COMMITTENTE:

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

PROGETTAZIONE:

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

DIREZIONE PROGETTAZIONE

U.O. ARCHITETTURA, AMBIENTE E TERRITORIO

S.O. AMBIENTE ED ENERGY SAVING

PROGETTO DEFINITIVO

POTENZIAMENTO IMPIANTI FERROVIARI A SERVIZIO DEL PORTO DI TRIESTE

Interventi di potenziamento dei Fasci Servola e Aquilinia connessi all' Impianto Campo Marzio

APPALTO 4 – Barriere antirumore

EDDI DALLA BETTA
Ordine Architetti
P.P.C. - Provincia di
Treviso
architetto
24.07.2024 06:58:13
GMT+01:00

Relazione di variante

SCALA: -

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
IZ0J	40	D	22	RH	IM000X	003	A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione esecutiva	A.Cantiello	Gennaio 2024	G. Dajelli	Gennaio 2024	A.Fancelli	Gennaio 2024	C.Ercolani Gennaio 2024

File IZ0J40D22RHIM000X003A.doc		n. Elab.:

INDICE

INDICE 1

1. PREMESSA 2

2. VARIANTE AL PRGC E MOTIVAZIONI 2

3. INQUADRAMENTO E DESCRIZIONE DEL PROGETTO 3

4. ANALISI DELLA PIANIFICAZIONE A DIVERSI LIVELLI ISTITUZIONALI 4

4.1 PIANIFICAZIONE DI LIVELLO REGIONALE 5
4.2 PIANIFICAZIONE DI LIVELLO COMUNALE 9

5. RICOGNIZIONE VINCOLISTICA 10

1. PREMESSA

Il presente studio di inquadramento urbanistico, di cui all'art. 10, co. 5bis, lett. b), L.R. 19/2009 "Codice regionale dell'edilizia" che equivale allo "studio dettagliato di inserimento urbanistico" previsto dall'art. 24 co. 2, lett. c) del D.P.R. 207/2010 Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», è stato redatto al fine fornire tutti gli elementi urbanistici ed edilizi dell'intervento in particolare per quanto riguarda le previsioni urbanistiche comunali vigenti e/o adottate e dei regolamenti edilizi nonché degli altri strumenti pianificatori presenti sulle aree interessate.

In particolare, gli strumenti di pianificazione riguardanti l'area in oggetto sono:

- il **Piano Urbanistico Regionale Generale (PURG)**;
- il **Piano Paesaggistico Regionale (PPR);**
- il Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità, delle Merci e della Logistica **(PRITMML)**.
- il **Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC)** del Comune di Trieste;

Tali piani verranno analizzati nei paragrafi successivi in relazione agli interventi proposti per verificarne la compatibilità con gli stessi.

Tale relazione vuole essere anche una proposta di variante al PRGC.

Verrà fornita inoltre una panoramica dei vincoli e dei beni tutelati interferenti con l'opera, la dimostrazione delle modalità con cui viene perseguita la compatibilità delle opere previste rispetto alle previsioni degli strumenti di pianificazione vigenti e adottati e in particolare della coerenza con l'assetto del territorio, supportata da idonei estratti degli strumenti stessi estesi ad un congruo intorno rispetto all'opera.

2. VARIANTE AL PRGC E MOTIVAZIONI

Variante al PRGC di Trieste in oggetto presenta le seguenti caratteristiche:

• comprende proposte di revisione del PRGC esclusivamente di "livello comunale", il PRGC vigente è dotato di Piano Struttura ed ai sensi della LR 5/2007 " Riforma dell'urbanistica e disciplina dell'attività edilizia e del paesaggio ", 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, .omissis..": - in pratica si richiede che la Variante non sia in conflitto con obiettivi e strategie del PRGC, condizione evidenziata nel Rapporto Preliminare presentato; inoltre la variante in argomento soddisfa le condizioni di cui alle lettere c) e l) del 1 comma dello stesso art 63 sexies)

• le motivazioni di tali proposte discendono dalla necessità di utilizzare un'area ricadente in attrezzature per l'istruzione per la realizzazione di interventi di mitigazione acustica, quali l'installazione di Barriere antirumore;

Le aree oggetto del presente rapporto sono schematicamente evidenziate di seguito:

AREA OGGETTO DI VARIANTE	ATTUALE DESTINAZIONE URBANISTICA
1. Area adiacente alla linea ferroviaria esistente in cui insiste un edificio scolastico	S3 – Attrezzature per l'istruzione

RETTIFICHE AREE	
n. rif	**Descrizione della specifica proposta di Variante**
1	La proposta di variante per l 'intervento in progetto riguarda le "zone ferroviarie"
PRGC VIGENTE	**PROPOSTA DI VARIANTE**
S3 – Attrezzature per l'istruzione	Z2 – Zone ferroviarie

Obiettivi e azioni di PRGC attinenti alla proposta di variante

SISTEMA DELLA MOBILITA'

Zone ferroviarie

OBIETTIVI	STRATEGIE e AZIONI
1. Sviluppo di modalità di trasporto su mezzi innovativi ad alta capacità	1.1 Previsione del riuso delle ferrovie esistenti come tracciati e sistemi per il trasporto urbano 1.2 Adeguamento delle infrastrutture ferroviarie esistenti sottoutilizzate come assi del trasporto urbano - tram o similari 1.3 Previsione di estensione della linee del trasporto urbano su ferro (tram o similari) anche alle aree centrali della città e del Porto Vecchio 1.4 Previsione di nuovo collegamento funiviario Trieste - Porto Vecchio - Carso, anche quale possibile soluzione intermodale a servizio del previsto polo passeggeri nell'Area AdriaTerminal. che dovrà essere oggetto di trasposizione nel livello operativo del PRGC solo a seguito della predisposizione di uno Studio di fattibilità tecnico economica e previa puntuale valutazione paesaggistico-ambientale (D-Lgs 42/04, D.Lgs 152/06 e DPR 357/97) e di adeguamento al PPR

Verifica di coerenza con le azioni di PRGC

La variante proposta non sembra entrare in contrasto con quanto evidenziato nella Relazione Piano Struttura

Matrici ambientali antropiche interessate come bersagli primari della proposta di Variante

biodiversità, flora e fauna	popolazione, salute umana	suolo	acqua	aria, fattori climatici	beni materiali	patrimonio culturale, architettonico, archeologico	paesaggio
				x			

Valutazioni

Le barriere in oggetto verranno realizzate al confine con un piazzale di alcuni plessi scolastici, con quota del terreno di circa 1 m inferiore rispetto al piano del ferro. La superficie delle aree da occupare sarà di circa 303 mq totali

Potenziali impatti negativi	Azioni correttive e compensative
-	-

3. INQUADRAMENTO E DESCRIZIONE DEL PROGETTO

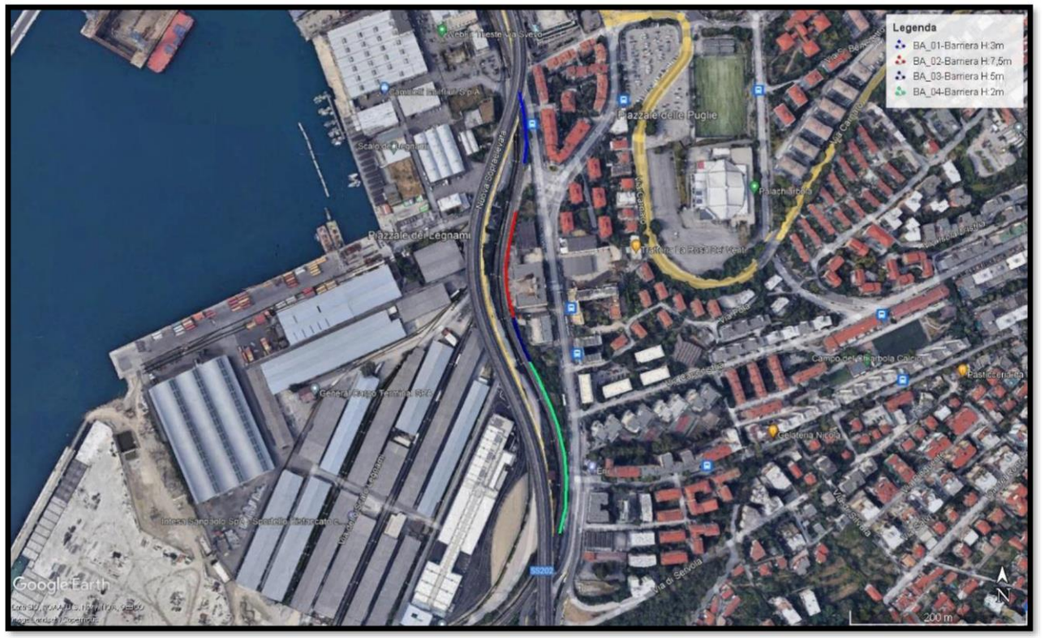


Figura 2-1 Inquadramento interventi su ortofoto.

L'intervento in oggetto si colloca all'interno della Regione Friuli-Venezia-Giulia, interessando la provincia di Trieste.
Il Comune interessato è soltanto il Comune di Trieste.

Il progetto in oggetto prevede la realizzazione di interventi di mitigazione acustica, quali l'installazione di Barriere antirumore da realizzare in corrispondenza del viadotto ferroviario ad archi della linea Trieste C.M.- Aquilinia previsti nell'ambito del Progetto di potenziamento e riqualificazione degli impianti ferroviari posti a servizio del Porto di Trieste.
L'intervento rientra negli interventi di rifunzionalizzazione di fasci di Servola ed Aquilina connessi all'impianto di Campo Marzio e relative linee di collegamento per rispondere all'esigenza di incremento del traffico del Porto di Trieste.

Figura 2-1: zoom area di intervento. In nero tratto in galleria, in giallo tratto all'aperto

P1

P2

Figure 2-3: Punti di vista

4. ANALISI DELLA PIANIFICAZIONE A DIVERSI LIVELLI ISTITUZIONALI

Come anticipato nei paragrafi precedenti, la pianificazione nella Regione Friuli in riferimento ai Comuni interessati dal progetto in esame riguarda i seguenti livelli istituzionali:

- **REGIONALE**
  - Piano Paesaggistico Regionale **PPR** (analizzato nel paragrafo "ricognizione vincolistica")
  - Piano Urbanistico Regionale Generale (**PURG**)
  - Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità, delle Merci e della Logistica (**PRITMML**).

- **COMUNALE**
  - Piano Regolatore Generale Comunale **PRGC** del Comune di Trieste.

4.1 PIANIFICAZIONE DI LIVELLO REGIONALE

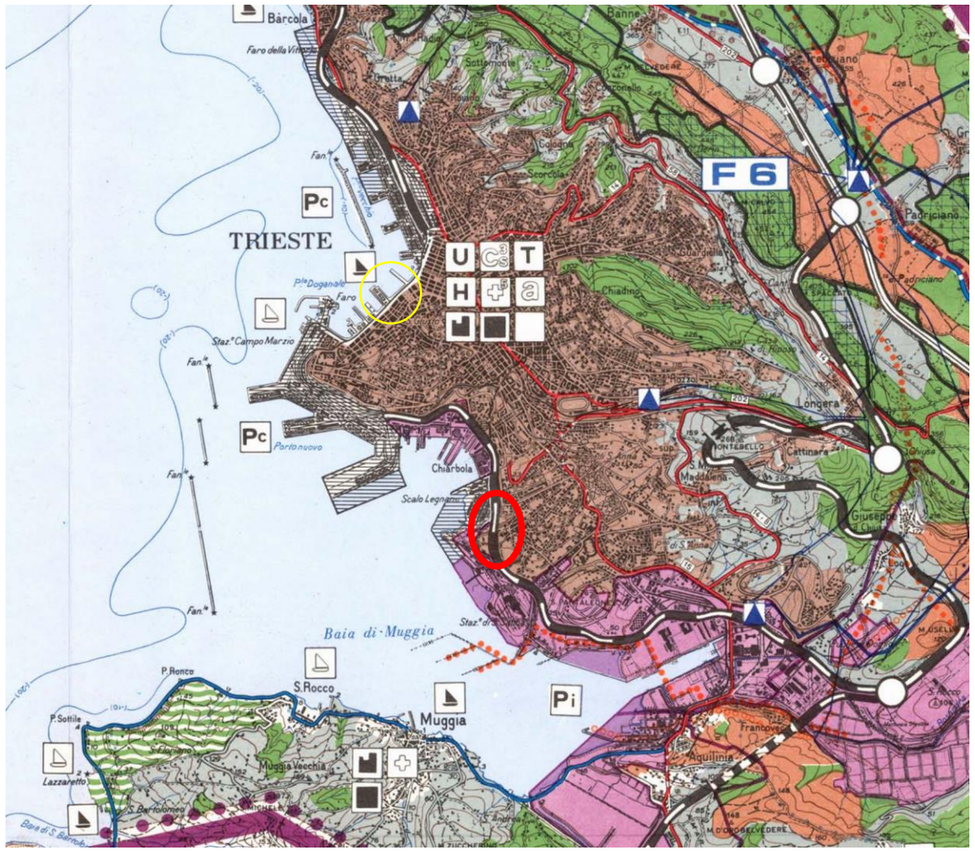


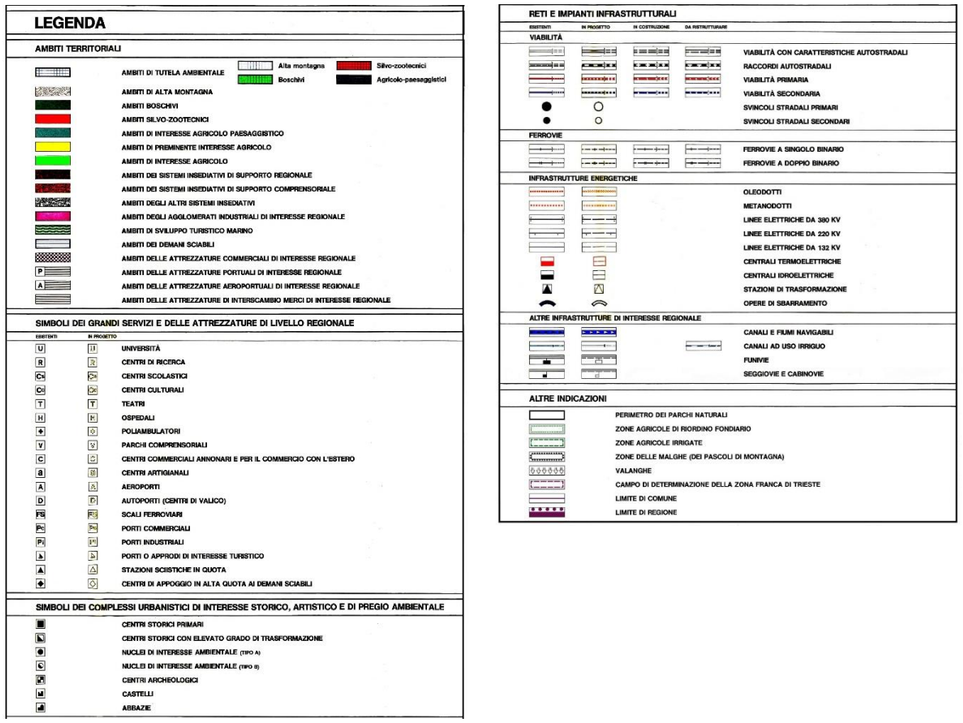
Figura 3.1-1: PURG FVG – Vol.3 Tav. 6

a. Piano Urbanistico Regionale Generale (PURG)

Il Piano Urbanistico Regionale Generale del Friuli Venezia Giulia (PURG, in vigore dal 1978), basato sul principio dell'urbanistica "a cascata", rappresenta il vigente sistema organico di disposizioni generali di direttive alle quali attenersi nella redazione dei piani di grado subordinato.

Il piano stabilisce le direttive e i criteri metodologici per assicurare unità di indirizzi ed omogeneità nei contenuti della pianificazione urbanistica di grado subordinato. In relazione a ciò, entro il quadro generale dell'assetto territoriale della regione, vengono indicati gli obiettivi per gli insediamenti edilizi, urbani, rurali, e per le attività industriali, agrarie e terziarie da esercitarsi sul territorio. Il piano riconosce inoltre le zone a carattere storico, ambientale e paesistico, con l'indicazione dei territori che dai piani zonali dovranno essere destinati a parchi naturali; fornisce indicazioni circa le opere pubbliche e gli impianti necessari per i servi di interesse regionale, le aree da riservare a destinazioni speciali, ed infine specifica le priorità sia generali che di settore per il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

La Tav.6 contenuta nel Vol.3 del PURG identifica l'area che ospita il progetto come *"Ambiti dei sistemi insediativi di supporto comprensoriale"*.



Relativamente a tali Ambiti, le NTA del Piano riportano quanto segue:

Art.11 - Ambiti dei sistemi insediativi

"Nell'ambito delle indicazioni grafiche di Piano sono evidenziati i sistemi insediativi di supporto regionale e comprensoriale caratterizzati dalla possibilità di svolgere un ruolo strategico nel processo di formazione del nuovo assetto territoriale proposte, in relazione agli obiettivi di riequilibrio e di differenziazione articolata dei ruoli e delle funzioni delle diverse parti della struttura urbana.

Nella predisposizione dei piani di grado subordinato tali ambiti devono essere indicati come zone omogenne A e B con l'osservanza delle direttive di cui ai successivi articoli 34 e 35"

"In coerenza con gli obiettivi del presente Piano, entro tali ambiti dovranno essere prioritariamente indirizzati tutti gli interventi riguardanti il settore industriale con particolare riguardo a quelli finanziati, promossi o programmati direttamente da Enti pubblici. […] Nella predisposizione dei piani di grado subordinato tali ambiti devono essere indicati come zona omogenea D1, con l'osservanza delle direttive di cui al successivo art. 37".

Art.34 – Zona omogenea A

"[…] nelle operazioni di risanamento conservativo non potranno essere superate le altezze degli edifici preesistenti dell'isolato interessato, computate senza tener conto di soprastrutture prive di carattere storico-artistico di pregio ambientale."

Art.35 – Zona omogenea B

"[…] l'altezza massima dei nuovi edifici non potrà superare l'altezza degli edifici preesistenti e circostanti […]"

CONCLUSIONI

Vista la tipologia di intervento e la descrizione delle zone omogenee, quest'ultimo non entra in contrasto con le previsioni di Piano.

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

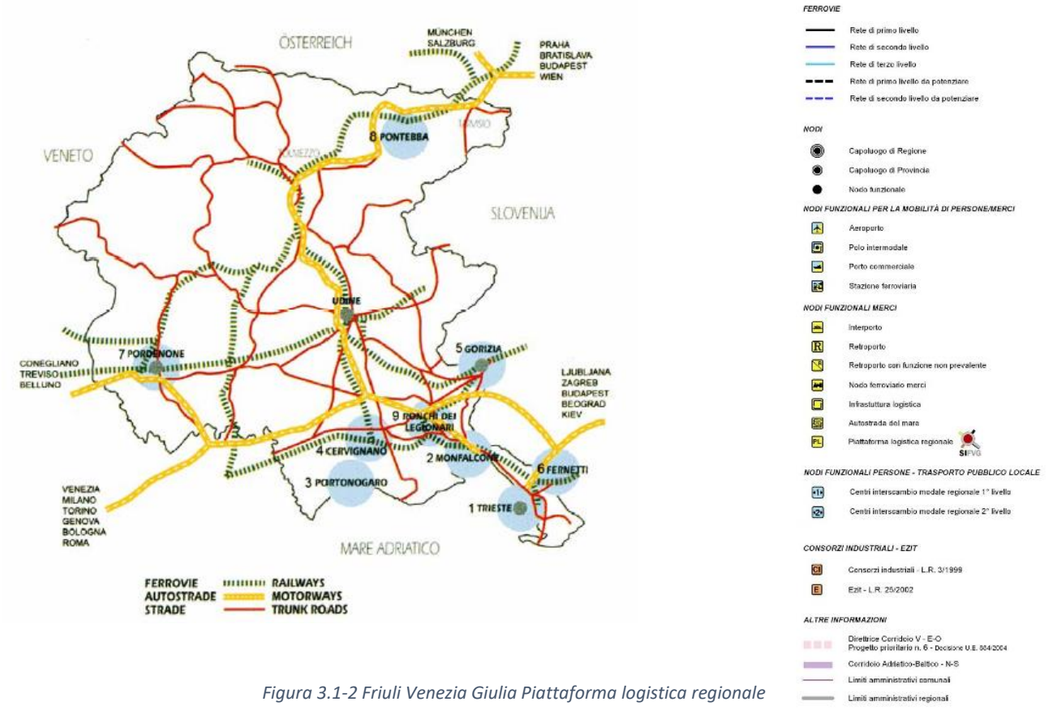


Figura 3.1-2 Friuli Venezia Giulia Piattaforma logistica regionale

Fonte: Direzione centrale mobilità e infrastrutture di trasporto - Servizio logistica e trasporto merci

Il Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità, delle Merci e della Logistica (approvato con DPReg n. 300 del 16 dicembre 2011) nasce per perseguire l'obiettivo di sfruttare al meglio il patrimonio infrastrutturale e logistico esistente e quello di nuova realizzazione nonché far diventare il settore dei trasporti un volano trainante dell'economia. Esso individua quali elementi della Piattaforma logistica regionale le reti stradali e ferroviarie e il sistema dei nodi articolato in sistema portuale regionale commerciale (Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro) e in sistema intermodale degli interporti di interesse regionale (Cervignano, Fernetti, Gorizia, e Pordenone) nonché l'aeroporto di Ronchi dei Legionari ed il relativo Polo intermodale. Nel Piano vengono individuate le "azioni" da prevedersi sulla rete viaria, ferroviaria e sul sistema dei nodi portuali, interportuali e aeroportuali.
Sono altresì trattati i modelli di governance, le problematiche relative all'autotrasporto ed infine la previsione di una Piattaforma telematica integrata.
Esso è composto dai seguenti elaborati:

- Quadro Conoscitivo;
- Repertorio obiettivi/azioni: Matrice
- Nome di attuazione
- Relazione illustrativa
- Allegato alla relazione illustrativa
- VAS
- Valutazione d' Incidenza
- Sintesi non Tecnica
- Schede esplicative
- Elaborati grafici
  - Tav. 1a Rete delle infrastrutture autostradali e viarie di primo livello
  - Tav. 1b Carta delle infrastrutture autostradali e viarie di primo livello
  - Tav. 2a Rete delle infrastrutture della logistica, delle merci e dell'intermodale
  - Tav. 2b Grafo delle infrastrutture della logistica, delle merci e dell'intermodale
  - Tav. 3 Tavola di assetto delle reti
  - Tav. 4a VAS – Rappresentazioni cartografiche – Fragilità ecologica
  - Tav. 4b VAS – Rappresentazioni cartografiche – Valore ecologico
  - Tav. 4b VAS – Rappresentazioni cartografiche – Vincoli ambientali ed aree protette

Al fine di riportare quanto previsto dal Piano relativamente alle opere in oggetto, a seguire gli estratti inerenti la tipologia di interventi in analisi:

1. Repertorio obiettivi/azioni - MATRICE

La "Matrice" del piano nasce con il fine di rendere più immediata la lettura del percorso che ha messo in relazione le finalità strategiche individuate dalla LR 23/2007 e s.m.i. con gli obiettivi e le relative azioni.
Tale "matrice" è il risultato della declinazione delle finalità strategiche, individuate dalla L.R. 23/2001 e s.m.i., negli obiettivi generali e, a cascata, negli obiettivi specifici. come individuati nella delibera n. 1250 del 28 maggio 2009.
Nello schema a seguire sono descritte le singole azioni di Piano, come risultato della valutazione delle criticità e le potenzialità del territorio del Friuli Vene2ia Giulia, anche nel suo contesto interregionale transfrontaliero, che sono contenute nel Quadro Conoscitivo. Tale documento ha fornito un'analisi critica dello stato delle infrastrutture a livello regionale.

Le azioni sono state suddivise in:

- azioni rappresentate graficamente (ELABORATI GRAFICI DI PIANO)

- azioni non rappresentabili graficamente (NORME DI ATTUAZIONE E RELAZIONE) con l'evidenziazione delle priorità degli interventi (breve-medio-lungo) per le azioni che implicano ricadute territoriali.

La colonna "Azioni Complementari al Piano" rappresenta le azioni alla definizione di un diverso quadro normativo e di relazioni, laddove è necessario il sollecito raggiungimento degli obiettivi del Piano.

Relativamente alle opere in esame, la matrice riporta quanto segue:

Legge regionale 23/2007 e s.m.i.

ART. 3 QUINQUES- SISTEA REGIONALE DELLE MOBILITA' DELLE MERCI E DELLA LOGISTICA

1. **Favorire la messa a sistema delle infrastrutture punuali e lineari nonché dei servizi che fanno capo al territorio regionale nel quadro della promozione di una piattaforma logistica integrata regionale che garantisca l'equilibrio modale e quello territoriale**

1.1 Costruire una piattaforma logistica sovra-regionale definita da un complesso sistema di infrastrutture e servizi per lo sviluppo delle aree interne, locali e della mobilità infra regionale e promuovere l'evoluzione degli scali portuali verso un modello si sistema regionale dei porti nell'ottica di una complementarietà rispettosa delle regole del mercato per aumentare l'efficienza complessiva.

1.1.1 Rendere il FVG un territorio competitivo che offra infrastrtuture e servizi di logistica alla vasta area regionale costituita da Veneto, Carinzia, Slovenia e Croazia, anche in virtù della realizzazione delle nuove infrastruttture previste dalla programmazione comunitaria delle reti TEN e dal Corridoio Adriatico-Baltico.

1.1.1.1 Individuazione della rete ferroviaria di interesse regionale al servizio delle merci e del trasporto di persone articolandola in tre livelli: infrastruttura portante, infrastruttura regionale e infrastruttura di bacino

AZIONI

- Programmazione degli interventi riguardatnti la rete ferroviaria e le infrastrutture finalizzata al potenziamento e alla valorizzazione in funzione dei servzi ferroviari di interesse regionale (Art. 8, comma 7 N.A.)
- Previsione degli strumenti di pianificazione territoriale di livello sub regionale ai fini della salvaguardia e valorizzazione di tutti gli elementi inerenti ai servizi della rete ferroviaria di interesse regionale ad uso delle merci e del servizio passeggeri al fine della valorizzazione e potenziamento delle infrastrutture ferroviarie esistenti ed in progetto. (Art. 8, comma 8 N.A.).
- **Potenziamento delle infrastrutture ferroviarie esistenti:**
  BREVE PERIODO {entro 3 anni)

1. Raccordo in linea tra Villa Opicina e Interporlo di Fernetti
2. Potenziamento del nodo ferroviario di Trieste/Piazzale ferroviario di Aquilinia

AZIONI COMPLEMENTARI AL PIANO

Azione sinergica tra Regione e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. con il fine di :

- **Miglioramento delle caratteristiche della rete in funzione della realizzazione di un sistema di collegamento metropolitano dell'area triestina e goriziana anche con funzione di relazione transfrontaliera;**
- **Riapertura del raccordo ferroviario di collegamento con il terminale dell'Adria Terminal del Porto di Trieste;**

2. Quadro conoscitivo, punto 4.4 La rete ferroviaria

La rete ferroviaria regionale presenta un'articolazione strutturale fondamentalmente imperniata sui due assi principali di scorrimento dei flussi del traffico passeggeri e merci nelle direttrici Est-Ovest e Sud-Nord, in funzione dei flussi di trasporto generati dal sistema portuale regionale e dalle industrie nelle relazioni nazionali ed internazionali, nonché dei flussi di transito indotti dalla presenza di tre valichi di confine.

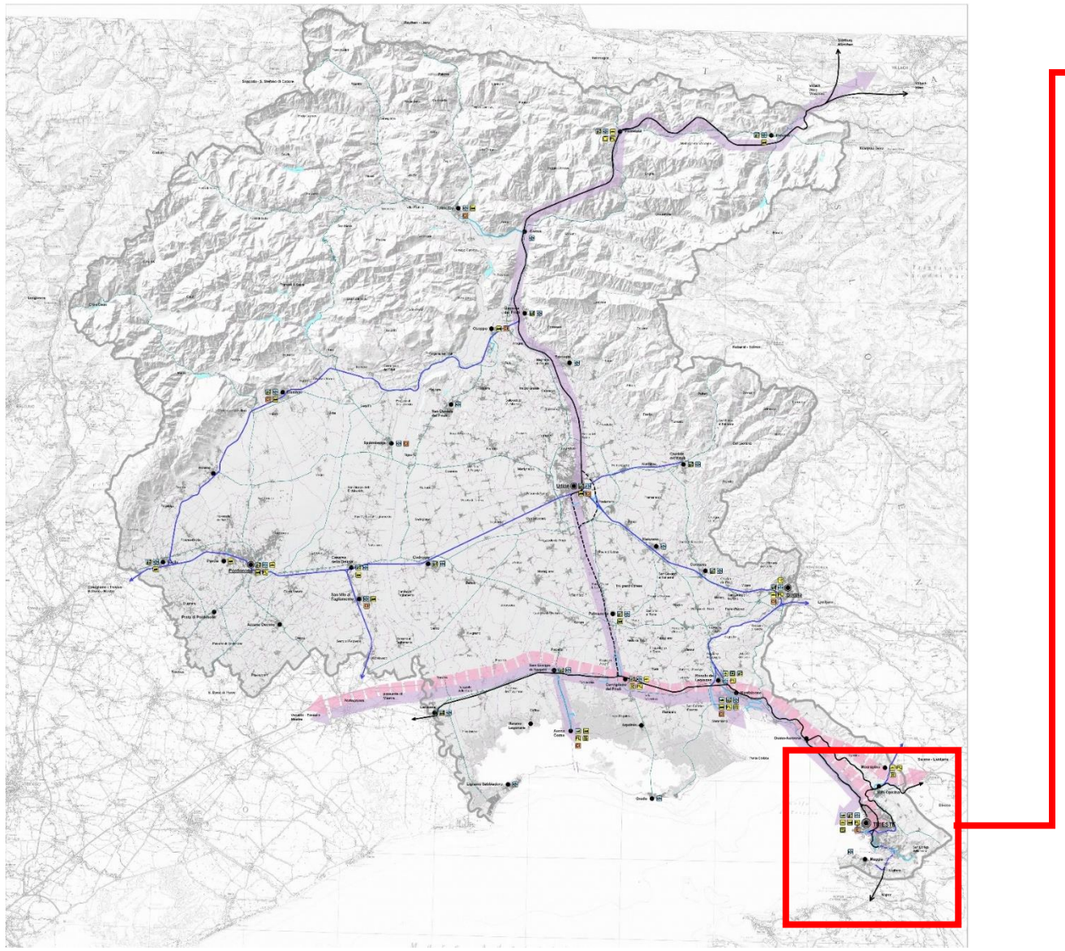
Comma e)
Considerando la gestione dei traffici merci generati anche dalle realtà industriali presenti nel territorio regionale, risultano di particolare interesse le infrastrutture ferroviarie destinate allo scalo delle merci nonché all'interfacciamento con altre funzioni modali del trasporto. […]

Il traffico del tipo intermodale (nave-terra, strada-ferro), in crescente aumento, viene trattato prevalentemente negli scali portuali di Trieste per quanto riferito al trasporto dei contenitori, dei semirimorchi e degli autotreni completi, a Monfalcone e Porto Nogaro per i carichi di massa originati dal sistema produttivo industriale, nel complesso scalo-interporto di Cervignano, ed in misura minore ma con concrete prospettive di crescita negli interporti di Gorizia, Fernetti e Pordenone.

CONCLUSIONI
Dall'analisi effettuata, l'intervento si colloca in linea con le previsioni di Piano, come infrastruttura volta a facilitare e potenziare la piattaforma logistica regionale ed il nodo portuale di Trieste.

Nella pagina a seguire l' elaborato grafico relativo al tematica in esame, che conferma quanto riportato nelle Conclusioni.

PRITTML – Tavola 2a ***"Rete delle infrastrutture della logistica, delle merci e dell'intermodale"***



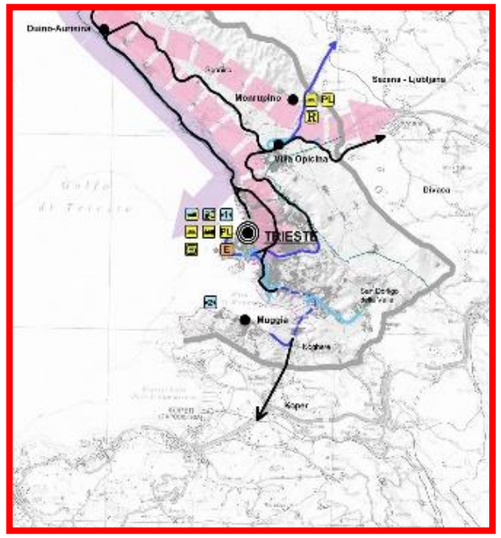


Figura 3.1-3 Tavola 2a "Rete delle infrastrutture della logistica, delle merci e dell'intermodale"

4.2 PIANIFICAZIONE DI LIVELLO COMUNALE

a. Piano Urbanistico Comunale Generale (PRGC)_Trieste

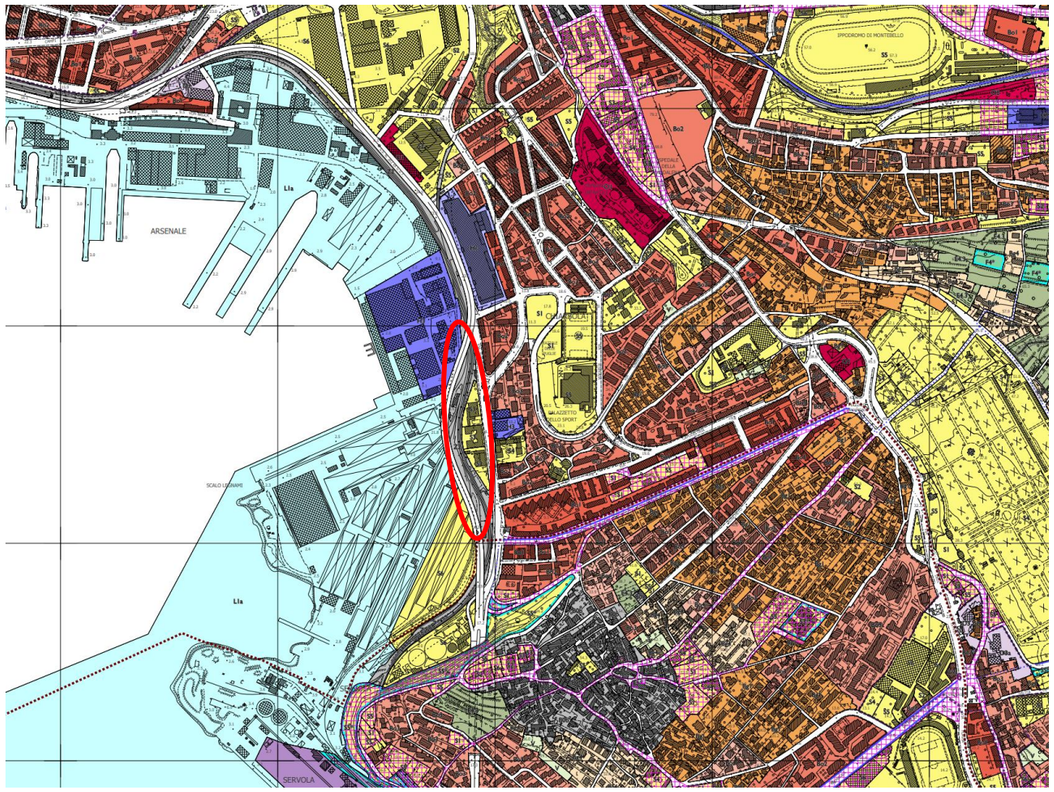


Figura 3.2-1 Sovrapposizione interventi con PRGC vigente di Trieste

Fonte: "https://www.comune.trieste.it/web/guest/servizi Piano Regolatore Generale Comunale Interattivo

LEGENDA

Sistema della mobilita'

Z1 - Aree riservate alla viabilita'

Z2 - Zone ferroviarie

S3 - Attrezzature per l'istruzione

Il nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Trieste è stato approvato con D.C. n. 48 dd.21.12.2015, sul BUR n. 18 del 04 maggio 2016.

Dalla sovrapposizione dell'intervento in oggetto di analisi con il Piano si evince che le opere ricadono nelle seguenti aree (di cui si riportano le prescrizioni contenute nelle NTA):

- **Z2 Zone ferroviarie – Art.102 NTA**

Tale zona comprende le aree destinate esclusivamente agli impianti e servizi ferroviari ed ai loro prevedibili ampliamenti. In essa è ammessa la costruzione di alloggi solo se destinati al personale viaggiante. A protezione delle ferrovie, sono poste fasce di rispetto pari a 30,00 m, computate dalla rotaia più esterna, come indicato negli elaborati PO2 - zonizzazione. Nelle fasce di rispetto delle ferrovie è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie. Detti interventi potranno essere consentiti solo se ammessi dalla normativa specifica di zona omogenea, previo assenso previsto dall'articolo 60 del D.P.R. 753/80 e s.m.i.. Alle superfici comprese entro le fasce di rispetto ferroviarie si applica l'indice di edificabilità previsto della specifica zona omogenea. Entro le fasce di rispetto vigono le prescrizioni delle leggi di settore, i parametri edilizi ed urbanistici della zona omogenea di appartenenza e, là dove presenti, le prescrizioni dell'allegato Studio geologico - Norme di attuazione di carattere geologico. Le trasformazioni edilizie relative alla principale stazione ferroviaria di Trieste, localizzata in piazza della Libertà-viale Miramare-via Gioia, sono disciplinate nel Piano Particolareggiato del Centro Storico, limitatamente alla parte compresa nel perimetro del Centro storico primario.

- **S3 Attrezzature per l'istruzione – Art.88 NTA**

Per gli edifici esistenti sono ammessi interventi di ricostruzione ed ampliamento nel limite massimo del 35% del volume utile esistente. La sopraelevazione non potrà essere superiore a 2 piani.

CONCLUSIONI

Non si ravvisano incompatibilità con il PRGC.

5. RICOGNIZIONE VINCOLISTICA

Per quanto concerne i vincoli e le aree sottoposte a tutela, l'unica interferenza rilevata (come è stato evidenziato anche nella Relazione Paesaggistica - elab. IZ0J40D22RGIM0002001A consiste in una parte dell'opera ricadente nell'ambito identificato dal PPR come **"Territori Costieri".**

Avendo approfonditamente analizzato nella Relazione Paesaggistica l'impatto delle opere sul contesto, si può affermare che data la natura degli interventi, non si ravvisa un impatto significativo sul contesto paesaggistico.

Si rimanda comunque alla Relazione Paesaggistica per una trattazione più specifica.

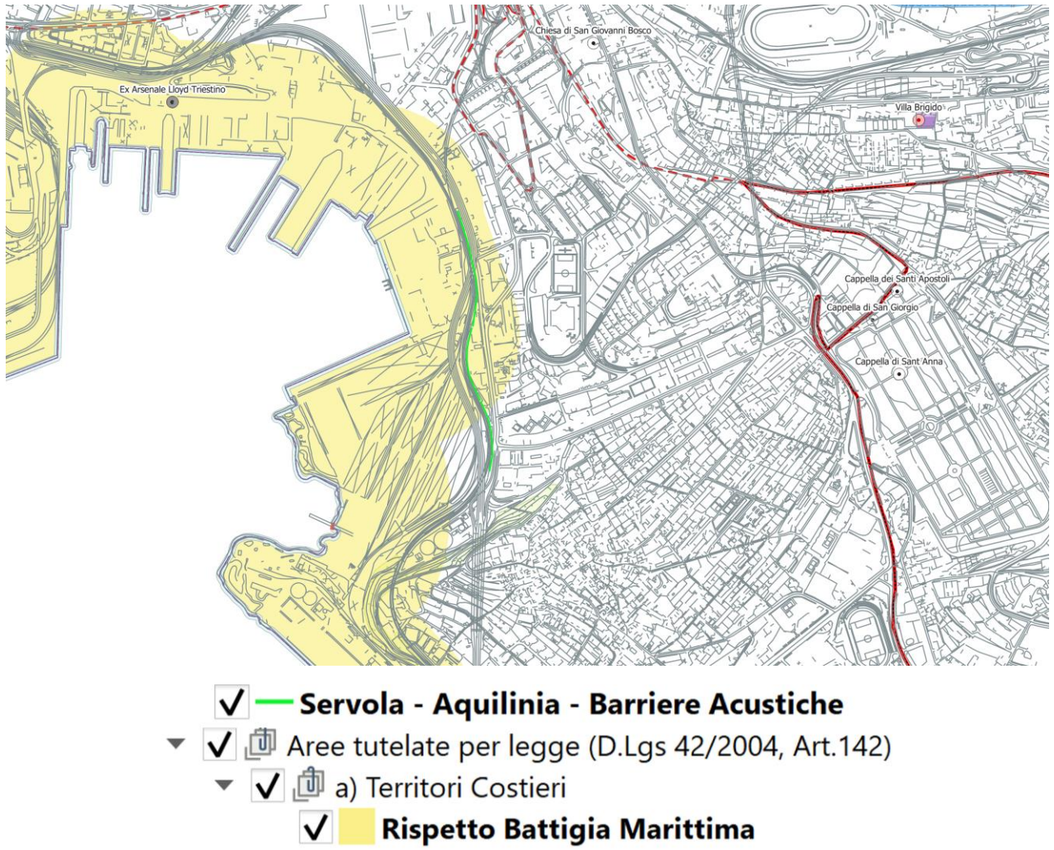


Figura 4-1 Sovrapposizione interventi con PPR - Piano Beni Paesaggistici e ulteriori contesti.

(In blu tratto in galleria, in rosso il tratto all'aperto)

6. LA VARIANTE

La variante prevede le seguenti modifiche

	ATTUALE DESTINAZIONE	VARIANTE PROPOSTA
Area adiacente alla linea ferroviaria esistente in cui insiste un edificio scolastico	S3 – Attrezzature per l'istruzione	Z2 – Zone ferroviarie

CONCLUSIONI

Per quanto sopra esposto si ritine che la variante sia coerente con gli obiettivi e le strategie strutturali del PRGC vigente, non apporta nuovi carichi insediativi e non incide in modo significativo sulle componenti ambientali o paesaggistiche.