterne ed interne ai comparti.

La vegetazione naturale, in parte ancora ben conservata nei siti esterni ai comparti, si presenta piuttosto complessa e include diversi strati, dal piano arboreo a quello erbaceo che consentono l'efficace svolgimento di molteplici azioni in virtù della creazione di buffer naturali. In particolare garantiscono i seguenti benefici:

- azione di mascheramento;
- barriera fonoassorbente;
- protezione dall'illuminazione notturna;
- filtro per polveri e articolato;
- creazione di habitat idonei per la fauna (corridoi ecologici);
- funzione regolatrice sul clima .

Pertanto, oltre a preservare il più possibile le unità esistenti, la ricomposizione ambientale dovrà partire da queste e laddove possibile dare luogo ad un'azione di potenziamento ed estensione.

Nella progettazione definitiva di tali buffer è di fondamentale importanza:

- la scelta di specie appropriate alle caratteristiche stazionali;
- la scelta di specie a ramificazione bassa o policormiche che garantiscano un effetto di mascheramento visuale a partire dal basso;
- la buona mescolanza tra specie a sviluppo e ramificazione diversificata;
- evitare la creazione di pattern troppo regolari e dei classici filari;
- creare fasce quanto più larghe possibile, per aumentare i benefici conferiti;

Particolarmente adatte sono le specie quali:

- Biancospino (*Crataegus monogina*)
- Sambuco (*Sambucus nigra*)
- Corniolo (*Cornus mas*)
- Viburni (*Viburnum opulus*, *V. lantana*)
- Ligustro (*Ligustrum vulgare*)
- Nocciolo (*Corylus avellana*)
- Orniello (*Fraxinus ornus*)
- Carpino nero (*Ostrya carpinifolia*)
- Carpino bianco (*Carpinus betulus*)
- Acero campestre (*Acer campestre*)
- Pioppo (*Populus* sp.)

CONTENUTI DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO

La presente Variante n. 3 al piano particolareggiato dell'Interporto di Cervignano del Friuli porta a compimento il processo evolutivo della struttura intermodale iniziato con la Variante generale n. 2 che, in sede di approvazione, era stata limitata esclusivamente alla prima fase. La Variante n. 3 si riferisce, quindi, quasi esclusivamente alla 2^a Fase di attuazione dell'Interporto.

Per quanto riguarda la 1^a Fase ripropone la bretella di collegamento con la 2^a Fase già proposta in sede di Variante n. 2 e mantiene le indicazioni attuative stabilite con la stessa variante.

Per la 2^a Fase fornisce indicazioni strutturali per ovviare all'impossibilità di ipotizzare uno scenario preciso per quanto riguarda le funzioni, il tipo di utilizzo, le tempistiche e le modalità dell'insediamento. La traccia strutturale sarà la base sulla quale i progetti esecutivi dei comparti preciseranno la composizione fisica e funzionale degli stessi, le dotazioni infrastrutturali interne ai comparti stessi ed il grado di protezione necessario ad assicurare il corretto inserimento del progetto nel contesto dello sviluppo dell'area; il tutto sotto la supervisione ed il controllo di Interporto Cervignano.

La natura, le dimensioni e la destinazione d'uso dell'area della seconda fase dell'Interporto pongono una serie di oggettive difficoltà alla sua attuazione completa in unica soluzione; si ritiene più consono consentire l'attuazione per stralci, o meglio per comparti, che hanno una dimensione ed una rilevanza economica nettamente inferiore e, quindi, un grado di realizzabilità immediata molto più alto. Con questo non si vuole certo rinunciare alla possibilità di un'attuazione unica o di più comparti contemporaneamente

facendo ricorso ad accordi con operatori privati ai quali Interporto di Cervignano del Friuli S.p.A. proporrebbe una sub concessione, o un altro atto di accordo da definirsi, per l'attuazione delle previsioni di piano. Per questo la 2^a Fase, pur avendo una struttura compositiva rigorosa, sarà dotata di una potenzialità attuativa piuttosto flessibile; all'interno dei comparti i soggetti attuatori potranno realizzare le strutture edilizie più consone alle loro attività, rimanendo all'interno di indici e parametri dati dalla Variante n. 3. Sarà possibile anche l'accorpamento di più comparti, eventualmente anche di tutti, se necessario, fermo restando la struttura generale di piano.

La potenzialità attuativa flessibile, nel senso che all'interno dei diversi comparti viene lasciata facoltà al soggetto attuatore di proporre la viabilità, le infrastrutture, i parcheggi ed i fabbricati più consoni alle proprie esigenze (fatto salvo il controllo generale da parte di Interporto), e la massima capacità edificatoria dei comparti sono il risultato di una scelta ponderata, compiuta con lo scopo di attirare maggiormente gli operatori esterni solleticandone la legittima tendenza al profitto ma, nello stesso tempo, proporre un sistema di controllo che non privilegi gli interessi privati a discapito di quelli della collettività.

In effetti il controllo da parte del P.P. non si manifesta nella scelta e nella definizione della composizione dei comparti, ma in un altro sistema:

in fase di progettazione:

- con le Norme tecniche di attuazione del piano (N.T.d.A.) si specificano gli indici ed i parametri urbanistici ed edilizi dei diversi comparti (rapporto di copertura, distanze quote di aree per parcheggi e verde ecc.);
- sempre con le N.T.d.A. si stabiliscono le quote di infrastrutture ed attrezzature che sono a carico di ogni comparto, da realizzarsi prima o contemporaneamente agli interventi edilizi;

in fase di attuazione:

- nel caso di attuazione diretta da parte del concessionario il problema del controllo non si presenta, è nelle mani dello stesso soggetto attuatore;
- in caso di sub concessione è comunque Interporto che stabilisce le regole principali per mezzo della sub concessione stessa (il documento sarà, ovviamente frutto di un accordo tra le parti);
- in caso di attuazione da parte di soggetti privati con il concorso di Interporto sarà comunque il medesimo ad esercitare la funzione di controllo per mezzo dell'atto di accordo.

I tracciati viari e ferroviari esterni all'Interporto che la presente Variante n. 3 assume come elementi strutturali territoriali sono:

- la Strada Regionale n. 14 così come esistente ad esclusione della rotatoria ovale che sarà modificata in seguito alle prescrizioni della VIA al riguardo della variante alla S.R. 352;
- la Strada Regionale n. 352 nel suo tracciato di variante, così come configurata nel progetto redatto da Autovie Venete ed implementata con la realizzazione del sovrappasso sulla rotatoria di accesso alla 2^a fase;
- il raccordo tra la S.R. 14 e la S.R. 352 proposto dallo stesso progetto;
- le linee ferroviarie ed i fasci relativi allo scalo, la linea Venezia - Trieste e la linea Udine – Cervignano.

Le componenti invarianti relative alla 2^a Fase sono state individuate ne:

- la Strada Regionale n. 352 nel suo tracciato di variante compreso nel perimetro di piano;
- Il sistema dei fossati di scolo delle acque meteoriche superficiali con le sue componenti ambientali;
- Il sistema del verde;
- La viabilità di distribuzione principale;
- La viabilità di connessione con la 1^a Fase.

Opportunità di una uscita carrabile sulla S.R. 14.

Si ravvisa l'utilità di un'uscita sulla S.S. n. 14, anche solo in casi di necessità, per questioni di sicurezza generale. Ammettendo la possibilità di un temporaneo blocco di una delle due rotonde interne all'aera di 2^a Fase, oppure della strada di connessione con la 1^a Fase, l'area rimarrebbe isolata completamente; in questo caso l'uscita sulla 14 rappresenta uno sfogo naturale e sicuro. Non si ritiene necessaria, in questa fase della pianificazione, la previsione dell'apertura illimitata di questa uscita in quanto tale fatto provocherebbe l'utilizzo, da parte di utenti della S.S. 352 diretti a ovest, della viabilità interna di piano come scorciatoia, provocando una non auspicabile commistione di traffico.

Rimane aperta anche la possibilità futura che questa uscita possa essere, in futuro, utilizzata quale accesso alla nuova zona industriale intercomunale oggetto del protocollo d'intesa tra i Comuni contermini e la Z.I.A.C.

Nulla vieta, in fase di realizzazione delle opere previste dal P.P., di riconsiderare la valenza della strada di piano con sbocco sulla S.S. n. 14 anche in rapporto ad esigenze strategiche che possono presentarsi in merito alla consistenza ed alla direzione del traffico veicolare nel Comune di Cervignano del Friuli.

Possibilità di collegamento ferroviario della 2^a Fase.

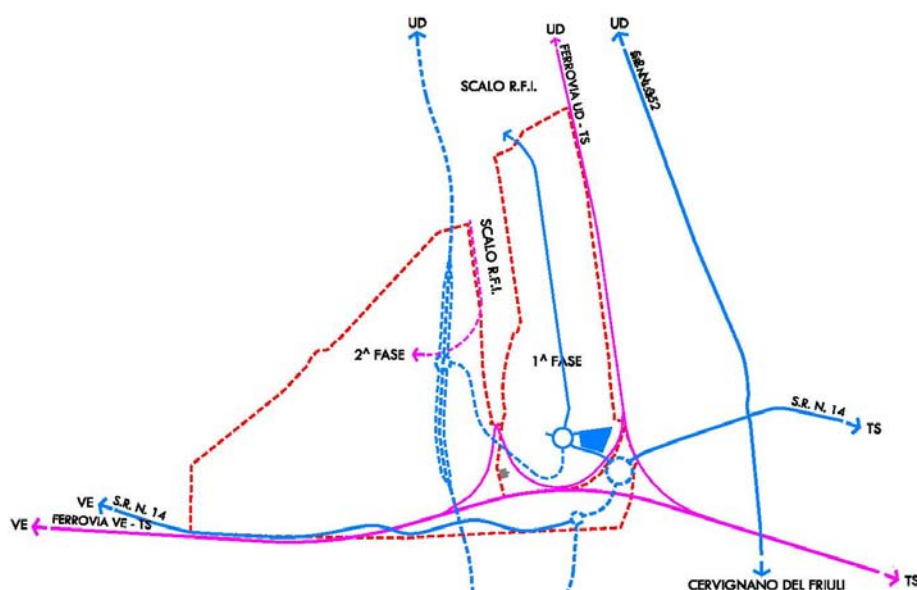
Nella configurazione di piano proposta dalla Variante n. 3 non sono evidenziati graficamente collegamenti ferroviari con la 1^a Fase né con lo scalo ferroviario. La connessione tra la 1^a e la 2^a Fase è proposta come una strada carrabile di adeguate caratteristiche e dimensioni che passa sopra il fascio di binari esistente sostenendosi sui manufatti scatolari di R.F.I. già realizzati. Un collegamento ferroviario tra le due fasi risulta improponibile in quanto dovrebbe passare al di sotto del fascio arrivi dello scalo e le opere necessarie alla sua realizzazione risultano incompatibili con la struttura esistente, infatti, le opere di scavo provocherebbero seri problemi agli scambi ferroviari realizzati senza contare le interferenze con la falda sotterranea e la fragilità funzionale di un sottopasso in relazione alla sicurezza.

La 1^a Fase dell'Interporto è la porzione strettamente intermodale (e pubblica) della struttura, la 2^a Fase ha, per così dire, una vocazione maggiormente "logistica", per cui la necessità di un collegamento ferroviario tra le fasi è legato a fattori oggi imponderabili (tipologia delle attività insediate, dimensione, materiali e merci trattate ecc.). Tuttavia non si ritiene opportuno rinunciare a priori alla possibilità di raccordare ferroviariamente la 2^a Fase, il che negherebbe lo sfruttamento completo delle possibilità infrastrutturali dell'interporto, e si propone, quindi, la condizione di un collegamento futuro con lo scalo ferroviario.

Fermo restando che si escludono assolutamente raccordi in linea, si potrà derivare un accesso rotabile alla 2^a Fase in fregio al binario estremo ovest del fascio arrivi dello scalo coadiuvato dalla realizzazione, nell'area designata, di un fascio di binari di presa e consegna.

La previsione e la successiva realizzazione di tale raccordo, comunque derivato dall'interno del perimetro dello scalo, dovranno avvenire secondo le indicazioni e le modalità tecniche ed operative che saranno concordate con R.F.I.

Nello schema sotto riportato è segnato, in modo assolutamente indicativo, un possibile tracciato del raccordo ferroviario con la 2^a Fase dell'Interporto.



Il P.P. definisce le caratteristiche generali dell'area, stabilisce la viabilità principale, le aree verdi e quelle per servizi generali, le funzioni da insediare e gli indici ed i parametri edilizi ed urbanistici.

Il P.P. individua cinque comparti (A, B, C, D, E), per i primi tre (A, B, C) l'ordine di attuazione è: comparto A o comparto C, oppure comparti A e C, per primi, a seguire o contemporaneamente, comparto B. Gli altri due comparti (D ed E) potranno essere attuati indifferentemente prima l'uno e poi l'altro o tutti e due assieme ma solo dopo la valutazione degli esiti derivanti dal piano di monitoraggio predisposto in conformità al punto 8 del Rapporto ambientale che fa parte integrante del presente P.P.

Il P.P. stabilisce le modalità di attuazione ed i soggetti attuatori; Interporto Cervignano del Friuli S.p.A. potrà procedere di propria iniziativa ricorrendo all'istituto dell'esproprio o all'acquisizione bonaria dei terreni intervenendo su tutta o su parte dell'area a seconda delle disponibilità e delle richieste; potranno intervenire, assieme ad Interporto di Cervignano del Friuli S.p.A. o in sua vece, anche soggetti privati tramite la modalità della sub concessione o tramite altre forme contrattuali da definirsi; in ogni caso

l'attuazione da parte del soggetto privato potrà avvenire solamente dopo l'espletamento di una gara da indirsi con modalità e tempistiche da stabilirsi in seguito.

Per conto suo Interporto fornirà il pacchetto completo dei permessi, delle autorizzazioni e delle concessioni necessarie all'attuazione dei cinque comparti. Per garantire ciò sarà elaborato un progetto preliminare per l'attuazione della 2^a Fase sul quale sarà richiesta la procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale nazionale.

Per ogni comparto il P.P. :

- precisa quale porzione di infrastrutture e di attrezzature collettive principali devono essere previste nell'attuazione,
- indica le direttrici generali dello sviluppo edilizio, fornisce indicazioni sulla tutela dall'inquinamento, sulla depurazione delle acque reflue e sulla compatibilità ambientale,
- lascia libero spazio al soggetto attuatore in merito alla definizione fisica, formale e dimensionale dei fondi e dei fabbricati ed alla dotazione di infrastrutture e reti tecnologiche secondarie,
- stabilisce l'ordine di attuazione dei comparti in caso di attuazione separata. In caso di resistenza all'attuazione il soggetto pubblico si attiva per la realizzazione del comparto C,
- propone al soggetto privato una convenzione o atto equivalente per l'attuazione e la manutenzione delle infrastrutture di piano e impone il gradimento sul progetto di attuazione del comparto,
- stabilisce quali opere vengano realizzate direttamente dalla società Interporto.

PREVISIONI DI PIANO

Le previsioni di piano sono esplicitate chiaramente negli elaborati grafici di progetto tav. 2 Sistema del verde in scala 1:5.000, tav. 3 Zonizzazione in scala 1:5.000, tav. 4 Schema funzionale planivolumetrico in scala 1:2.000 e doc. b Norme di Attuazione.

In pratica:

- vengono confermate tutte le previsioni vigenti inerenti la 1^a Fase (perimetro, zonizzazione, destinazioni d'uso, viabilità interna, parcheggi, indici, parametri, normativa e tutto il resto);
- si propone una modifica della variante alla S.R. 352 progettata inserendo un tratto sopraelevato sulla rotonda centrale (rispetto al P.P.) e quattro corsie di accelerazione e decelerazione che si dipartono dalla medesima rotonda; questa soluzione consentirà al traffico interportuale interno di non interferire con quello di scorrimento sulla regionale;
- è prevista la realizzazione della bretella di collegamento tra le due fasi attuative dell'interporto con tracciato che, staccandosi dalla rotonda esistente all'interno della 1^a Fase, sovrappassa il fascio binari dello Scalo poggiandosi sui manufatti scatolari esistenti e raggiunge la rotonda della variante alla 352;
- il perimetro della 2^a Fase è modificato con l'eliminazione di quelle aree minori di frangia poste a sud del vecchio tracciato della linea Venezia – Trieste ed a est dell'attuale anello di ingresso all'interporto (tali aree possono essere pianificate dallo strumento urbanistico generale di Cervignano del Friuli) e con l'aggiunta dell'area residua dell'insediamento edilizio di Cà Bolani fino al canale di scolo che parte dallo Scalo e confluisce nella Roggia del Taglio (a nord, nord – ovest)

e di quella compresa tra il sedime della variante alla 352 e l'area dello Scalo (ad est);

- viene riconosciuta la fascia che attraversa la 2^a Fase in direzione est – ovest quale area di probabile transito della linea alta capacità – alta velocità legata allo sviluppo del Corridoio europeo 5; in tale fascia si prevede la realizzazione di parcheggi per automezzi pesanti e di aree a verde, destinazioni, queste che potranno essere agevolmente mantenute anche in caso di realizzazione della ipotizzata linea ferroviaria in quanto la linea stessa dovrà essere prevista ad una quota tale da non interferire con le infrastrutture esistenti (si presuma una quota di circa 15 m sul piano di campagna attuale);
- è indicata la viabilità principale di distribuzione interna della 2^a Fase costituita da una dorsale centrale con orientamento nord – sud che segue il tracciato del fossato di scolo esistente e che, tramite una rotonda a nord collegata tramite un asse trasversale alla rotonda della variante alla S.R. 352 e tramite un altro asse trasversale a sud, collega tutti i comparti di piano tra di loro, con la viabilità di connessione con la 1^a Fase e con la viabilità esterna; dalla rotonda interna a nord si diparte un troncone che consentirà in futuro il collegamento e l'accesso alla zona industriale ipotizzata dal Comune di Cervignano del Friuli, mentre dall'asse trasversale a sud si potrà raggiungere, solamente in uscita e per motivi di sicurezza, la S.R. 14;
- sono individuati il sistema dei canali di sgrondo delle acque meteoriche superficiali ed il sistema del verde, per i primi si è cercato di mantenere il più possibile il concetto attuale mantenendo il canale principale e spostando quelli trasversali in frangia alla viabilità di piano o ai parcheggi; per il secondo si propone una fascia di protezione verso la S.R. 14 e la ferrovia a sud ed una concentrazione al centro, tra le due fasi; oltre ai canali, un'ulteriore quota di verde è prescritta all'interno dei lotti con funzione di filtro nei confronti della viabilità e con funzione di protezione verso la Roggia del Taglio;
- sono definite la forma, la dimensione e la capacità edificatoria delle 5 aree funzionali di piano, i comparti A, B, C, D, ed E, nonché le destinazioni d'uso, i tempi e le modalità di attuazione degli stessi; le altre aree urbanistiche e cioè l'area per impianti tecnologici, l'area edificata esistente interna al perimetro dell'interporto e le aree ferroviarie;
- è ipotizzata la possibilità di realizzare, nell'arco della durata di Interporto, un collegamento ferroviario tra la 2^a Fase e lo Scalo ferroviario di Cervignano del Friuli.

Inoltre, alla luce di piccoli aggiustamenti di perimetro nella zona di confine con lo Scalo ferroviario di Cervignano del Friuli, si è proceduto al ricontrollo delle superfici della 1^a Fase praticando i necessari aggiornamenti.

Attuazione delle previsioni di Piano.

La 1^a Fase del Piano Particolareggiato dell'Interporto di Cervignano del Friuli continuerà ad essere completata dal concessionario (Interporto di Cervignano del Friuli S.p.A.).

La 2^a Fase del Piano Particolareggiato dell'Interporto di Cervignano del Friuli può essere attuata:

- direttamente dal concessionario;

- dal da soggetti privati o da società comprendente soggetti terzi e/o la società proprietaria dei terreni tramite una sub concessione;
- da soggetti privati o da società comprendenti soggetti privati e/o il proprietario ed il concessionario tramite atto da definirsi.

I soggetti privati e le società che potranno attuare le previsioni di piano per la parte riguardante la 2^a Fase dovranno essere individuati tramite procedura ad evidenza pubblica.

La realizzazione della viabilità interna di piano, delle reti e degli impianti tecnologici, del sistema dei fossati di sgrondo e del verde sarà attuata direttamente dal concessionario, con l'acquisizione degli oneri di urbanizzazione primaria, ripartendone equamente i relativi oneri tra i comparti ed i soggetti attuatori.

CARATTERISTICHE DI PIANO

Dati dimensionali di piano.

Superficie totale dell'ambito di PP vigente	mq	1.368.600
Superficie della Prima fase	mq	462.250
Superficie della Seconda Fase	mq	906.350
Superficie totale dell'ambito di PP Variante n. 3	mq	1.367.670
Superficie della Prima fase Variante n. 3	mq	462.250
Superficie area per magazzini raccordati	mq	131.500
Superficie area per scambio intermodale	mq	155.285
Superficie area direzionale	mq	10.115
Superficie per parcheggi di relazione	mq	27.695
Superficie area verde	mq	94.000
Superficie area ferroviaria	mq	20.410
Superficie area cimiteriale	mq	2.685
Superficie area per servizi tecnologici	mq	5.785
Superficie area per viabilità interna	mq	14.775
Superficie della Seconda fase Variante n. 3	mq	905.420
Superficie area per magazzini	mq	500.000
Superficie area per servizi tecnologici	mq	5.945
Superficie area per viabilità interna	mq	21.225
Superficie area per parcheggi di relazione mezzi pesanti	mq	20.735
Superficie area ferroviaria	mq	23.370
Superficie area verde esterna coronamento comparti	mq	286.340
Superficie area edificata esistente	mq	5.200
Superficie area viabilità esterna	mq	42.605

Consistenza edilizia generale di piano.

Superficie coperta per magazzini raccordati (1 ^a Fase)	mc	50.000
Superficie coperta per magazzini non raccordati (2 ^a Fase)	mq	250.000
Volume per uffici e servizi piazzale intermodale (1 ^a Fase)	mc	12.000
Volume per fabbricati direzionali (1 ^a Fase)	mc	13.000

Programma di attuazione e relazione economica sui principali fattori di costo.

Il programma di attuazione delle opere previste nella Variante n. 3, per quanto riguarda le previsioni urbanistiche in essa contenute, è riferita solo alla 2^a Fase di attuazione del piano stesso in quanto la 1^a Fase può dirsi completa con l'eccezione della porzione di pertinenza della viabilità di connessione con l'altra.

In termini di priorità la prima realizzazione dovrà riguardare inevitabilmente la viabilità di connessione tra le fasi. La realizzazione del collegamento potrà avvenire anche prima dell'inizio dei lavori della variante alla S.S. 352. Le altre opere infrastrutturali seguiranno a seconda delle priorità di attuazione dei comparti che saranno stabilite di volta in volta con la concorrenza dei soggetti attuatori interessati.

In linea generale e fatte salve alcune variazioni che dovessero rendersi opportune in sede di stesura degli atti tra i diversi soggetti per l'attuazione dei comparti, il programma di realizzazione delle opere previste dal P.P. seguirà il seguente schema:

1. bretella di collegamento tra la 1^a e la 2^a Fase con le derivazioni della rete idrica e di quella del gas;
2. primo tratto della viabilità di piano tra la rotonda sulla variante alla S.R. 352 e la rotonda interna, la rotonda stessa, le reti tecnologiche, il depuratore ed il tratto di fossato di competenza fino all'immissione nel fossato esistente;
3. area a verde posta tra la 2^a Fase, lo scalo e la bretella di collegamento;
4. il tratto della viabilità dorsale di piano tra la rotonda interna ed il parcheggio dei mezzi pesanti, le reti tecnologiche ed i fossati di competenza dei comparti B e C fino all'immissione nel fossato esistente;
5. la parte est del parcheggio per mezzi pesanti con le relative reti tecnologiche ed il verde di competenza;
6. prosecuzione del precedente tratto di viabilità di piano fino all'incrocio con il tratto parallelo alla S.R. 14 e le relative reti tecnologiche;
7. la parte ovest del parcheggio per mezzi pesanti con le relative reti tecnologiche ed il verde di competenza;
8. area verde posta tra la variante alla S.R. 352, la 1^a Fase e la bretella di collegamento;
9. tratto di viabilità di piano parallelo alla S.R. 14, fossati di competenza fino all'immissione nel fossato esistente, reti tecnologiche (la realizzazione potrà avvenire anche in due tratti separati, quello ovest e quello est);
10. area verde sul perimetro sud della 2^a Fase.
11. sovrappasso sulla rotonda della variante alla 352.

Il collegamento tra la rotonda interna e la futura area industriale a nord potrà essere realizzato all'occorrenza.

In seguito, all'atto della realizzazione della variante alla 352, Interporto S.p.A. dovrà attivarsi per la costruzione del sovrappasso sulla rotonda di accesso all'area che rimane di sua unica competenza.

La valutazione economica viene redatta in base ai costi delle infrastrutture attuate recentemente nell'area di Interporto.

Per la valutazione della viabilità di connessione si è ricorso agli studi fatti da Autovie Venete.

Per la valutazione delle opere a verde si è fatto riferimento alla realizzazione dei recuperi ambientali progettati per Interporto nell'ambito dell'attuazione delle prescrizioni della VIA. Le stime sono necessariamente parametrizzate.

Le aree interessate dall'esproprio sono costituite dalle particelle catastali riportate di seguito:

Comune Censuario di Pradizzolo, Foglio di Mappa n. 2, particelle 39/1 - 39/9 - 43/2 - 43/10 - 43/19 - 56/10 - 56/27 - 74/1 - 74/3 - 903/1 - 904/1 - 904/2;

Comune Censuario di Pradizzolo, Foglio di Mappa n. 5, particelle 54/4 - 54/8 - 54/9 - 54/10 - 54/11 - 54/17 - 831/1 - 833 - 836/1 - 836/6 - 836/7 - 905/1 - 907/11 - 908/3 - 908/4.

La superficie totale catastale ammonta a mq 678.819, quella rilevata a circa 800.000 mq.

Sulla p.c. 43/2 insistono i fabbricati dell'azienda Cà Bolani costituiti da un fabbricato destinato a vinificazione, imbottigliamento, cantina e magazzini; da un fabbricato uffici, da un fabbricato destinato ad alloggio e da altri fabbricati con diversa destinazione.

Le proprietà dei terreni sono tutte della società A.C.T.A. S.p.A. con sede a Vicenza.

Per l'acquisizione delle aree si è usato il parametro di indennità relativo alle espropriazioni della prima fase, per i fabbricati dell'azienda si è usato un parametro sintetico comparativo in base ai valori di compravendita di aziende simili in un territorio sufficientemente limitrofo..

Valutazione dei principali fattori di costo

Viabilità di connessione a corpo	€ 2.400.000,00
Sovrappasso sulla rotatoria a corpo	€ 3.000.000,00
Viabilità di piano 2 ^a Fase Comprensiva delle reti tecnologiche mq 21.200 a €/mq 130,00 =	€ 2.756.000,00
Parcheggi per mezzi pesanti comprensivi di reti tecnologiche mq 21.000 a €/mq 45,00 =	€ 945.000,00
Aree a verde esterne mq 286.000 x €/mq 10,00 =	€ 2.860.000,00
Espropri ed indennizzi terreni e fabbricati =	<u>€17.000.000,00</u>
TOTALE GENERALE	€28.961.000,00

Non sono previste in questa valutazione le opere di urbanizzazione primaria di stretta pertinenza della fase attuativa dei comparti, quali viabilità di distribuzione interna, reti tecnologiche interne ed allacciamenti, verde interno e di pertinenza, canali di sgrondo, parcheggi ed altre opere da stabilirsi all'atto della presentazione dei progetti esecutivi dei diversi ambiti.

Elaborati di progetto.

Stato di fatto

tav. 0 Variante 2 – Zonizzazione vigente scala 1:5000

Reti tecnologiche.

tav. 1.1 Impianto di smaltimento acque reflue e meteoriche Planimetria generale scala 1:5.000

tav. 1.2 Impianti idrici e antincendio Planimetria generale scala 1:5.000

tav. 1.3 Rete gas metano media pressione Planimetria generale scala 1:5.000

tav. 1.4 Rete forza motrice e illuminazione Planimetria generale scala 1:5.000

tav. 1.5 Rete telefonica e telecomunicazioni Planimetria generale scala 1:5.000

Stato di progetto

tav. 2 Sistema del verde scala 1:5000

tav. 3 Zonizzazione scala 1:5000

tav. 4 Schema strutturale e planivolumetrico scala 1:2000

tav. 5 Planimetria catastale con le integrazioni

tav. 7 Piano di esproprio. Planimetria catastale scala 1:2.000

tav. 8 Assetto delle proprietà. Planimetria generale scala 1:5.000

doc. e Piano di esproprio. Elenco delle particelle catastali

tav. 6.1.1 Impianto di smaltimento acque meteoriche Planimetria generale scala 1:5.000

tav. 6.1.2 Impianto di smaltimento acque reflue Planimetria generale scala 1:5.000

tav. 6.2 Impianti idrici e antincendio Planimetria generale scala 1:5.000

tav. 6.3 Rete gas metano media pressione Planimetria generale scala 1:5.000

tav. 6.4 Rete forza motrice e illuminazione Planimetria generale scala 1:5.000

tav. 6.5 Rete telefonica e telecomunicazioni Planimetria generale scala 1:5.000

doc. a Relazione illustrativa

doc. b Norme Tecniche di Attuazione

doc. c Verifica preliminare valutazione incidenza ecologica

doc. d Rapporto ambientale

doc. e Piano particellare di esproprio 21.06.2010

13 luglio 2009

Aggiornamento 10 ottobre 2011

Il progettista