



REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

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

ACCORDO DI PROGRAMMA

**PER LA REALIZZAZIONE DEL
COLLEGAMENTO TRA LA S.S. 13 PONTEBBANA E LA A23 (TANGENZIALE SUD DI UDINE - II
LOTTO)**

(artt. 19 e 20 L.R. 20 marzo 2000, n. 7 e s.m.i.)

**REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA**

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

COMUNE DI POZZUOLO DEL FRIULI

ALLEGATO	N.	TITOLO
SUB.A	05.00	ESTRATTO NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE Testo Vigente e Variante

Dicembre 2017



COMUNE DI
POZZUOLO DEL FRIULI

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
PROVINCIA DI UDINE

PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE

NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

TESTO VIGENTE	



COMUNE DI
POZZUOLO DEL FRIULI

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
PROVINCIA DI UDINE

PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE

NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

VARIANTE	

..... OMISSIS

ART. 26 INFRASTRUTTURE, IMPIANTI E RETI ENERGETICHE

Lo strumento urbanistico definisce:

- infrastrutture stradali
- infrastrutture ferroviarie
- impianti
- reti energetiche esistenti o di progetto (metanodotto SNAM)

26.1 Infrastrutture stradali

Il P.R.G.C. conferma la viabilità autostradale, di grande comunicazione, di interesse regionale, di valenza strategica per la zona D1, esistenti o di previsione e propone, in alcuni casi, limitati interventi a livello di viabilità locale di collegamento e di quartiere.

Entro il limite di rispetto della viabilità è ammesso l'ampliamento e la sistemazione delle sedi esistenti. E' altresì consentita la realizzazione di distributori di carburanti e relativi servizi estendibili alle adiacenti aree agricole.

..... OMISSIS

ART. 26 INFRASTRUTTURE, IMPIANTI E RETI ENERGETICHE

Lo strumento urbanistico definisce:

- infrastrutture stradali
- infrastrutture ferroviarie
- impianti
- reti energetiche esistenti o di progetto (metanodotto SNAM)

26.1 Infrastrutture stradali

Il P.R.G.C. conferma la viabilità autostradale, di grande comunicazione, di interesse regionale, di valenza strategica per la zona D1, esistenti o di previsione e propone, in alcuni casi, limitati interventi a livello di viabilità locale di collegamento e di quartiere.

Entro il limite di rispetto della viabilità è ammesso l'ampliamento e la sistemazione delle sedi esistenti. E' altresì consentita la realizzazione di distributori di carburanti e relativi servizi estendibili alle adiacenti aree agricole.

La Tangenziale sud di Udine, appartenente alla viabilità extraurbana regionale di primo livello, è rappresentata nelle planimetrie della zonizzazione mediante le aree di acquisizione, così come definite dal piano particellare

d'esproprio del Progetto preliminare. Tali aree comprendono altresì gli adeguamenti della viabilità esistente in corrispondenza delle interconnessioni con il tracciato principale e, con apposita campitura, le aree di mitigazione e riqualificazione ambientale, così come definite dal Progetto preliminare.

Le aree di acquisizione valgono come indicazioni di massima e potranno essere variate per esigenze tecnico-funzionali, entro le fasce di rispetto stradale, qualora non si prevedano ulteriori aree da assoggettare ad esproprio.

Le fasce di rispetto stradale sono quelle definite dall'art. 6 delle Norme di attuazione del Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica.

Sono vietati gli accessi diretti lungo il tracciato principale della Tangenziale sud di Udine.

Con apposita simbologia sono altresì indicate le aree di mitigazione e riqualificazione ambientale connesse al progetto della Tangenziale sud di Udine, comprendenti:

- aree a verde per formazione di prato di nuova semina, fascia arbustiva, fascia boscata, ecc., con funzioni di inserimento ambientale e connessione ecologica, e interventi di miglioramento della vegetazione esistente;
- aree a verde alberato con funzioni di bacini di dispersione delle acque di ruscellamento superficiale e di piattaforma stradale post depurazione;

In coerenza con il P.R.V. vengono previste le seguenti disposizioni per l'ubicazione e la regolamentazione degli accessi:

- aree agricole destinate ad ospitare il trapianto di zolle di prato stabile esistenti nel sedime interessato dal tracciato, nel rispetto delle disposizioni vigenti in materia;
- aree a prato stabile di buone/ottime condizioni ecologiche da acquisire e avviare a gestione conservativa a favore di Enti competenti secondo le procedure previste dalla LR 9/2005.

In conformità al parere geologico n° 40/2017, per tutte le aree valgono le prescrizioni e le raccomandazioni contenute nel capitolo 4 della relazione geologica a firma del dott. geol. M. Pivetta che qui si intendono integralmente riportate; in particolare nella procedura di realizzazione delle opere è in ogni caso necessario prevedere manufatti che garantiscano il deflusso delle acque, in corrispondenza del bacino di laminazione delle piene in destra idrografica del T. Cormor, adeguando gli stessi allo smaltimento in caso di piena e provvedere all'innalzamento della sede viaria al di sopra della lama d'acqua prevista per le rispettive zone di pericolosità (per P1 fino a 50 cm, per P2 fino a 100 cm e per P3>100 cm).

Per tutte le aree ricadenti in ambiti di pericolosità del Piano stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI) si applica quanto previsto dalle norme tecniche di attuazione del PAI stesso.

In coerenza con il P.R.V. vengono previste le seguenti disposizioni per l'ubicazione e la regolamentazione degli accessi:

A) Viabilità di grande comunicazione

In tutte le zone è vietato qualsiasi accesso oltre a quelli esistenti o previsti nel progetto delle infrastrutture da realizzare. La movimentazione del traffico agricolo per le connessioni tra le aree separate dalla viabilità in argomento, dovrà utilizzare le intersezioni regolamentate con la viabilità locale e i punti previsti di superamento della barriera infrastrutturale.

B) Viabilità di interesse regionale

Nelle zone agricole e nelle zone H2, D2.1, D2.2 e D2* tutti gli accessi devono essere provvisti di canalizzazione. In caso di accessi ravvicinati:

- in zona H2 e D2.1, con P.R.P.C./P.A.C. dovrà essere previsto un sistema viario secondario di raccolta che li razionalizzi e li convogli nelle intersezioni di progetto provviste di svincolo;
- in zona agricola, il sistema viario secondario di raccolta dovrà utilizzare il più possibile la rete di capezzagne esistente, fermo restando che non possono essere autorizzati nuovi accessi ad una distanza inferiore a 300 ml. da quelli esistenti.

In caso di ampliamento di edifici esistenti, di nuova edificazione o di realizzazione di recinzioni in fregio alla viabilità, il concessionario dovrà ottemperare a tutte le seguenti prescrizioni, la cui vincolatività però è graduabile a seconda dei condizionamenti presenti che ne limitano

A) Viabilità di grande comunicazione

In tutte le zone è vietato qualsiasi accesso oltre a quelli esistenti o previsti nel progetto delle infrastrutture da realizzare. La movimentazione del traffico agricolo per le connessioni tra le aree separate dalla viabilità in argomento, dovrà utilizzare le intersezioni regolamentate con la viabilità locale e i punti previsti di superamento della barriera infrastrutturale.

B) Viabilità di interesse regionale

Nelle zone agricole e nelle zone H2, D2.1, D2.2 e D2* tutti gli accessi devono essere provvisti di canalizzazione. In caso di accessi ravvicinati:

- in zona H2 e D2.1, con P.R.P.C./P.A.C. dovrà essere previsto un sistema viario secondario di raccolta che li razionalizzi e li convogli nelle intersezioni di progetto provviste di svincolo;
- in zona agricola, il sistema viario secondario di raccolta dovrà utilizzare il più possibile la rete di capezzagne esistente, fermo restando che non possono essere autorizzati nuovi accessi ad una distanza inferiore a 300 ml. da quelli esistenti.

In caso di ampliamento di edifici esistenti, di nuova edificazione o di realizzazione di recinzioni in fregio alla viabilità, il concessionario dovrà ottemperare a tutte le seguenti prescrizioni, la cui vincolatività però è graduabile a seconda dei condizionamenti presenti che ne limitano

oggettivamente la fattibilità:

zone B1

Fermo restando il divieto di apertura di nuovi accessi sulla S.R. 353:

- 1) razionalizzazione degli accessi esistenti attraverso l'aggregazione tra essi;
- 2) arretramento del cancello di ingresso dal limite di proprietà fronte strada di ml. 5,00;
- 3) realizzazione di cancelli di ingresso meccanici mediante elettrificazione con comando a distanza.

zone H3 e D3

L'accessibilità dovrà essere garantita, ove possibile, da:

- 4) corsie di decelerazione e accelerazione;
- 5) accessi di dimensione adeguata e monodirezionali, a seconda dell'intensità dell'affluenza legata al tipo di attività commerciale;
- 6) previsione di adeguate aree per le manovre, direttamente relazionate con l'accesso;
- 7) realizzazione di opere e utilizzo di segnaletica che non intralcino le manovre e non riducano la visibilità.

Le prescrizioni sopra riportate e relative al sottotitolo B) valgono per tutta l'asta della S.R. 353 che interessa il territorio comunale.

Le piste ciclabili previste dovranno avere una larghezza minima di ml. 2,00 misurata dal ciglio della strada.

oggettivamente la fattibilità:

zone B1

Fermo restando il divieto di apertura di nuovi accessi sulla S.R. 353:

- 8) razionalizzazione degli accessi esistenti attraverso l'aggregazione tra essi;
- 9) arretramento del cancello di ingresso dal limite di proprietà fronte strada di ml. 5,00;
- 10) realizzazione di cancelli di ingresso meccanici mediante elettrificazione con comando a distanza.

zone H3 e D3

L'accessibilità dovrà essere garantita, ove possibile, da:

- 11) corsie di decelerazione e accelerazione;
- 12) accessi di dimensione adeguata e monodirezionali, a seconda dell'intensità dell'affluenza legata al tipo di attività commerciale;
- 13) previsione di adeguate aree per le manovre, direttamente relazionate con l'accesso;
- 14) realizzazione di opere e utilizzo di segnaletica che non intralcino le manovre e non riducano la visibilità.

Le prescrizioni sopra riportate e relative al sottotitolo B) valgono per tutta l'asta della S.R. 353 che interessa il territorio comunale.

Le piste ciclabili previste dovranno avere una larghezza minima di ml. 2,00 misurata dal ciglio della strada.