



**REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA**  
**DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE E TERRITORIO**  
**SERVIZIO LAVORI PUBBLICI ED EDILIZIA TECNICA**

**LAVORI DI AMPLIAMENTO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA  
CONSISTENTI NEL RIFACIMENTO DELLA DIRAMAZIONE NORD  
DENOMINATA "RACCORDO FERROVIARIO SELVATA"**

**PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA**

**IL PROGETTISTA**

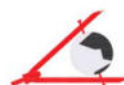
Dott. Ing. Marco Cojutti  
Ordine: Ingegneri di Udine n° 1199

Geom. Claudio Fermani  
Ordine: \_\_\_\_\_ n° \_\_\_\_\_

**PROGETTAZIONE**

**SERIN** S.r.l.

SERVIZI - INGEGNERIA - INFORMATICA  
Via Duino 1/1 - 33100 Udine (UD) - Italia -  
Tel. +39 0432 511556  
Fax +39 0432 511592  
e-mail: info@serinsrl.com



**Studio Tecnico ARCHIMEDE SRL**  
Topografia - Progettazione Ferroviaria e Civile  
Coordinamento sicurezza

**IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE**

Dott. Ing. \_\_\_\_\_  
Ordine: \_\_\_\_\_ n° \_\_\_\_\_

VISTO: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO  
Arch. Enzo Volponi

VISTO: IL RESPONSABILE DI AREA  
\_\_\_\_\_

PROTOCOLLO

DATA

**A02 - Relazione di verifica preventiva  
degli effetti significativi sull'ambiente**

CODICE LAVORO: 24CS03  
CUP: D91G21000140003  
CIG: A044FECD02

NOME FILE

COPERTINA.DWG

REVISIONE

1

SCALA:

0	EMISSIONE	Luglio 2025	MC		
REV	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

Regione:	FRIULI VENEZIA GIULIA	
Provincia:	UDINE	
Comune:	SAN GIORGIO DI NOGARO	
Titolo del Progetto:	Lavori di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria consistenti nel rifacimento della diramazione nord denominata "Raccordo ferroviario Selvata".	
CUP	D91G21000140003	
Committente:	<div></div> <div>Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio Via Carducci, 6 34133 Trieste</div>	
RUP	Arch Enzo Volponi – Direzione centrale Infrastrutture e Territorio	
Progettazione:	<div><div><b>SERIN</b><sub>S.r.l.</sub> Via Duino, 1/1 – 33100 – Udine (UD) Tel. 0432/511556 – Fax 0432/511592 – e-mail: <a href="mailto:info@serinsrl.com">info@serinsrl.com</a>  Ing. Marco Cojutti</div><div><div><b>Studio Tecnico ARCHIMEDE SRL</b> <i>Topografia - Progettazione Ferroviaria e Civile</i> <i>Coordinamento sicurezza</i></div></div><div>Geom. Claudio Fermani</div></div>	
Codice progetto	24CS03	
Fase Progettuale	PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA VARIANTE N° XX AL PRGC DI SAN GIORGIO DI NOGARO	
Documento	A02	Relazione di verifica preventiva degli effetti significativi sull'ambiente
Data prima stesura:	Rev00	Settembre 2025
Aggiornamento:		
Aggiornamento:		

## INDICE

<b>1</b>	<b>OGGETTO DELLA VARIANTE</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>OPERE IN PROGETTO</b>	<b>3</b>
2.1	Generalità	3
2.1	Caratteristiche geometriche e funzionali dell'intervento	4
2.2	Descrizione delle lavorazioni	5
2.3	Descrizione delle tecniche	5
<b>3</b>	<b>INQUADRAMENTO NORMATIVO</b>	<b>6</b>
3.1	Attuazione della variante	9
3.2	Inquadramento Normativa ambientale	9
3.2.1	Contenuti della Relazione (allegato I parte II DL 152/2006)	10
<b>4</b>	<b>LOCALIZZAZIONE E CARATTERISTICHE DELLA VARIANTE AL P.R.G.C.</b>	<b>11</b>
4.1	Contenuti fondamentali della variante	12
<b>5</b>	<b>CARATTERISTICHE PAESAGGISTICHE E VINCOLO PAESAGGISTICO AI SENSI DEL D. LGS. 42/2004 DEL TERRITORIO COMUNALE</b>	<b>12</b>
<b>6</b>	<b>QUADRO URBANISTICO IN VIGORE</b>	<b>13</b>
<b>7</b>	<b>VARIAZIONI URBANISTICHE INTRODOTTE CON LA VARIANTE AL P.R.G.C.</b>	<b>13</b>
<b>8</b>	<b>VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DERIVANTI DALL'APPROVAZIONE DELLA PRESENTE VARIANTE AL P.R.G.C. AI SENSI DELL'ALLEGATO I ALLA PARTE SECONDA DEL D.LGS. 152/2006</b>	<b>13</b>
8.1	Caratteristiche della variante al piano	13
8.2	Caratteristiche degli impatti e delle aree interessate	14
<b>9</b>	<b>CONCLUSIONI</b>	<b>16</b>

## **1 OGGETTO DELLA VARIANTE**

Nell'ambito dello sviluppo produttivo e socio-economico della Bassa Friulana, la Zona Industriale dell'Aussa-Corno (ZIAC, perimetrata con Decreto Ministeriale del 3 luglio 1970), e le relative infrastrutture di trasporto, strategicamente pianificate, e in larga parte già realizzate, sono individuate come elementi fondamentali per la ripresa e la crescita dell'intera area.

In particolare, per l'area industriale situata nel Comune di San Giorgio di Nogaro, nel corso degli anni sono stati stanziati finanziamenti regionali finalizzati al potenziamento del sistema infrastrutturale, sia stradale che ferroviario, oltre che portuale.

Numerosi interventi previsti nell'ambito del Patto Territoriale della Bassa Friulana sono già stati progettati e realizzati; tuttavia, permangono alcune opere necessarie per lo sviluppo ulteriore del sistema infrastrutturale a supporto delle attività produttive. Tra queste, si annovera il risanamento del raccordo ferroviario denominato "Selvata" e il suo prolungamento dall'attuale intersezione con il binario Cimolai fino allo stabilimento Marcegaglia.

Il progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE), che definisce la presente Variante, prevede il ripristino della tratta ferroviaria di collegamento con andamento nord-sud nell'area di via Majorana ed il prolungamento della stessa con la realizzazione di un nuovo binario fino all'insediamento Marcegaglia.

Porzione del progetto, in particolare nell'area di raccordo a sud, presso lo stabilimento Control Pet S.G.S. a causa di necessità tecnico-normative di adeguamento del tracciato del ferroviario, ricade su sedime di proprietà privata nei Mappali n°99-2138-139 del Foglio n°4 del Comune di San Giorgio di Nogaro (UD).

La presente Variante urbanistica è finalizzata quindi al solo recepimento dell'opera in oggetto nel Piano Regolatore Generale Comunale ed all'apposizione del Vincolo Preordinato all'Esproprio, ai sensi e per gli effetti di quanto previsto dal Decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, sulle aree private interessate dall'intervento.

Si evidenzia infatti che, conformemente a quanto disposto dagli articoli 8 e 9 del suddetto Testo Unico, l'espropriazione può essere legittimamente avviata solo in relazione ad aree che siano state oggetto di una specifica previsione urbanistica e per le quali sia stato apposto un vincolo preordinato alla realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità.

Considerata la compatibilità dell'opera con le prescrizioni degli strumenti urbanistici vigenti, la presente Variante, non introduce modifiche di carattere generale alla pianificazione urbanistica vigente, ma si configura come atto tecnico necessario per l'attivazione delle procedure espropriative, nel rispetto della normativa vigente in materia.

## **2 OPERE IN PROGETTO**

### **2.1 Generalità**

L'intervento ricade all'interno della Zona Industriale Aussa-Corno (ZIAC), nel Comune di San Giorgio di Nogaro; in particolare, l'area interessata è quella di Via Majorana, tra l'Oleificio San Giorgio e lo stabilimento Marcegaglia. Il progetto prevede di ricostruire la tratta ferroviaria esistente con andamento Nord-Sud situata tra gli stabilimenti Control Pet S.G.S e Kemira ITALY, di collegarla con il binario che

corre parallelo a Via Majorana, in corrispondenza dell'ingresso dell'Oleificio, e di prolungarla tramite realizzazione di un nuovo binario fino all'insediamento Marcegaglia; quest'ultimo dovrebbe proseguire nella direzione dell'esistente correndo parallelamente alla strada, accanto alla recinzione di Cimolai.



**Figura 1: “ Inquadramento dell'opera nell'area della ZIAC”**

## **2.1 Caratteristiche geometriche e funzionali dell'intervento**

Il rifacimento del raccordo ferroviario “Selvata” si compone delle seguenti opere:

- Demolizione della pavimentazione stradale su Via Majorana, e realizzazione di due nuovi attraversamenti con tipologia “STRAIL”.
- Rinnovo dei sistemi di segnalamento esistenti su via Majorana, e realizzazione di nuovi sistemi di segnalazione ottico-acustica per complessivi
- N°2 passaggi a livello.
- Costruzione in opera di un nuovo deviatoio, da collocare lungo il binario esistente parallelo a via Majorana.
- Realizzazione di una nuova curva, con sviluppo di 212m e raggio di curvatura  $R=155m$ .
- Inserimento al termine della curva del deviatoio intersezione n. 2 A/B 60U/170/012 per la futura connessione con l'area Kemira, e per l'inserimento di un binario tronco della lunghezza di 47.70m con paraurti in ferro momentaneo.

- Demolizione del tratto di binario in rettilineo esistente, con eventuale recupero di parte delle rotaie, e realizzazione del nuovo rettilineo per una lunghezza di 171.00m.
- Realizzazione di un nuovo deviatoio per dare continuità alla linea esistente per lo stabilimento Cimolai.
- Realizzazione di una doppia curva per raccordare il tratto esistente con il nuovo rettilineo successivo, che presentano uno sfasamento di 3.55m; le curve avranno raggio R=170m e sviluppo complessivo di 43.84m, con un rettilineo intermedio di 12.56m.
- Costruzione di un nuovo binario in rettilineo con sviluppo 438,17m.
- Realizzazione di due attraversamenti tipo "STRAIL" nei due accessi lungo il lato ovest dello stabilimento Cimolai (per una lunghezza totale di 37m).

L'opera avrà dunque uno sviluppo complessivo di circa 1038m.

L'intervento consiste nell'ampliamento o rifacimento delle sole infrastrutture ferroviarie e relativi impianti segnaletici. Per maggiori dettagli si faccia riferimento alla Relazione Generale e agli altri elaborati facenti parte del PFTE.

## 2.2 Descrizione delle lavorazioni

Nel dettaglio le lavorazioni previste sono le seguenti:

- scavo e asportazione di strati di terreno vegetale e di riporto;
- demolizione di cordone;
- demolizione di pozzetti e tubazioni;
- abbattimento di alberi ed espanto di siepi
- taglio e demolizione di pavimentazione stradale;
- realizzazione del corpo stradale ferroviario, con strato sottoballast in misto cementato;
- formazione della massicciata (spessore minimo 26cm);
- formazione della lunga rotaia saldata;
- formazione del piano di piattaforma con misto cementato e geotessile;
- costruzione in opera di deviatoio, compresa cassa di manovra a mano e set di traversoni;
- realizzazione di impianti di segnalamento ferroviario a protezione di deviatoi e passaggi a livello;
- realizzazione di segnaletica stradale orizzontale e verticale;
- riporti di terra vegetale e ghiaia;
- Opere a verde e semina

## 2.3 Descrizione delle tecniche

Verranno utilizzate tecniche tradizionali di lavorazioni stradali. Per quanto riguarda gli scavi e i movimenti terra, si utilizzeranno escavatori tradizionali.

Tutte le lavorazioni stradali sono certamente compatibili con la presenza attuale della strada e non comporteranno sicuramente impatti permanenti.

### **3 INQUADRAMENTO NORMATIVO**

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è stata introdotta dalla Direttiva 2001/42/CE come strumento per l'integrazione di considerazioni di carattere ambientale nell'elaborazione e adozione di strumenti di pianificazione e programmazione al fine di garantire la sostenibilità ambientale delle scelte effettuate e delle azioni previste da piani e programmi.

Per valutazione ambientale strategica si intende il processo sistematico di valutazione dell'impatto ambientale applicato a piani e programmi.

È stata introdotta a livello europeo con la direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli impatti di determinati piani e programmi sull'ambiente, che ha integrato e completato il quadro delle valutazioni ambientali (direttiva 85/337/CEE, concernente la valutazione di impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati e della direttiva 2008/1/CE concernente la prevenzione e la riduzione integrate dell'inquinamento).

Dopo anni di applicazione della VIA ai progetti, infatti, è emersa la consapevolezza che tale attività non garantisce sempre un efficace livello di sostenibilità e tutela ambientale poiché le possibilità di apportare cambiamenti significativi in fase progettuale sono spesso limitate, in quanto le decisioni riguardo all'ubicazione di un progetto o alla scelta di alternative possono essere già state prese nell'ambito di piani riguardanti un intero settore o un'intera area geografica.

#### **Direttiva 2001/42/CE**

L'articolo 1 della Direttiva 2001/42/CE, relativa alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS), stabilisce come obiettivo principale quello di "garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione delle considerazioni ambientali nell'elaborazione e nell'adozione di piani e programmi, al fine di promuovere uno sviluppo sostenibile".

In modo più dettagliato, la VAS prevede:

- la redazione di un rapporto ambientale;
- lo svolgimento di consultazioni pubbliche;
- la valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni;
- la diffusione delle informazioni relative alle decisioni adottate, sia al pubblico che alle autorità competenti.

Secondo quanto previsto dalla Direttiva, la VAS si applica a piani e programmi predisposti e/o adottati da un'autorità competente che possano avere impatti significativi sull'ambiente. I settori interessati includono: agricoltura, silvicoltura, pesca, energia, industria, trasporti, gestione dei rifiuti, gestione delle risorse idriche, telecomunicazioni, turismo, pianificazione territoriale e uso del suolo.

#### **Normativa Nazionale**

Le linee guida per la redazione della documentazione relativa alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS) sono contenute nel Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, e successivamente integrate e modificate dal Decreto Legislativo 16 giugno 2017, n. 104, che ha recepito



la Direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, modificando la Direttiva 2011/92/UE sulla valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati.

Tali aggiornamenti hanno adeguato la procedura di VAS agli standard comunitari, rafforzandone l'efficacia e l'allineamento ai principi della Direttiva 2001/42/CE. Nel tempo, ulteriori modifiche e precisazioni sono state apportate per rendere il testo normativo sempre più coerente con i contenuti e gli obiettivi della normativa europea.

Attualmente, la procedura di VAS è disciplinata dagli articoli 13-18 della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, che definiscono le fasi operative e i soggetti coinvolti.

Il presente Rapporto preliminare, elaborato secondo i criteri di cui all'allegato I alla parte seconda del decreto legislativo 152/2006 ai sensi dell'articolo 12 del medesimo decreto, è finalizzato alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione della Variante.

### **Normativa Regionale**

La Regione autonoma Friuli Venezia Giulia ha inizialmente disciplinato la materia della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) con la Legge regionale 11/2005, successivamente abrogata negli articoli da 4 a 11. Tale abrogazione è stata accompagnata da un esplicito rinvio alla normativa nazionale, come previsto dalla Legge regionale 30 luglio 2009, n. 13.

Attualmente, l'unica disposizione legislativa regionale vigente in materia di VAS è rappresentata dall'articolo 4 della Legge regionale 5 dicembre 2008, n. 16, recante "Norme urgenti in materia di ambiente, territorio, edilizia, urbanistica, attività venatoria, ricostruzione, adeguamento antisismico, trasporti, demanio marittimo e turismo"

Tale articolo, in particolare al comma 1 fornisce, con riferimento alla pianificazione urbanistica comunale, la definizione delle "piccole aree a livello locale" di cui all'art. 6 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., nonché i criteri per l'individuazione dei soggetti coinvolti nel processo valutativo.

#### **Art. 4**

*(Valutazione ambientale strategica degli strumenti di pianificazione comunale)*

*1. Per le finalità di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale), limitatamente alla pianificazione urbanistica comunale, si intende per:*

- a) proponente: l'ufficio comunale o il soggetto privato che elabora il piano urbanistico;*
- b) autorità procedente: la pubblica amministrazione che elabora il piano o il programma soggetto alle disposizioni della presente legge, ovvero nel caso in cui il soggetto che predispone il piano o il programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano o il programma;*
- c) autorità competente: la Giunta comunale;*
- d) ( ABROGATA )*



*2. Ai sensi dell'articolo 6, comma 3, del decreto legislativo 152/2006, sono considerate piccole aree a livello locale:*

*a) le aree oggetto di varianti di livello comunale di cui all' articolo 63 sexies della legge regionale 5/2007*

*b) le aree interessate dai piani particolareggiati comunali ancorché comportino variante agli strumenti urbanistici nei limiti di cui alla lettera a).*

*3. Per i piani urbanistici di cui all'articolo 6, comma 3, del decreto legislativo 152/2006, che determinano l'uso di piccole aree a livello locale così come definite al comma 2 e per tutti i piani e varianti agli strumenti urbanistici comunali di cui all'articolo 6, comma 3 bis, del decreto legislativo 152/2006, l'autorità competente valuta, sulla base della relazione allegata al piano e redatta dal proponente con i contenuti di cui all'allegato I della parte II del decreto legislativo 152/2006, se le previsioni derivanti dall'approvazione del piano possono avere effetti significativi sull'ambiente.*

*3 bis. Qualora, ricorrendone i presupposti, uno strumento urbanistico comunale possa essere variato con accordo di programma, ai sensi dell'articolo 24 della legge regionale 5/2007 e successive modifiche, con le procedure di cui all'articolo 19 della legge regionale 20 marzo 2000, n. 7 (Testo unico delle norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso), e successive modifiche, la valutazione ambientale strategica o la verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 152/2006 e successive modifiche, viene fatta sugli elaborati previsti per lo strumento urbanistico che si intende variare, relativamente all'ambito oggetto dell'accordo di programma e al suo congruo intorno.*

In conformità con le disposizioni normative nazionali e regionali, la presente Variante sarà sottoposta, ai sensi dell'art. 4, comma 2, lettera a) della Legge Regionale 5 dicembre 2008, n. 16, a una verifica di assoggettabilità a VAS. Tale verifica sarà condotta sulla base di un rapporto ambientale preliminare, redatto secondo i contenuti previsti dall'Allegato I alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

Questo procedimento consente all'Amministrazione Comunale di valutare se la Variante possa determinare effetti significativi sull'ambiente e, solo in caso affermativo, di attivare la procedura di VAS prevista dagli articoli 13-18 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

I criteri indicati nell'Allegato I, che costituiscono la base per la redazione del presente rapporto preliminare, sono riportati di seguito e rappresentano il riferimento per la compilazione dei contenuti richiesti nel caso specifico.

#### *ALLEGATO I alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i*

*Criteri per la verifica di assoggettabilità di piani e programmi di cui all'articolo 12.*

*1. Caratteristiche del piano o del programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:*

- in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;*
- in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;*

- la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;
- problemi ambientali pertinenti al piano o al programma;
- la rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).

*2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:*

- *probabilità, durata, frequenza reversibilità degli impatti;*
- *carattere cumulativo degli impatti;*
- *natura transfrontaliera degli impatti;*
- *rischi per la salute umane o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);*
- *entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate)*
- *valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa: delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;*
- *impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.*

### **3.1 Attuazione della variante**

La Variante al Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC) di San Giorgio di Nogaro viene redatta in conformità alle procedure previste dalla Legge Regionale 23 febbraio 2007, n. 5, recante "Riforma dell'urbanistica e disciplina dell'attività edilizia e del paesaggio", e successive modifiche e integrazioni introdotte dalla Legge Regionale 21 ottobre 2008, n. 12.

In particolare, il livello di variante si colloca nell'ambito applicativo dell'articolo 63-sexies della LR 5/2007, come integrato dalla LR 12/2008, che disciplina le varianti di livello comunale agli strumenti urbanistici.

Le modifiche apportate rientrano nella fattispecie prevista dal comma 1 lettera g) del suddetto articolo 63-sexies.

"Art. 63 sexies:

Non coinvolgono il livello regionale di pianificazione ai sensi dell'articolo 63 bis le varianti allo strumento urbanistico comunale vigente dotato di piano struttura, qualora ne rispettino gli obiettivi e le strategie, né quelle allo strumento urbanistico comunale vigente non dotato di tale piano, qualora prevedano almeno una delle seguenti fattispecie:

g) la revisione dei vincoli urbanistici o procedurali;"

Ai sensi della LR 05/2007 si identifica quindi come variante di livello comunale.

### **3.2 Inquadramento Normativa ambientale**

Ai sensi dell'art. 6, comma 3 del D.lgs. n. 152/2006 *"per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei*

**programmi** di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria **qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente**, [...].”

L'art. 4, comma 2 della L.R. n.16/2008 definisce che:

*“Ai sensi dell'articolo 6, comma 3, del decreto legislativo 152/2006, sono considerate piccole aree a livello locale:*

*a) le aree oggetto di varianti di livello comunale di cui al capo II della legge regionale 25 settembre 2015, n. 21 (Disposizioni in materia di varianti urbanistiche di livello comunale e contenimento del consumo di suolo);”*

L'art. 4, comma 3 della L.R. n.16/2008 continua dicendo che:

*“Per i piani urbanistici di cui all'articolo 6, comma 3, del decreto legislativo 152/2006, che determinano l'uso di piccole aree a livello locale così come definite al comma 2 e per tutti i piani e varianti agli strumenti urbanistici comunali di cui all'articolo 6, comma 3 bis, del decreto legislativo 152/2006, **l'autorità competente valuta**, sulla base della relazione allegata al piano e redatta dal proponente con i contenuti di cui all'allegato I della parte II del decreto legislativo 152/2006, **se le previsioni derivanti dall'approvazione del piano possono avere effetti significativi sull'ambiente**”*

Pertanto la presente relazione viene redatta dal Proponente ai sensi dell'art. 4 della L.R. n.16/2008 e conterrà quanto richiesto nell'Allegato I della parte II del D.Lgs. n. 152/2006. Verrà trasmessa all'Autorità competente, **la Giunta comunale** così definita ai sensi dello stesso art. 4, la quale valuterà se le previsioni derivanti dall'approvazione della presente Variante al PRGC, rispetto al PRGC attualmente in vigore, **potrà produrre effetti significativi sull'ambiente**.

### **3.2.1 Contenuti della Relazione (allegato I parte II DL 152/2006)**

Si riportano di seguito i criteri previsti dall'Allegato I della parte II del D.Lgs. n. 152/2006:

1. Caratteristiche del piano o del programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;
- in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;
- la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;
- problemi ambientali pertinenti al piano o al programma;
- la rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).

2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;
- carattere cumulativo degli impatti;
- natura transfrontaliera degli impatti;
- rischi per la salute umane o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);
- entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);
- valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:
- delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,
- del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;
- impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

#### **4 LOCALIZZAZIONE E CARATTERISTICHE DELLA VARIANTE AL P.R.G.C.**

Nell'ambito dello sviluppo produttivo e socio-economico della Bassa Friulana, la Zona Industriale dell'Aussa-Corno (ZIAC, perimetrata con Decreto Ministeriale del 3 luglio 1970), e le relative infrastrutture di trasporto, strategicamente pianificate e in larga parte già realizzate, sono individuate come elementi fondamentali per la ripresa e la crescita dell'intera area.

In particolare, per l'area industriale situata nel Comune di San Giorgio di Nogaro, nel corso degli anni sono stati stanziati finanziamenti regionali finalizzati al potenziamento del sistema infrastrutturale, sia stradale che ferroviario, oltre che portuale.

Numerosi interventi previsti nell'ambito del Patto Territoriale della Bassa Friulana sono già stati progettati e realizzati; tuttavia, permangono alcune opere necessarie per lo sviluppo ulteriore del sistema infrastrutturale a supporto delle attività produttive. Tra queste, si annovera il risanamento del raccordo ferroviario denominato "Selvata" e il suo prolungamento dall'attuale intersezione con il binario Cimolai fino allo stabilimento Marcegaglia.

Il progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) prevede il ripristino della tratta ferroviaria di collegamento con andamento nord-sud nell'area di via Majorana ed il prolungamento della stessa con la realizzazione di un nuovo binario fino all'insediamento Marcegaglia.

Porzione del progetto, in particolare nell'area di raccordo a sud, presso lo stabilimento Control Pet S.G.S. a causa di necessità tecnico-normative di adeguamento del tracciato del ferroviario, ricade su sedime di proprietà privata nei Mappali n°99-2138-139 del Foglio n°4 del Comune di San Giorgio di Nogaro (UD).

La Variante in oggetto si rende quindi necessaria al fine di individuare, negli strumenti urbanistici le aree soggette a provvedimenti coattivi, e di consentire l'attivazione delle relative procedure in conformità alla specifica previsione urbanistica. A tal proposito, si fa riferimento al Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al D.P.R. 8 giugno 2001, n. 327, come modificato dal Decreto Legislativo 27 dicembre 2002, n. 302.

La Variante in oggetto è finalizzata quindi al solo recepimento dell'opera in oggetto nel Piano Regolatore Generale Comunale del comune di San Giorgio di Nogaro ed all'apposizione del Vincolo Preordinato all'Esproprio, ai sensi e per gli effetti di quanto previsto dal Decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, sulle aree private interessate dall'intervento.

Considerata la compatibilità dell'opera con le prescrizioni degli strumenti urbanistici vigenti, la Variante, non introduce modifiche di carattere generale alla pianificazione urbanistica vigente, ma si configura come atto tecnico necessario per l'attivazione delle procedure espropriative, nel rispetto della normativa vigente in materia.

#### 4.1 Contenuti fondamentali della variante

La Variante in oggetto è volta al recepimento nello strumento urbanistico del tracciato relativo al progetto "Lavori di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria consistenti nel rifacimento della diramazione nord denominata "raccordo ferroviario Selvata" ed all'apposizione, sulle aree presenti nelle seguenti particelle catastali, del vincolo preordinato all'esproprio.

		IDENTIFICAZIONE CATASTALE PARTICELLA						DESTINAZIONE CATASTALE	SUPERFICIE SOGGETTA A ESPROPRIO (mq)
		MAPPA			SUPERFICIE				
N.	Sez	Fo.	Mapp.	PT	HA	A	CA		
2	B	4	99		6	37	39	ENTE URBANO	36
4	B	4	138	AA	1	33	00	SEMINATIVO	2044
				AB		14	62	BOSCO ALTO	
5	B	4	139		0	04	60	INCOLT STER	460

L'intervento di progetto che genera la Variante in oggetto ricade all'interno della Zona Industriale Aussa-Corno (ZIAC), nel Comune di San Giorgio di Nogaro; in particolare, l'area interessata è quella di Via Majorana, tra l'Oleificio San Giorgio e lo stabilimento Marcegaglia. Il progetto prevede di ricostruire la tratta ferroviaria esistente con andamento Nord-Sud situata tra gli stabilimenti Control Pet S.G.S e Kemira ITALY, di collegarla con il binario che corre parallelo a Via Majorana, in corrispondenza dell'ingresso dell'Oleificio, e di prolungarla tramite realizzazione di un nuovo binario fino all'insediamento Marcegaglia; quest'ultimo dovrebbe proseguire nella direzione dell'esistente correndo parallelamente alla strada, accanto alla recinzione di Cimolai.

La Variante interessa un'area classificata come D1 nel PRGC del Comune di San Giorgio di Nogaro.

Per maggiori dettagli si faccia riferimento alla Relazione di Variante ed agli elaborati di progetto allegati al presente rapporto.

## 5 CARATTERISTICHE PAESAGGISTICHE E VINCOLO PAESAGGISTICO AI SENSI DEL D. LGS. 42/2004 DEL TERRITORIO COMUNALE

Il progetto non interessa direttamente aree tutelate per legge in base al D.Lgs. n.42 del 22.01.2004 art 136. Il progetto interessa aree tutelate per legge in base al D D.L. n. 42/04 art 142, comma 1 lettera c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle

acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna per la presenza del Fiume Corno, iscritto negli elenchi delle acque pubbliche.

Il progetto, ricade parzialmente nelle aree soggette al vincolo di cui sopra, ed è quindi oggetto di richiesta di Autorizzazione Paesaggistica Semplificata secondo le prescrizioni del D.P.C.M. del 12 dicembre 2005 (G.U. n° 25 del 31/01/2006) emanato a sensi del comma 2 art. 146 del Codice dei Beni culturali e del paesaggio (D. Lgs. 42/2004).

Per quanto concerne le aree soggette ad apposizione di vincolo preordinato all'esproprio, queste risultano completamente escluse dalle aree soggette a vincolo ai sensi del Piano Paesaggistico Regionale PPR.

## **6 QUADRO URBANISTICO IN VIGORE**

Si veda la relazione descrittiva della variante

## **7 VARIAZIONI URBANISTICHE INTRODOTTE CON LA VARIANTE AL P.R.G.C.**

Si veda la relazione descrittiva e gli elaborati grafici

## **8 VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DERIVANTI DALL'APPROVAZIONE DELLA PRESENTE VARIANTE AL P.R.G.C. AI SENSI DELL'ALLEGATO I ALLA PARTE SECONDA DEL D.LGS. 152/2006**

### **8.1 Caratteristiche della variante al piano**

**In quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse.**

La variante urbanistica in oggetto è finalizzata all'acquisizione delle aree necessarie al rifacimento e prolungamento del raccordo ferroviario "Selvata" nella Zona Industriale Aussa-Corno (ZIAC) di San Giorgio di Nogaro, con collegamento agli stabilimenti produttivi interessati, in particolare fino allo stabilimento Marcegaglia. L'intervento persegue gli obiettivi di potenziamento infrastrutturale individuati a livello regionale e comunale, a sostegno della competitività del sistema produttivo locale.

Il tracciato si sviluppa prevalentemente su aree già infrastrutturate o riservate a funzioni industriali, in conformità con le previsioni del PRGC (zona D1 "industriale ed artigianale di scala regionale") e del Piano Particolareggiato Generale del Comprensorio Aussa-Corno. La variante non modifica gli assetti urbanistici generali, ma si configura come atto tecnico necessario per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ai sensi del DPR 327/2001.

In tal modo, la variante contribuisce al rafforzamento del sistema logistico-industriale regionale e risulta coerente con gli obiettivi della pianificazione sovraordinata, compreso il Piano Paesaggistico Regionale, nel quale la ZIAC è già riconosciuta come ambito industriale di interesse regionale.

**In quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati.**

La presente variante introduce una modifica puntuale e tecnica, limitata all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio per la realizzazione del raccordo ferroviario "Selvata". Pertanto si può affermare che non altera in modo significativo il quadro della pianificazione sovraordinata e non modifica le previsioni generali del P.R.G.C., risultando coerente con le destinazioni vigenti.

Il piano si inserisce in continuità con gli strumenti urbanistici comunali (PRGC e Piano Particolareggiato Generale Aussa-Corno), con il Piano Urbanistico Regionale Generale (PURG) e con il Piano Regolatore del Porto di Nogaro, favorendo il rafforzamento del sistema infrastrutturale e logistico al servizio delle attività produttive della ZIAC.

**La pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile.**

Rispetto a quanto già introdotto e previsto nel PRGC vigente, si può affermare che la presente variante, finalizzata al completamento del raccordo ferroviario "Selvata", risulta pertinente con il programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali. L'intervento, infatti, si sviluppa in un'area a prevalente destinazione industriale già infrastrutturata (ZIAC), senza introdurre nuove urbanizzazioni diffuse, ma potenziando le connessioni ferroviarie a servizio del sistema produttivo.

In questo senso, la variante contribuisce a promuovere lo sviluppo sostenibile favorendo il trasporto su ferro rispetto a quello su gomma, con ricadute positive in termini di riduzione dell'impatto ambientale e maggiore efficienza della logistica regionale.

**Problemi ambientali pertinenti al piano o al programma.**

Si può affermare che la presente variante non altera in modo significativo il sistema ambientale comunale, in quanto riguarda esclusivamente il rifacimento e prolungamento di un raccordo ferroviario già previsto in area industriale (ZIAC). Gli eventuali problemi ambientali pertinenti sono limitati alle fasi di cantiere (rumore, polveri, gestione dei materiali di risulta), che saranno comunque gestiti secondo la normativa vigente.

L'intervento, nel complesso, contribuisce a una migliore sostenibilità del sistema logistico, incentivando l'uso del trasporto ferroviario rispetto a quello su gomma.

**La rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque)**

Si può affermare che l'approvazione della presente variante non è rilevante rispetto alle previsioni di altri piani e programmi.

## **8.2 Caratteristiche degli impatti e delle aree interessate**



### **Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti.**

Si prende atto che ogni modifica urbanistica, anche se puntuale, può generare effetti sui caratteri ambientali.

Considerato che la variante è localizzata in un ambito industriale già infrastrutturato (ZIAC), si ritiene di analizzare sinteticamente gli impatti che potrebbero derivare dall'attuazione del progetto di variante:

*Aria:* gli impatti si limitano alle emissioni temporanee dovute ai mezzi di cantiere, non rilevanti nel lungo periodo.

*Acque e sottosuolo:* non si prevedono effetti significativi, se non i rischi ordinari di cantiere gestibili con le misure di legge.

*Uso del suolo:* l'intervento comporta un limitato consumo di suolo, prevalentemente già destinato a funzioni industriali.

*Fattori climatici:* non si rilevano effetti significativi.

*Flora, fauna ed ecosistemi:* non si evidenziano impatti diretti; le aree naturali limitrofe (corridoi ecologici, fiume Corno) non vengono interessate dal tracciato.

*Biodiversità:* non si riscontrano effetti significativi.

*Paesaggio:* non si rilevano effetti significativi, in quanto l'intervento si inserisce in un contesto industriale consolidato.

*Patrimonio storico e culturale ai sensi D.Lgs. 42/2004:* non si rilevano effetti negativi; eventuali aree di interesse archeologico non vengono direttamente interessate.

*Salute umana:* non si riscontrano rischi, se non quelli ordinari di cantiere.

*Popolazione:* non si prevedono ricadute negative; l'opera favorisce al contrario la logistica e la competitività del sistema produttivo.

Si può affermare pertanto che la variante non comporta impatti negativi rilevanti sull'ambiente naturale; i limitati effetti temporanei e il ridotto consumo di suolo sono compensati dai benefici in termini di pubblica utilità e sviluppo sostenibile del trasporto ferroviario.

### **Carattere cumulativo degli impatti.**

La variante non avrà impatti cumulativi con altri interventi.

### **Natura transfrontaliera degli impatti.**

Si può affermare che la presente variante non produce effetti di natura transfrontaliera.

### **Rischi per la salute umana o per l'ambiente**

Si può affermare che l'attuazione della presente variante non produrrà rischi sulla salute umana e sull'ambiente.

### **Entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate)**

Si può affermare che la presente variante non produce impatti negativi.

**Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:**

- **delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale:**

L'area non subirà alterazioni di valore ambientale.

- **del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;**

Si ritiene che le caratteristiche della presente variante non varino i livelli di qualità ambientale.

**Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale**

L'attuazione della Variante non produrrà effetti diretti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale. L'intervento si colloca infatti all'interno della Zona Industriale Aussa-Corno (ZIAC), già ampiamente infrastrutturata, e non interessa direttamente siti SIC/ZSC o ZPS della Rete Natura 2000.

I più vicini ambiti tutelati sono la Laguna di Grado e Marano (SIC IT3320037 e ZPS IT3321003) e il Bosco Sacile (SIC IT3320035), ma la distanza e la natura dell'intervento ferroviario consentono di escludere interazioni o incidenze significative.

## **9 CONCLUSIONI**

Sulla base delle considerazioni sopra esposte e dei criteri di cui all'Allegato I del D.Lgs. 152/2006, considerato che:

- la natura e l'estensione dell'area interessata dalla variante è **limitata e localizzata** all'interno della Zona Industriale Aussa-Corno (ZIAC), già ampiamente infrastrutturata;
- l'attuazione della variante è finalizzata esclusivamente all'**apposizione del vincolo preordinato all'esproprio** per consentire il rifacimento e il prolungamento del raccordo ferroviario "Selvata", opera già coerente con la pianificazione urbanistica vigente (PRGC e PPG Aussa-Corno);
- non emergono elementi tali da configurare **impatti ambientali significativi**, se non quelli temporanei e gestibili con le ordinarie misure di cantiere;

si valuta che la Variante al PRGC non produca effetti significativi sull'ambiente.

Pertanto, si ritiene **non necessaria l'assoggettabilità alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS)**.

Resta inteso che la decisione finale è prerogativa dell'**Autorità Competente**.

Udine, Settembre 2025

Progettista:

ing. M. Cojutti

