



REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE E TERRITORIO

AUTOVIE VENETE

S.p.A. Autovie Venete

Sede Legale: Via Vittorio Locchi n. 19, 34143 Trieste

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di
Società Autostrade Alto Adriatico S.p.A.

COLLEGAMENTO TRA LA S.S. 13 PONTEBBANA E LA A23 TANGENZIALE SUD DI UDINE (II LOTTO)

AGGIORNAMENTO PROGETTO DEFINITIVO

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Elaborati integrativi
Controdeduzioni

TEMATICA

S

N. ALLEGATO e SUB.ALL.

08.16.0.0

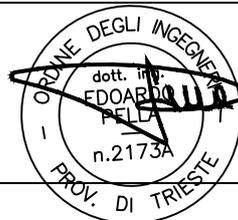
REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
3					
2					
1					
0	10.06.2024	Richiesta integrazioni M.A.S.E. Prot. U0001089 del 29.01.2024	EL	EL	EP

COORDINAMENTO E PROGETTAZIONE GENERALE:

S.p.A. AUTOVIE VENETE :

dott. ing. Edoardo PELLA

dott. ing. Stefano DI SANTOLO



IL CAPO COMMESSA:

dott. ing. Edoardo PELLA

PROGETTAZIONE SPECIALISTICA:

Tematica : S.I.A.



MATE Soc. Coop.va
dott. ing. Elettra. LOWENTHAL



REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

IL RUP:

dott.ssa Magda ULIANA

NOME FILE:
1207S0816000.pdf

DATA PROGETTO:
30.08.2012

312TN

CODICE MASTRO

12

ANNO

07

N.PROGETTO

0

REVISIONE

Indice

1. PREMESSA.....	3
2. CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE.....	3

1. PREMESSA

Il presente elaborato ottempera alla seguente richiesta di integrazione:

Punto 12 nota prot. 1089 del 29/01/2024

Si ritiene necessario, inoltre, che la Società proponente fornisca le proprie controdeduzioni alle osservazioni ed ai pareri pervenuti e pubblicati sul portale (<https://va.mite.gov.it>).

Relativamente ai pareri forniti dalle autorità ambientali si rimanda all'elaborato S0800000_Relazione esplicativa delle integrazioni.

2. CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE

Da parte del pubblico sono pervenute 8 osservazioni nei termini ed una osservazione presentata prima dell'avvio dei termini, riportate di seguito

n.	data	Prot. MITE	Osservante
1	07/03/2022	28594	Sig. Gianpiero Buzzolo
2	31/03/2022	41386	Comitato per la Difesa del Territorio di Pozzuolo del Friuli
3	01/04/2022	41993	Comitato per la Difesa del Territorio di Pozzuolo del Friuli
4	29/04/2022	52202	Società IPSOM
5	06/05/2022	55987	Comitato per la Difesa del Territorio di Pozzuolo del Friuli
6	08/06/2022	71589	Prof. Carlo Bressan
7	19/07/2022	89739	Dr. Stefano Padovani
8	26/07/2022	93271	Comitato per la Difesa del Territorio di Pozzuolo del Friuli
9	27/07/2022	93346	Legambiente FVG

Si riporta di seguito un prospetto riepilogativo riportante, per ogni osservazione pervenuta, la relativa controdeduzione rif. Nota prot. 96255 dell'11/08/2022 della Direzione Centrale infrastrutture e territorio della Regione Friuli Venezia Giulia.

Si evidenzia che alcuni aspetti trattati nelle controdeduzioni sono stati approfonditi nei diversi elaborati integrativi redatti, tra cui si citano a titolo esemplificativo e non esaustivo, l'elaborato S0800000_Relazione esplicativa delle integrazioni, S0801000_Analisi delle alternative – relazione, elaborati integrativi relativi sui sottopassi faunistici ed elaborati integrativi sulle interferenze con i prati stabili, ecc.

Soggetti		data		Rif.	Sintesi Osservazione	Controdeduzioni
(Cognome e nome - denominazione)	(Cognome e nome rappresentante)	stesura	pubblicazione			
Osservazione n. 1						
Gianpiero BUZZOLO		07/03/2022	08/03/2022	1	Osserva che la procedura di V.I.A. non risulta essere stata pubblicizzata in maniera adeguata dai proponenti e non risulta essere stato pubblicato avviso in quotidiani locali nè in siti web istituzionali o negli albi pretori/avvisi dei Comuni interessati.	L'avvio della procedura è avvenuto nel rispetto dell'art. 23 comma 4 del D.Lgs. 152/2006 s.m.i., secondo quanto previsto dalle "Indicazioni operative per la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale", con la pubblicazione nel Portale delle Valutazioni Ambientali del sito web del M.I.T.E. in data 29.03.2022.
				1.A	Fa presente che non è stato presentato il progetto con opportuni incontri pubblici richiama il DPCM 76/2018.	Il progetto è stato più volte oggetto di presentazione in sedi istituzionali (Comuni); il richiamo alla disciplina del DPCM 76/2018 non è appropriato in quanto l'opera non è riconducibile nè per tipologia nè per soglia dimensionale a quelle richiamate nell'Allegato 1 del Decreto citato.
				1.B	Segnala che gran parte della documentazione presentata (progetto definitivo) è a firma, nel cartiglio, da parte del deceduto direttore operativo dott. Ing. Enrico Razzini e che, inoltre, su ogni elaborato risulterebbe mancante il nominativo del RUP. Si chiede se a tal riguardo L.241/1990 la presentazione di una VIA nazionale può essere presa in considerazione.	L'osservazione risulta superata dall'esito positivo della verifica amministrativa sulla documentazione presentata da parte della DVA. Nello specifico: - la documentazione di progetto è stata firmata digitalmente dai progettisti, mentre l'ing. Razzini non risulta come progettista firmatario del progetto, bensì come Direttore dell'Area Operativa all'atto dell'emissione degli elaborati; - la documentazione relativa al S.I.A. è stata firmata digitalmente dai progettisti e dall'ing. Pella in qualità di Capo Commessa;
				2	Osservazione generale e generica nella prima parte. Fa riferimento alle richieste di comitati e cittadini per "la realizzazione di una infrastruttura in trincea nei pressi della frazione di Basagliapenta o di traslarla più a Sud nei pressi degli abitati di Basagliapenta e Campoformido allontanandola il più possibile dalle abitazioni ed orti".	La realizzazione in trincea del tratto comporta criticità idrauliche a livello realizzativo e manutentivo, maggiore consumo di suolo. Lo spostamento più a valle comporta un allungamento del tracciato stradale con conseguente maggiore consumo di suolo e frammentazione del territorio. Cfr. quanto riportato nella risposta all'osservazione 2.A
				2.A	Chiede la realizzazione del tracciato in trincea o almeno di allontanarlo il più possibile dalle abitazioni ed orti di Basagliapenta: a riguardo chiede se sia stata presa in considerazione il maggior inquinamento provocato dalla pendenza delle rampe. Segnala la necessità di prolungare le barriere fono-assorbenti con l'inserimento di ulteriori schermature vegetali in prossimità delle abitazioni limitrofe e si ritiene che quelle inserite siano solo ornamentali e poco efficienti in relazione anche al fortissimo impatto visivo del viadotto. Dal punto di vista paesaggistico segnala che nell'elaborato 1207S0500003 (ndr - trattasi dell'elaborato 1207S0100003 - Relazione) a pag.44 si afferma che "...un abbassamento del livello di impatto potrebbe essere ottenuto sostituendo il sovrappasso per la comunale Basagliapenta - Nespolo con un sottopasso".	La realizzazione di una soluzione in rilevato per le opere n. 1 e n. 4 consente di ridurre notevolmente le aree interessate all'esproprio e all'occupazione temporanea in fase da cantiere (si passa da 30 metri di larghezza di occupazione l'intersezione di Basagliapenta in rilevato a una larghezza minima da 45 m. e massima da 75 m. per l'intersezione in trincea di Campoformido). Inoltre la realizzazione di una trincea presenta alcune criticità non trascurabili dal punto di vista idraulico non solo relativamente alla costruzione, ma soprattutto per gli aspetti manutentivi e di esercizio dell'infrastruttura, tenendo conto che, nell'ipotesi di realizzare la rotatoria di svincolo a quota di poco superiore al piano campagna, la quota stradale dell'asse principale sarebbe posta a -7 m. dal piano campagna; per l'opera n. 4, inoltre, nella Tabella di sintesi contenuta nell'elaborato dello S.I.A. 1207S0100003 -Relazione, tra le motivazioni che hanno portato alla scelta del cavalcavia invece del sottopasso è stata evidenziata l'interferenza con il canale San Vito. Per quanto riguarda il presunto maggior inquinamento dovuto alla presenza delle rampe, si fa notare che l'impatto della soluzione alternativa sarebbe pressoché identico (se non addirittura peggiorativo) tenendo conto della necessità di realizzare la rampa di raccordo del tratto in trincea con la S.S. 13 con pendenze superiori a quelle delle rampe in progetto. Per quanto riguarda le considerazioni sul dimensionamento e il posizionamento delle barriere acustiche si rimanda a quanto contenuto nell'elaborato dello S.I.A. 1207S0202101 - Relazione di aggiornamento delle verifiche acustiche. Per quanto riguarda le considerazioni sulle schermature vegetali si rimanda a quanto contenuto nell'elaborato dello S.I.A. 1207S0205601 - Carta degli interventi di mitigazione e di compensazione ambientale. Per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici, la richiesta di sostituzione del cavalcavia op. n. 4 con un sottopasso presente nell'elaborato 1207S0100003 - Relazione a pag. 44, estralolata dalla Relazione paesaggistica allegata al Variante al PRG di Basiliano, non è stata sviluppata a livello di alternativa per le motivazioni sopra rappresentate e dettagliatamente descritte nella Tabella di sintesi contenuta nell'elaborato dello S.I.A. 1207S0100003 -Relazione.
				2.B	Richiede la possibilità di soluzioni alternative serie al previsto viadotto (Opera n.1), con una soluzione a raso della nuova viabilità con rotonda in trincea (cita l'esempio della rotatoria di Santa Caterina e sulla SR Cividale-Remanzacco in comune di Cividale del Friuli)	La realizzazione dell'asse a quota piano campagna e rotatoria in trincea presenta le medesime criticità evidenziate al punto 2.A.
				2.C	Sottolinea che le proposte alternative inserite solamente a seguito di considerazioni espresse in sede di VAS, come riportato nella relazione 120750600000 "Al fine di rappresentare graficamente l'alternativa si è fatto riferimento alle osservazioni emerse nella fase partecipativa della VAS." e che sono state sempre prese in considerazione, rappresentano soluzioni impattanti e peggiorative nei confronti della salute della popolazione. Richiede la presentazione di soluzioni migliorative.	Nell'elaborato dello S.I.A. 1207S0100003 -Relazione al punto 4.2.5 è stata valutata l'Alternativa 1 come richiesto dal Rapporto Ambientale dell'Accordo di Programma: per la rappresentazione grafica dell'alternativa si è fatto riferimento al contenuto delle osservazioni presentate nella fase partecipativa della VAS, valutandone gli effetti ambientali sulle specifiche componenti. In particolare dall'analisi condotta sono stati evidenziati gli effetti negativi per tutti i fattori presi in considerazione, dettagliatamente approfonditi nella Relazione precedentemente citata, confermando nella sostanza le valutazioni contenute nell'osservazione.
				2.D	Ricorda che nello spazio di 8 Km da Nord a Sud nel contesto più ampio interessato insistono già ben 6 (sei) sedi stradali; fa riferimento alla proposta dell'ex Sindaco di Basiliano (D' Antoni), ove in luogo della tangenziale Sud si potrebbe migliorare la viabilità sulla Ferrara la SP95/SR UD 95 con opportuni interventi ponendo in sicurezza la stessa consentendo l'innesto sull'esistente rotonda di Zompicchia per il traffico proveniente dai Pordenonesi e viceversa, solamente con un modesto allungamento del tragitto di percorrenza dei mezzi.	La Tangenziale Sud di Udine costituisce di fatto l'unica alternativa alla S.S. 13 per l'accesso alla città di Udine e al sistema autostradale: tale compito non può essere svolto trasferendo il traffico sulle sedi stradali citate per le loro specifiche caratteristiche geometriche e funzionali: anche l'eventuale potenziamento della SR95 nel tratto Flambro -Sclauinico comporterebbe un raddoppio della percorrenza e dei relativi tempi per i mezzi provenienti/diretti da Pordenone e diretti/proveniente a/da Udine rispetto all'utilizzo della SS13, mantenendo nel contempo invariate le attuali criticità presenti sulla SS 13 nel tratto compreso tra Basiliano e Udine.
3	Lamenta che nello Studio non siano stati presi in seria considerazione il frazionamento degli appezzamenti agricoli e le difficoltà di accesso ai fondi. Mette in evidenza che, come da quanto riportato nell' elab. 120750400001, è prevista l'eliminazione di oltre 54.600 mq di prati stabili. Segnala che nel regolamento di Polizia rurale approvato nel Consiglio Comunale di Basiliano è riportato che non si	La tematica del lamentato spezzettamento e frazionamento dei fondi a seguito della realizzazione dell'asse stradale sarà oggetto di uno specifico approfondimento nella successiva fase espropriativa (art. 16 D.P.R. 327/2001 s.m.i.). Per quanto riguarda				

				possono modificare, spostare ed eliminare i gelsi assieme anche ai fossati "sfueis" per la raccolta delle acque meteoriche e chiede come mai questo aspetto non sia stato analizzato nello Studio.	Facceso ai fondi il progetto prevede una doppia viabilità di accesso in affiancamento all'asse stradale, interconnessa mediante 5 sottopassi agricoli e 1 sottopasso ciclabile. Per quanto riguarda la presunta eliminazione di oltre 54600 mq di prati stabili, nell'elab. 120750400001 citato si prevede l'intervento compensativo previsto dall'art. 5 della L.R. 9/2005 consistente nel ripristino a prato di una superficie almeno pari a quella per cui è richiesta la riduzione, così come riportato nella tavola grafica allegata all'elaborato in oggetto, a cui si rimanda per maggiori dettagli.
			4	Segnala che nell'aggiornamento della relazione paesaggistica è sparita la valutazione riguardante la realizzazione del Viadotto (Opera n.1) dove era riportato e si cita "avrà un'influenza importante ed elevata nel contesto della frazione di Basagliapenta e del paesaggio rurale ora presente - pag.15 dell'elaborato "Basiliano_D0500_Relazione paesaggio ALLEGATO 4.7" e che ciononostante si può trovare espressione di parere negativo alla scelta progettuale anche a pag.43 della Relazione 120750500003 "La vicinanza, la disposizione, l'altezza delle opere, nonché la loro distanza limitata dai centri abitati creano una situazione di criticità sotto l'aspetto dell'impatto visivo del 1° piano Le opere così inserite diventano degli elementi emergenti dissonanti nel contesto ambientale circostante ... tenendo conto che l'edificato di Basagliapenta è costituito da tipologie tradizionali poco elevate."	Il paragrafo 5.7 - Paesaggio e beni culturali del citato elaborato 120750100003 (anziché 120750500003), nella parte riguardante il tratto compreso tra le sezioni I e 60 (pag. 171 di 218), non esprime un parere negativo sull'opera, bensì le indicazioni per la mitigazione visiva degli impatti.
			4.A	Chiede la sostituzione del sovrappasso con un sottopasso anche per motivazioni socio-economiche (difficoltà per la popolazione anziana): ribadisce che la presenza di un modesto canale irriguo a scorrimento artificiale di proprietà del Consorzio di Bonifica Pianura Friulana (ex Consorzio Ledra Tagliamento), con opportuni sifoni e tombamenti (canna armata), non rappresenta di sicuro un ostacolo tecnico operativo.	Le motivazioni della scelta progettuale sono state precedentemente trattate al punto 2.A.; per quanto riguarda il canale irriguo interferente (canale San Vito), ogni eventuale proposta di modifica/aggiornamento alla soluzione di progetto (precedentemente concordata e confermata nel Progetto Definitivo oggetto di V.I.A.) dovrà essere sottoposta all'Ente Gestore in sede di Conferenza dei Servizi sul Progetto Definitivo stesso.
			4.B	Osserva che nella relazione paesaggistica non sono presenti fotomodellazioni, fotoinserimenti, rendering o altro che evidenzino la situazione di criticità di impatto visivo dell'opera. Tale inserimento risulta essere essenziale per la verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi ai sensi dell'art. 146 del Dlgs 42 del 22/01/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" e successive modifiche ed integrazioni.	Sulla relazione paesaggistica si farà riferimento ai pareri emessi dagli enti competenti
			4.C	Ricorda inoltre l'obbligo previsto dai D.M. 312/2021 che aggiorna il D.M. 560/2017 di recepimento delle linee guida ed adempimenti dei decreti BIM con le UNI 11337, UNIENISO19650 che prevedono l'obbligo di realizzazione del progetto in BIM e in 3D.	In sede di recepimento delle prescrizioni/raccomandazioni a valle della procedura di V.I.A. si procederà alla revisione del Progetto Definitivo mediante la metodologia BIM.
			5	Sottolinea l'immediata vicinanza dell'Aereo Base Militare di Rivolto e la mancanza di pareri per le opere fuori terra inoltrati o espressi al Ministero della Difesa di cui al Decr. 19/12/2012 n°258 (G.U. 14/03/2013 n°38) rientrando i manufatti viari in cono di volo in essere e di manovre di atterraggio e decollo dei mezzi militari. si esprime la preoccupazione che l'intervento previsto interferisca con l'attività di aeronavigazione la quale ai fini della sicurezza dei voli a bassa quota impone obblighi di tipo verticale (max.15mt) e di tipo orizzontale (max.15mt) dal piano campagna come riferito nella circolare dello Stato Maggiore Difesa n°146/394/4422 in data 09/08/2000.	Il tema sarà trattato a valle del Decreto V.I.A. in sede di Conferenza dei Servizi sul Progetto Definitivo stesso.
			5.A	Ritiene che nel progetto non sono state prese in considerazione nemmeno le manovre di atterraggio della Pattuglia Acrobatica Italiana che abitualmente scarica durante i vari sorvoli i fumogeni dalle code dei jet, i quali andrebbero a finire proprio sull'intero nuovo tracciato stradale, mentre durante gli atterraggi notturni i fari dei jet militari utilizzati per illuminare la pista di atterraggio potrebbe accecare gli utenti che percorrono la nuova strada	Il tema sarà trattato a valle del Decreto V.I.A. in sede di Conferenza dei Servizi sul Progetto Definitivo stesso.
			5.B	Fa notare che le nuove opere di mitigazione acustica e alberi di alto fusto per la mitigazione ambientale comporterebbero lo spostamento dell'avifauna con creazione di nuovi percorsi e flussi ecologici degli uccelli migratori e locali (nord-sud) che provocherebbero fenomeni di wildlife and bird strike con possibili rischi per gli aeromobili e le abitazioni; pone in dubbio il mantenimento delle procedure per l'atterraggio di emergenza. Sottolinea che una possibile futura modifica del cono di volo in conseguenza della realizzazione della Tangenziale Sud potrebbe provocare un aggravio delle condizioni acustiche su tutto l'abitato di Basagliapenta, Nespolo e Villacaccia.	Il tema sarà trattato a valle del Decreto V.I.A. in sede di Conferenza dei Servizi sul Progetto Definitivo stesso.
			5.C	Per quanto sopra detto ritiene che il progetto dell'opera infrastrutturale non sia conforme al "Piano di Rischio Aeroportuale" per la Base Militare di Rivolto e che tale aspetto non sia stato valutato per la Base Civile di Campoformido-Udine vista l'assenza di documentazione al riguardo	Il Progetto è conforme con il "Piano di rischio aeroportuale" per la base civile di Campoformido, come risulta dalla Relazione e dalle Norme di attuazione disponibili sul sito del Comune di Campoformido.
			5.D	Propone quindi di limitare l'estensione della tangenziale Sud nel tratto dopo l'abitato di Basagliapenta ovvero presso la SR che va a Bertiole bivio con Basiliano e non prima come previsto ora. Tale soluzione permetterebbe un risparmio del territorio, agricolo e paesaggistico, evitando la costruzione dell'Opera n.1 e Opera n.4	Le motivazioni per limitare l'estensione dell'asse stradale appaiono non del tutto chiare e non del tutto coerenti con le richieste dei punti precedenti (interramento dell'asse in corrispondenza all'opera n. 1 ed eliminazione del cavalcavia op. n. 4); la limitazione dell'estensione dell'intervento, infatti, ne pregiudicherebbe l'utilità e la funzione.
			6.A	Sottolinea che nel decreto n°2000/B-Cod del Comandante della 1° Regione Aerea dell'Aeronautica Militare sono state decretate le servitù militari insistenti nelle planimetrie catastali con relativi vincoli. Dalle limitazioni indicate si evince che in Comune di Basiliano all'interno dell'Aereo Base Militare di Rivolto (di fronte al distributore Sia Fuel) è stato realizzato un nuovo radar in affiancamento a quello già esistente. A salvaguardia delle funzionalità dell'aeroporto pone fra le altre la seguente limitazione/servitù: "per l'area estesa con raggio 1000 mt non sono ammessi la costruzione di ostacoli di alcun genere che possono pregiudicare la funzionalità dell'impianto A.M. la cui altezza superi il valore di m. 58 (cinquantotto) s.l.m. (quota campagna), aumentata del/lo 0,83% della distanza che intercorre tra l'ostacolo considerato". In base a tali considerazioni sembrerebbero essere interferenti la costruzione del Viadotto (Opera n.1) o dei mezzi in movimento che potrebbero provocare nuovi disturbi elettromagnetici.	Il tema sarà trattato a valle del Decreto V.I.A. in sede di Conferenza dei Servizi sul Progetto Definitivo stesso.
			6.B	Nella relazione 1207L0100000 ed elaborato 1207L0201400 vengono individuati i corpi illuminanti di progetto senza tener conto della L.R. 15/2007 sull'inquinamento luminoso per le abitazioni vicine né su possibili interferenze luminose per gli aerei militari in fase di atterraggio notturno sulla pista militare vicina che potrebbero essere tratti in inganno o disturbati.	Il tema sarà trattato a valle del Decreto V.I.A. in sede di aggiornamento del Progetto Definitivo stesso.
			7	Richiede la stesura di asfalto a bassa emissione acustica e l'aumento della lunghezza dei pannelli fonoassorbenti.	Il progetto prevede la posa in opera di asfalto drenante con abbattimento del rumore da rotolamento. La lunghezza dei tratti in cui saranno installate le barriere fonoassorbenti/fono riflettenti è stata individuata nell'ambito dello S.I.A. applicando le normative vigenti (si veda elab. 1207S0202101-Relazione acustica e i relativi elaborati grafici): le modifiche saranno introdotte in sede di aggiornamento del Progetto definitivo a valle dell'emissione del Provvedimento di V.I.A..
			8	Fa notare che le misurazioni fonometriche sembrerebbero abbastanza alte per le abitazioni isolate limitrofe al paese e vicine alla campagna; afferma che i valori potrebbero essere legati alla mancanza di certificazioni valide sulle prestazioni degli strumenti impiegati (tarature presenti in relazione acustica 120750202101 risalenti al 2015 e al 2016). Manifesta preoccupazione sulla bontà delle misurazioni eseguite.	I certificati di taratura degli strumenti riportati nell'Annesso III all'Elaborato 120750202101 - Relazione acustica, a cui si rimanda per i dettagli, sono stati emessi in data 16.06.2020 e 15.07.2021.
			9	Chiede di valutare l'opportunità di applicare recinzioni appropriate anche per i tratti non in trincea, al fine di evitare incidenti a causa degli attraversamenti di fauna selvatica.	Nella Relazione dello S.I.A. si suggerisce la recinzione dei tratti in trincea, considerati a maggior rischio, così come già previsto nel Progetto Definitivo. Sarà valutata in sede di adeguamento del progetto definitivo l'eventuale estensione della recinzione anche per i tratti non in trincea
			10	Segnala che non è stato preso in considerazione il vincolo idraulico (Allegato 4) relativo al depuratore di Basagliapenta (linea nera tratteggiata nel PRGC) e che la viabilità di progetto interferisce con la presenza di sito archeologico in Comune di Basiliano detto	Per quanto l'interferenza con la fascia di tutela della Zona di interesse archeologico del "Tumulo la Rive di Toson" si veda quanto riportato al Capitolo 3 - Livelli di

				<p>"Mutare Prati Tosone" (Allegato 5) vincolato con D.M. 07/04/1987 e tutelato ai sensi dell'art.10 D. Lgs. n°42/2004. Detto sito risulta vincolato dai PRGC di Basiliano per 500 mq circa con area di rispetto come pure indicato a pag. 54 elab.12075010003 "Nella fascia di territorio individuata come ulteriore concesa non sono ammesse costruzioni (strutture in muratura, anche prefabbricate, strutture di natura precaria, etc.) e non sono consentite installazioni di qualsiasi genere che comportino interferenze visive o che creino un disturbo percettivo alla leggibilità del bene archeologico e del suo contesto di giacenza" e a pag. 20 elab.12075010003 "Dalla sovrapposizione del tracciato della tangenziale sud - Il lotto con la cartografia della parte strategica del PPR si osserva che l'ipotesi di tracciato si inserisce in aree definite dai PPR quali "Fasce di tutela della Zona di interesse archeologico" (Tumulo le Rive di Toson), nonché "Centuriazione" (Chiesa di S. Marco)</p>	<p>tutela e conformità agli strumenti di pianificazione vigenti e, più specificatamente, al paragrafo 6.2 - Valutazione delle interferenze nei differenti comuni dell'elaborato 12075060000-Relazione paesaggistica. Per quanto riguarda il vincolo idraulico relativo al depuratore di Basagliapenta, si sottolinea come il tracciato della Tangenziale Sud - Il Lotto era stato recepito dallo strumento urbanistico anteriormente alla variante introdotta a seguito della sottoscrizione dell'Accordo di programma, che non ha modificato sostanzialmente la localizzazione dell'opera.</p>	
			11	<p>Chiede almeno un altro sottopasso agricolo in aggiunta agli esistenti (o almeno ciclopedonale visto l'importanza delle vie rurali per attività di ciclocross, gravel bike della zona) in territorio di Basiliano zona Basagliapenta almeno al fine di consentire una migliore deambulazione dei mezzi agricoli operativi che altrimenti sono costretti a sviluppare percorsi più lunghi con tempi maggiori, consumo carburante, etc. Evidenzia che i sottopassi agricoli consentono anche il transito della fauna selvatica.</p>	<p>Si evidenzia che nella zona di Basagliapenta, in un tratto di circa 2 chilometri, il progetto prevede già la realizzazione di un sottopasso agricolo (op. 3 - via Paschini)) e di un sottopasso ciclabile (op. 5), nonché della realizzazione del sovrappasso della S.C. Basagliapenta-Nespeledo (op.4) che, oltre a connettere le due frazioni, potrà svolgere anche la funzione di collegamento tra le aree poste a nord e a sud della Tangenziale a servizio dei mezzi agricoli. Gli attraversamenti risultano connessi tra loro dalla viabilità campestre posta a nord dell'asse stradale. Per quanto riguarda gli aspetti faunistici si sottolinea come, oltre alle due opere in sottopasso ora citate, il progetto prevede un sovrappasso agricolo avente particolare valenza ai fini faunistici alla progr. 3+107.77 in comune di Basiliano.</p>	
			11/A	<p>Segnala che non sono stati richiesti pareri o interpellate le Associazioni Venatorie ed Agricoltori locali che avrebbero tutto il diritto di esprimersi vista la riduzione del territorio causata dalla nuova infrastruttura. Inoltre segnala che Via Pio Paschini (fraz. Basagliapenta) è inserita nella Ciclovia Aida - Bicalitia 20 definito come un percorso di 900 km di qualità che parte da Trieste e raggiunge Moncenisio. Realizzando il viadotto (Opera n.1) si porterebbe ad un notevole impatto visivo, paesaggistico ed economico danneggiando e deturpando parte della qualità naturale che il territorio attualmente offre.</p>	<p>Le osservazioni delle Associazioni possono essere inviate nel corso della fase procedurale nei termini previsti dall'art. 24 comma 3 del D.Lgs 152/2006. Per quanto riguarda l'itinerario ciclabile Aida esiste uno schema su www.bicalitia.org che tuttavia risulta indicativo e quindi non entra in contrasto con il progetto in esame. In sede di progettazione di un'eventuale ciclovia verrà definito precisamente il tracciato.</p>	
			12	<p>Segnala che nel cap. 7.7 Relazione 120750500003 l'analisi costi/benefici sembra essere un copia incolla di altra documentazione e non calata nel contesto locale. Non vengono analizzati infatti i costi sociali dovuti alla nuova infrastruttura che causerebbe una frattura ambientale e sociale indelebile nei rapporti fra le popolazioni delle diverse frazioni abitate a passeggiare indisturbate in aperta campagna, senza contare la perdita economica delle attività quali bar, tabacchini, giornali, pizzerie, supermercati e non solo, presenti nei paesi di Basagliapenta, Nespeledo, Villacaccia, Campofornido, Pasian di Prato vista la modifica al traffico della circolazione stradale portando ad una possibile perdita dei consumi, con possibile chiusura di alcune società agricole a causa degli espropri senza contare la perdita di possibilità edificatoria dei fondi a ridosso della nuova tangenziale Sud per costituita fascia di rispetto. Osserva che:</p>	<p>Le componenti evidenziate sono state oggetto di attento esame nell'ambito dell'analisi multicriteriale AHP, in cui si è tenuto conto di tutti i criteri (economici, sociali, ambientali, ecc.) nel confronto tra le alternative previste (si veda paragrafo 4.2. - Le alternative). A differenza del metodo AHP, l'analisi costi-benefici rappresenta una tecnica di valutazione monocriteriale che esprime il giudizio di convenienza in funzione del solo criterio monetario. Relativamente alle alternative si rimanda a quanto più volte già riportato precedentemente anche in riferimento alle controdeduzioni alle note degli Enti.</p>	
			12/A	<p>La riduzione dei tempi di trasporto e del numero degli incidenti è del tutto opinabile visto che solo la presenza di un solo mezzo lento può abbassare significativamente il livello prestazionale</p>	<p>Si prende atto di quanto indicato - si veda risposta al p.to 12</p>	
			12/B	<p>Gli elaborati riguardanti i Capitolati e prezzi 1207W0200000, computi e stime 1207Z0300000 e quadri economici 120720400000 sono stati emessi nel 2012. E' risaputo che i prezzi sono aumentati nell'ultimo anno, figuriamoci negli ultimi 10 anni. Tale considerazione riguarderebbe oltre che l'aggiornamento degli stessi elaborati per conoscere appunto il valore finale dell'opera, che dovrebbe essere di conoscenza pubblica (essendo un'opera pubblica), anche per lo studio riguardante l'analisi dei costi benefici che a tal punto risulterebbe ampiamente superato e non più attuale e calato nel contesto attuale.</p>	<p>L'aggiornamento degli elaborati di progetto citati sarà svolto a valle del Decreto V.I.A.</p>	
			12/C	<p>Segnala che lo studio del traffico Relazione 120750201101 pag.8 è stato eseguito con dati relativi al 1999 e al 2005 (propriamente anni di sviluppo economico) ora non più sensati visto i vari periodi di crisi successivi che hanno causato una riduzione dei consumi e del TGM di traffico equivalente per le strade locali (preferendo una viabilità autostradale invece che locale con la delocalizzazione delle numerose aziende) e per tale motivo non risulterebbero più veritieri ed anzi falserebbero la cosiddetta necessità strategica di realizzare una nuova opera a danno dell'ambiente. Difatti non si comprende come la realizzazione di una nuova arteria infrastrutturale possa essere pensata con fabbisogni e dati di 15/20 anni fa e ormai superati. Ribadisce quindi che essendo la progettazione pensata e riproposta tale quale con Cavalcavia, Viadotti e rotonde sopraelevate che risultano essere anacronistiche sarebbe propria il caso di riprogettare l'intera infrastruttura rispettosa dell'ambiente e della popolazione come segnalato dai diversi comitati e cittadini insoddisfatti con una soluzione in trincea e posizionata più a sud ovvero distante dalle abitazioni e dal cono di volo della base militare di Rivolto o ad esempio con l'inserimento della tangenziale Sud con l'innesto della S.S.13 dopo l'abitato di Basagliapenta ovvero presso la SR che va a Bertiole bivio con Basiliano e non prima come previsto ora.</p>	<p>Nell'ambito dello studio di traffico 120750201101 dello S.I.A., sono stati eseguiti dei rilevamenti a campione sulla viabilità oggetto di studio, i quali, come riportato nella Relazione, hanno sostanzialmente confermato i livelli di traffico precedentemente acquisiti, come risulta dalle tabelle allegate allo studio. In base ai dati di traffico così aggiornati, sono stati rieditati i grafi della rete viaria (esistente e di progetto, proiettata alla data di presunta ultimazione della Tangenziale sud) di traffico. Lo studio risulta quindi aggiornato. Relativamente alle altre considerazioni contenute nell'osservazione, si rimanda a quanto già esposto a riguardo nelle risposte ai punti 2.D e 5. D..</p>	
Osservazioni n. 2 – n. 3						
Comitato per la difesa del territorio del Comune di Pozzuolo del Friuli	Carlo Alberto Beltrami	31/03/2022	04/04/2022	0	<p>Vista la mancanza di un adeguato studio delle alternative progettuali nonché di una coerente valutazione della loro convenienza, come richiesto espressamente dalla delibera di Giunta regionale n. 439 del 19.03.2019, visto che detto studio non è mai stato eseguito nemmeno nelle fasi più antiche della lunghissima gestazione progettuale subita da quest'opera (40 anni!), l'intero progetto va considerato insufficiente e inadeguato.</p>	<p>Si evidenzia che il progetto risulta attuativo dell'Accordo di Programma per la realizzazione del lotto II, accordo approvato con Decreto n. 0180/Pres del 18 dicembre 2020. Le alternative sono state valutate in sede di VAS. Nella Relazione dello SIA è stata analizzata l'alternativa richiesta in sede di parere motivato VAS.</p>
				1	<p>La delibera di Giunta regionale n. 439 del 19.03.2019 (allegato) prevedeva espressamente che in fase di VIA fosse "data indicazione di trattare con maggior dettaglio la valutazione delle alternative progettuali (di tracciato e di regolamentazione dei flussi di traffico), corredandole con un inquadramento cartografico delle stesse". Questa trattazione, nella relazione paesaggistica presentata (n.120750600000_Relazione_paesaggistica_SIA) e negli altri atti depositati, è incongrua e contraddittoria, inoltre non presenta alcun aggiornamento, nessun "maggior dettaglio" e "nessun inquadramento cartografico" rispetto a quanto già disponibile negli atti del progetto disponibili fino al 2015.</p>	<p>Si veda controdeduzione 0</p>
				2	<p>Propone di ridefinire i valori percentuali dei criteri inseriti nel paniere, assegnando un valore superiore a "occupazione suolo" e "costi di realizzazione", in quanto ritenuti sottodimensionati rispetto al peso attribuito agli altri elementi inseriti nel paniere.</p>	<p>Si veda controdeduzione 0</p>
				3	<p>A pag. 12 della stessa relazione paesaggistica viene precisato che "l'alternativa 1 prevede un tracciato caratterizzato dall'allargamento in sede della sezione della SS13 nei tratti della stessa che attraversano ambienti non urbanizzati e dalla circoscrizione dei centri abitati che si annessano sulla SS13". Considerato innanzitutto che la cd "alternativa 1" potrebbe effettivamente costituire una validissima alternativa al progetto, meno impattante, meno costosa e più efficace, e considerato inoltre che essa non è mai stata studiata seriamente negli ultimi 40 anni di gestazione dell'attuale progetto, ne' viene studiata ora, ne' viene sviluppata in tutte le sue possibili sottovarianti e nemmeno rappresentata graficamente (almeno alla scala di 1:5.000), non si comprende perché si parli con essa di "allargamento della SS13 Pontebbana"; la SS 13 (Pontebbana) è già oggi più larga di quella progettata con il II lotto della Tangenziale sud di Udine inoltre la Regione FVG ha da molti anni programmato e realizzato proprio "il miglioramento e l'adeguamento in sede", per tutto il restante tratto della SS 13 che ricade nel pordenonese e fino a Codroipo (ca.50km), tratto che risulta ovunque molto più congestionato di quello Basagliapenta-Pasian di Prato (ca.11km), e nel quale comunque non sono ne' realizzate ne' previste "varianti" come per quest'ultimo. Chiede pertanto di studiare "l'alternativa 1" in modo più completo, in sintonia con quanto prevede la delibera n. 439 sopracitata (senza prevedere l'allargamento della SS13 nei tratti extraurbani). Propone inoltre di valutare altre possibili alternative e sottovarianti, tenendo distinti il completamento del I° lotto della Tangenziale sud fino alla SR UD 353, dalla più impattante variante alla SS13. Preme sottolineare l'importanza che le valutazioni delle alternative e del progetto principale siano effettuate sulla base di un progetto complessivo e coordinato di ammodernamento della SS 13 riguardante l'intero tratto a Ovest di Udine.</p>	<p>Si veda controdeduzione 0</p>

				4	<p>Fa notare che l'accordo di programma (ADP) relativo all'opera in oggetto sottoscritto dalla Regione e dai comuni interessati ed in particolare l'art. 2 del medesimo ADP, prevede interventi d'inserimento territoriale connessi all'opera principale per un importo di € 3.750.000. Per queste opere manca il progetto. Inoltre, per una di esse, ovvero per la pista ciclabile indicata alla lettera d) dell'art. 2, manca anche il piano particellare d'esproprio (elenco particelle e nominativi dei proprietari) in violazione a quanto prevedono gli art. 11 e 16 del DPR 327/2001.</p> <p>Propone che il progetto delle opere d'inserimento territoriale sia predisposto prima della conclusione della fase di VIA, in modo che, come prevede l'art. 10 del sopra citato ADP, le conseguenti necessarie varianti agli strumenti urbanistici successive alla fase di VIA comprendano sia l'opera principale e sia tutte le opere connesse, come elencate all'art. 2 del medesimo ADP.</p>	<p>Gli interventi connessi all'opera principale, pur essendo oggetto dell'AdP sottoscritto dalla Regione e dai Comuni interessati, non sono oggetto della presente procedura di V.L.A. né del Progetto Definitivo allegato: pertanto l'osservazione su presunte carenze progettuali e procedurali risulta non appropriata in riferimento alla procedura in corso.</p>
				5	<p>A mente delle previsioni dell'art. 2, comma 2, lettera f) del D. Lgs. 111/2004, si segnala l'assenza della prevista intesa tra Stato e Regione sulla pianificazione e programmazione dell'opera in oggetto. La nuova strada infatti dichiara di costituire variante alla SS 13 (per un tratto imprecisato della quale è anche previsto il declassamento), essa, insieme al 1° lotto della Tangenziale sud di Udine, è da considerare fra le "strade statali a gestione regionale" inserite nella tabella b) del medesimo decreto 111/2004. Nella delibera di Giunta regionale n. 467 del 26.03.2021 avente ad oggetto il rinnovo del protocollo tra la Regione e il Ministero delle infrastrutture sulla gestione delle strade di tabella b) del D. Lgs. 111/2004 viene chiarito che saranno necessarie specifiche intese nei casi in cui si prevedano interventi comportanti modifiche sostanziali di queste strade, come appunto nel caso in esame. Nelle premesse della medesima delibera viene sottolineato che il Ministero non ha accolto la proposta regionale che intendeva modificare il protocollo in essere inserendo anche opere nuove e non solo quelle manutentive. Probabilmente, a legislazione vigente l'intesa non è di facile realizzazione. Non è un caso che la delibera di Giunta regionale n. 418 del 23.02.2009 individuando quale stazione appaltante dell'opera in oggetto FVG strade Spa, motivava tale scelta citando l'intesa generale quadro intervenuta tra il Governo e la Regione FVG in data 01.08.2008, in cui si prevedeva la revisione del D. Lgs. 111/2004, con l'obiettivo di trasferire le strade della citata tabella b) (ovvero le strade statali a gestione regionale tra cui il I lotto della Tangenziale sud di Udine e la SS13 Pontebba) al demanio regionale. In tale accordo del 01.08.2008 si sostiene che le disposizioni del D. Lgs. 111/2004 costituiscono un ostacolo all'ammendamento della rete stradale statale a gestione regionale di tabella b). Siccome le modifiche non sono ancora intervenute, la nota di aggiornamento del documento di economia e finanza 2022 della Regione FVG pubblicata sul 5° supplemento ordinario n. 49 del 31.12.2021 del BUR n. 52 del 29.12.2021, a pag. 75 ci informa che "nel corso del 2022 continuerà l'iter per l'approvazione della norma di attuazione statutaria in materia di viabilità, la quale modifica le tabelle allegate al D. Lgs. 111/2004. La Giunta regionale con delibera di generalità n. 527 del 1° aprile 2021 ha approvato lo schema di "Norme di attuazione dello Statuto speciale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia recanti modifiche al DLGS 111/2004, in materia di viabilità" da sottoporre alla Commissione paritetica, che attualmente, pertanto, ha in carico il relativo procedimento. Le modifiche al D.Lgs. 111/2004 in materia di viabilità si rendono necessarie a quasi venti anni dall'attribuzione di beni e funzioni in questo settore per fornire coerenza e coordinamento anche a livello normativo rispetto alla situazione di fatto. Si prevedono l'inserimento di nuovi tratti di strada, la modifica di precedenti dati e anche la trasposizione di strade dallo Stato alla Regione e viceversa". Alla luce di queste palessi criticità, anche al fine di prevenire possibili responsabilità di carattere amministrativo e civile propone che l'intesa prevista dall'art. 2, c. 2, lettera f) del D. Lgs. 111/2004, trattandosi di atto propedeutico alla progettazione definitiva/esecutiva, sia acquisita prima della conclusione della procedura di VIA, nel caso in cui le previste necessarie modifiche al D. Lgs. 111/2004 non siano ancora in vigore alla data di conclusione della stessa VIA.</p>	<p>Tutte le osservazioni qui riportate sono state oggetto di un ricorso al TAR FVG (n. 68/2021 del registro generale) presentato da 5 cittadini di Pozzuolo del Friuli contro al Regione FVG, i 4 comuni interessati, nonché nei confronti di Autovie Venete e Friuli Venezia Giulia Strade.</p> <p>Il ricorso è stato respinto dalla sezione prima del TAR in data 14 luglio 2021. Si allega la sentenza.</p> <p>Nell'aprile 2021 è stato rinnovato il protocollo con il MIMS per la gestione della strade di tabella B di cui al D.Lgs. 111/2004, cui si fa riferimento nell'osservazione, che ha introdotto la possibilità di specifiche intese per potenziamenti e modifiche sostanziali alla rete statale di gestione regionale.</p> <p>Sono state inoltre concordate con il MIMS e inviate alla Presidenza del Consiglio e alla Commissione paritetica Stato – Regione le modifiche al decreto legislativo 1 aprile 2004, n. 111, in materia di viabilità che sono state approvate dalla Commissione paritetica.</p> <p>Come sopra rappresentato la Regione sta perfezionando, anche alla luce della gestione della rete statale in FVG in corso dal 1 gennaio 2008, data di efficacia del D.Lgs. 111/2004, secondo due strade parallele, il protocollo d'intesa e le modifiche stesse al 111/2004, gli strumenti per una efficace gestione della rete statale in FVG, avendo inserito appunto anche gli strumenti per il potenziamento della stessa sulla base della programmazione concordata.</p> <p>Nel caso del secondo lotto della tangenziale sud di Udine, si evidenzia che l'opera è stata ricompresa quale complemento al PIS del XI allegato infrastrutture pubblicato sul supplemento ordinario n.1 della G.U. 5-1-2015, comprendo Friuli Venezia Giulia Strade come soggetto attuatore. L'opera pertanto è già ricompresa nella programmazione dello Stato prevedendo la società in-house regionale come soggetto attuatore. L'opera è interamente finanziata dalla regione e si ritiene che l'intesa non sia necessaria in questa fase della procedura.</p> <p>Infatti la classificazione amministrativa della strada non è un elemento propedeutico alla progettazione ma segue la realizzazione e in questa fase non muta la funzionalità dell'opera. Si ritiene di poter siglare l'intesa con il MIMS ai sensi del protocollo sopra richiamato, al termine della procedura di V.L.A. e di aggiornamento del progetto definitivo sulla scorta dell'aggiornamento dello stesso. La Regione infatti ritiene propedeutico all'intesa la verifica della fattibilità dell'opera e prima delle successive fasi della progettazione e realizzazione l'intesa potrà essere perfezionata.</p>
Osservazione n. 4						
IPSOM s.r.l.	Giannantonio Gross (legale rappresentante)	29/04/2022	09/05/2022	Dichiara la preferenza per l'alternativa con intersezione a rotatoria per motivi di viabilità, economici e ambientali	si prende atto di quanto indicato	
Osservazione n. 5						
Comitato per la difesa del territorio del Comune di Pozzuolo del Friuli	Carlo Alberto Beltrami	06/05/2022	16/05/2022	0	L'Accordo di Programma (ADP), fra i 4 comuni attraversati dall'opera e la Regione FVG, che è alla base della pianificazione urbanistica per la realizzazione dell'opera e che è stato oggetto di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), viene alterato unilateralmente dal Comune di Pozzuolo con la Variante al PRGC n.54 (Consiglio Comunale del 22 febbraio 2020). Detta variante viene presentata al Consiglio Comunale e approvata senza minimamente accennare o mascherando le variazioni che essa introduce alle opere accessorie e di mitigazione (dette di compensazione); opere previste all'art.2 e finanziate con lo stesso ADP.	Si ritiene l'osservazione non pertinente alla procedura in corso. L'aspetto richiamato atiene alla procedura di approvazione dell'AdP conclusasi con il DPRReg 180/2021
				1	Con lettera d.d. 12 aprile 2022 il Comitato segnala al Mite e ad altri Enti e Uffici Territoriali presunte "irregolarità nella procedura di VIA per il 2° Lotto della Tangenziale Sud di Udine" riguardanti importanti variazioni urbanistiche che nella relazione e nella presentazione al Consiglio Comunale sono: • o non dichiarate; • o falsamente denominate e descritte L'invio al Ministero per la Transizione Ecologica dove è in corso la procedura di VIA per il progetto del 2° Lotto della Tangenziale Sud di Udine viene giustificata al fine di segnalare come la fase della VAS sull'ADP per la realizzazione dell'opera, opera introdotta nel PRGC di Pozzuolo con l'adozione della Variante Urbanistica n. 51, sia punteggiata da irregolarità che, come in questo caso, richiedono di essere sanate PRIMA di procedere ulteriormente nell'iter burocratico.	Si ritiene l'osservazione non pertinente alla procedura in corso. L'aspetto richiamato atiene alla procedura di approvazione dell'AdP conclusasi con il DPRReg 180/2021
Osservazione n. 6						
Prof. Carlo Bressan			08/06/2022	0	L'osservazione viene richiamata nella nota prot. 37356 del 28/06/2022 Regione FVG - Direzione Centrale Difesa dell'Ambiente, energia e sviluppo sostenibile – Servizio Valutazioni Ambientali e nel contributo fornito al Servizio Valutazioni Ambientali della Direzione centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche - Servizio biodiversità	Si rimanda a quanto riportato nella controdeduzione alla nota prot 37356 del 28/06/2022 Regione FVG - Direzione Centrale Difesa dell'Ambiente, energia e sviluppo sostenibile – Servizio Valutazioni Ambientali
Osservazioni n. 7-n. 8						
Stefano Padovani	-	15/07/2022	19/07/2022	0	L'osservante contesta i dati riportati da FVG Strade nell'aggiornamento del Piano di Azione della rete stradale di competenza per la gestione e la riduzione dei problemi di inquinamento acustico documento, elaborato in conformità all'articolo 4, D.lgs. 194/2005 e s.m.i.	Osservazione non pertinente
				1	Gli scenari analizzati nello studio acustico non corrispondono alle alternative proposte nella relazione del SIA	Lo studio di impatto, ed anche lo studio acustico, ha analizzato: lo scenario ante operam considerando i ricettori presenti nella fascia di 250 m dall'involuppo dell'occupazione temporanea a definitiva della tangenziale (scenario ante operam), lo scenario della tangenziale di progetto definitivo (scenario 1), ha effettuato due

					modellizzazioni specifiche per la verifica dell'innesco della Bretella di Campoformido a rotatoria ed a salto di montone e una modellizzazione dello scenario di alternativa 1. In tutti i casi sono stati considerati i ricettori all'interno delle fasce di rispetto dei 250 m.	
			2	non viene riportata la stima degli impatti acustici sulla popolazione ante operam e post operam in relazione al progetto presentato e alle alternative proposte.	Al cap. 6.6 della relazione dello SIA viene riportata una sintesi delle conclusioni della relazione acustica a cui si rimanda. L'Elaborato relativo al censimento dei ricettori evidenzia tutti gli edifici che sono stati considerati nella modellizzazione.	
			3	Allo stato di fatto vi sono già situazioni critiche dal punto di vista del clima acustico che verranno aggravate dalla messa in opera del progetto	Come indicato a pag. 30 dello studio acustico "si ritiene che le situazioni di superamento dei limiti ai sensi del DPR 142/04 presso i ricettori 538, 539, 540,541, 529, 536 e 537 siano ascrivibili completamente alle immissioni dovute al traffico circolante sulla SR UD 353 che allo stato attuale risultano essere anche più elevate essendo i dati riportati in tabella riferiti ad uno stato viabilistico che stima una riduzione del traffico in conseguenza all'attivazione della infrastruttura stradale di tangenziale sud." Le criticità acustiche presenti ante operam rientrano nelle competenze di cui al punto 1 (Piano di Azione della rete stradale di competenza di FVGS S.p.A. per la gestione e la riduzione dei problemi di inquinamento acustico)	
			4	il proponente non fa riferimento ad alcun dato numerico oggettivo che quantifichi la popolazione esposta e non ha ritenuto opportuno utilizzare nello Studio di Impatto Ambientale i dati provenienti dal Rapporto Ambientale e dall'Analisi di Prossimità della VAS.	Lo studio di prossimità è stato effettuato in sede di VAS sull'Accordo di Programma e sullo stesso è stato espresso Parere Motivato. La Relazione da evidenza dello studio al cap. 6.9	
			5	Il proponente ritiene il dominio di studio inadeguato	Il dominio di studio risulta adeguato in quanto gli impatti della tangenziale si estinguono entro la fascia dei 250 m dall'opera	
			6	Mancata individuazione dei ricettori	I ricettori sono quelli indicati nella tavola, allegata alla relazione dello SIA, I207S0205700 "Censimento dei Ricettori"	
			7	Inadeguata valutazione sulla componente atmosfera. L'osservante evidenzia che i dati emersi dalla modellizzazione non avrebbero dovuto essere confrontati con i limiti di legge (40 ug/m3 per gli NO2) ma piuttosto con i valori guida dell'OMS (10 ug/m3 sempre per gli NO2).	Le elaborazioni del dr. Padovani sono state effettuate sui dati emersi dalle elaborazioni dello studio sull'atmosfera dello SIA e quindi ritenute esaustive. I dati emersi devono essere confrontati con la normativa in vigore	
			8	l'impatto del progetto conseguente al consumo di suolo è molto rilevante con interessamento di terreni seminativi e colture, di formazioni prative e aree naturali.	Si prende atto di quanto evidenziato. La Valutazione delle componenti suolo, ecosistemi e connessioni ecologiche sono state effettuate ai cap. 5.3 – 5.4 – 6.3 – 6.4 – 6.5	
			9	Il proponente non fa alcuna considerazione sull'impatto che la realizzazione dell'opera potrà avere sul clima. Il clima verrà influenzato negativamente dalla realizzazione dell'opera per due motivi: per il probabile aumento delle emissioni provenienti dal traffico indotto dalla realizzazione della nuova strada, e a causa del rilevante consumo di suolo con la conseguente diminuzione della capacità di sequestro della CO2 che rappresenta un'importante funzione di mitigazione dei cambiamenti climatici.	l'opera risulta attuativa di un accordo di programma approvato con Decreto n. 0180/Pres del 18 dicembre 2020 e sottoposto a vas, pertanto in questa fase è possibile agire sui seguenti aspetti al fine di contenere le emissioni e quindi gli impatti sul clima: <ul style="list-style-type: none"> - minimizzare le emissioni generate dalle macchine operatrici in fase di cantiere; - minimizzare le emissioni attraverso una corretta progettazione delle intersezioni mirata alla fluidificazione del traffico. - minimizzare la produzione di rifiuti in fase di cantiere; - minimizzare il consumo di suolo naturale nel rispetto delle Norme funzionali e geometriche per la costruzione di strade - massimizzare le opere a verde nei limiti delle superfici oggetto di esproprio Ritenuto che il progetto sia stato improntato alla fluidificazione del traffico, minimizzazione del consumo di suolo naturale e massimizzazione delle opere a verde, in fase realizzativa dovranno essere adottate tutte le tecniche finalizzate al contenimento delle emissioni generate dalle macchine operatrici ed al contenimento della produzione dei rifiuti.	
			10	Considerazioni sull'impatto sulle componenti socio – economiche: Il progetto può influire positivamente sulle attività industriali artigianali e commerciali, potrà avere effetti negativi molto rilevanti sulle attività agricole, può influire positivamente sul valore economico delle proprietà immobiliari situate lungo la SS13, e negativamente sui proprietari dei terreni e delle abitazioni interessati dalla localizzazione dell'opera	Si prende atto delle considerazioni effettuate	
			11	Considerazioni sull'impatto sulla salute: la salute viene solo nominata in alcuni paragrafi della relazione sul SIA dedicati ad altri argomenti, ma non viene trattata come tematica a se stante, né vengono definiti in modo esaustivo i legami tra la salute e i fattori (determinanti) relativi al progetto che la influenzano	Il tema della salute è stato ampiamente analizzato in sede di VAS dell'accordo di programma attraverso lo studio di prossimità e la VISPA	
			12	Ritiene che le alternative meno impattanti rispetto al progetto oggetto del SIA siano l'opzione 0 (mantenere la situazione attuale con allargamento in sede della sezione della SS13 e realizzazione di tutti gli adeguamenti necessari ad aumentare la sicurezza) e l'alternativa di realizzazione di un semplice by-pass dell'abitato di Basagliapenta e riqualificazione della SS 13	Si evidenzia che sulla realizzazione dell'opera si è espressa la Giunta Regionale attraverso l'approvazione dell'accordo di programma mentre riguardo l'alternativa dei by pass la stessa non è in grado di raggiungere l'obiettivo dell'accordo approvato di collegare la SS13 Pontebbana con il I° Lotto (attualmente in esercizio) in corrispondenza allo svincolo a quadrifoglio dell'allacciamento con l'A23.	
Osservazione n. 9						
Comitato per la Difesa del Territorio di Pozzuolo del Friuli	Prof. Carlo Alberto Beltrami	22/07/2022	26/07/2022	1	Rileva la mancanza dell'INTESA Stato-Regione, art.2, c.3, lettera f), del D. Lgs. 111/2004	Vedi le osservazioni n. 2 – 3, controdeduzione 5
				2	Rileva la mancanza di volontà di effettuare un serio studio delle alternative	Per tale aspetto si rimanda al punto 1 delle controdeduzioni alla Nota prot 37356 del 28/06/2022 Regione FVG - Direzione Centrale Difesa dell'Ambiente, energia e sviluppo sostenibile – Servizio Valutazioni Ambientali
				3a	Rileva che la Regione, dalla delibera n. 418/2009 in poi, continua ad accollarsi l'intero costo, pur se la SS 13 Pontebbana e la Tangenziale sud di Udine rimangono di proprietà dello Stato e non sono state trasferite al demanio regionale	Si ritiene che l'osservazione non sia pertinente alla procedura di V.I.A.
				3b	Rileva che la Regione non ha voluto rispettare le procedure indicate agli art.li 21 e 25 del Codice dei Beni Culturali in caso di lavori interferenti con beni sottoposti a tutela, ma ha preferito seguire vie (conflittuali) extra legge, chiedendo la riduzione del vincolo di Villa Job e soprattutto perché il Ministero delle Infrastrutture e la Regione non hanno ancora sottoscritto l'intesa per la realizzazione del II lotto della Tangenziale sud di Udine, a oltre due anni dalla ratifica dell'ADP.	La Regione ha ottemperato alle procedure di legge previste dal Codice dei Beni Culturali tant'è che il tracciato è stato modificato proprio per non interferire con il vincolo di Villa Job-Savorgnan. Sull'intesa con lo Stato vedi controdeduzione 1.
				3c	Osserva che la Regione potrebbe realizzare una strada regionale ma non certo modificare il tracciato della SS13 Pontebbana e tantomeno declassarlo, perché sono competenze che appartengono esclusivamente allo Stato. Senza modifiche di tracciato e	Il progetto ha l'obiettivo di attuare l'accordo di programma approvato; solo successivamente alla realizzazione dell'opera si provvederà al declassamento della SS13 Pontebbana.

					declassamento, però, non ci potrà mai essere un vero e duraturo alleggerimento del traffico sugli abitati di Campoformido e Pasian di Prato, da qui la necessità dell'intesa, o della modifica del decreto 111/2004.	
				3d	Rileva il mancato rispetto delle disposizioni del D. Lgs. 111/2004	Vedi le osservazioni n. 2 – 3, controdeduzione 5
				4	Rileva la mancanza di trasparenza sull'ADP e sulle opere ivi pattuite con i Comuni	Si ritiene l'osservazione non pertinente in quanto riferita ad aspetti procedurali connessi all'approvazione dell'ADP e ad opere compensative non rientranti nello S.I.A. del progetto in esame.
				5	Osserva la necessità di adeguare il progetto al PPR e alle nuove norme antisismiche	Il progetto considera le prescrizioni emerse in sede di VAS dell'ADP, gli adeguamenti al PPR spettano alla Pianificazione Urbanistica Comunale. Vedi controdeduzione alla nota prot. 66357 del 26/05/2022 del Ministero della Cultura – Direzione generale Archeologica Belle Arti e Paesaggio. Per quanto riguarda l'adeguamento alle nuove norme antisismiche, l'aggiornamento progettuale sarà eseguito in fase di revisione del Progetto Definitivo a seguito della procedura di V.I.A..
				6	Chiede che venga analizzata una proposta di un tracciato alternativo riportato nell'allegato alla lettera	Il tracciato proposto in allegato coincide sostanzialmente con l'alternativa 1 oggetto dello S.I.A.
Osservazione n. 10						
Legambiente FVG	Sandro Cargnelutti	26/07/2022	27/07/2022	0	Il secondo lotto della tangenziale sud è costituito da una prima parte che collega la SR UD 353 al quadrifoglio in corrispondenza del casello di Udine sud e da una seconda parte che in realtà è una variante alla SS13 di cui la prima è necessaria e la seconda è sostituibile con alternative tra cui si citano i bypass di Campoformido e Basagliapenta	Sulle alternative si vedano le controdeduzioni alle osservazioni precedenti
				1	La realizzazione dell'opera nel tracciato proposto comporterà un rilevante consumo, permanente, di suolo. La Relazione dello Studio di Impatto Ambientale omette qualsiasi valutazione in merito al rilevantissimo consumo di suolo generato dalla nuova infrastruttura	La Valutazione delle componenti suolo, ecosistemi e connessioni ecologiche sono state effettuate ai cap. 5.3 – 5.4 – 6.3 – 6.4 – 6.5. L'effetto sul suolo era già stato valutato nel Rapporto Ambientale di VAS allegato all'accordo di programma per la realizzazione del secondo lotto della tangenziale sud
				2	Manca la valutazione quantitativa dei servizi ecosistemici che si andranno a perdere e la correlata valutazione economica	Considerazioni sui servizi ecosistemici possono essere fatti a partire dal Progetto LIFE+MGN MAKING GOOD NATURE che, partendo dai lavori di Bastian (Bastian 2013; Bastian et al. 2012) e considerando le proposte precedenti (TEEB, WRI, OECD, IEEP) assieme alla particolarità del contesto italiano, al pari di altre esperienze nazionali, ha proposto una selezione di SE e li ha applicati ad aree della Rete Natura 2000. Per il progetto in esame possono essere considerati i seguenti: servizi di fornitura: Coltivazioni per la produzione di alimenti, Foraggio, pascolo, Materie prime (legno, fibre...), Risorse genetiche (biodiversità) – l'analisi della vegetazione ha evidenziato le formazioni arboreo arbustive, prative, le colture, ecc, Risorse faunistiche (specie cacciabili/pesci) rif.cap. 5.5 e 6.5 ed in particolare i diversi usi del suolo servizi di regolazione: Sequestro del carbonio, Regolazione del clima locale/purificazione dell'aria, Regolazione delle acque, Purificazione dell'acqua, Impollinazione, Protezione dai dissesti (piene, inondazioni), Controllo biologico (insetti nocivi), Habitat per la biodiversità (derivabili dall'uso del suolo e in base alla presenza degli ecosistemi) servizi culturali: Valore estetico (include Ispirazione per cultura, arti, valori educativi e spirituali, senso d'identità), Valore ricreativo (ecoturismo, attività all'aperto) anch'essi derivati dall'uso del suolo
				3	Lo studio non affronta gli effetti diretti ed indiretti sulla tematica clima	Per tale aspetto si richiama quanto già riportato nella controdeduzione relativa alla nota di ARPA
				4	Lo studio sul traffico evidenzia la necessità di accompagnare il progetto con interventi mitigativi e di riqualificazione sulla viabilità esistente	Gli Interventi mitigativi e di riqualificazione urbana, pur se previsti nell'accordo di programma, non sono oggetto dello S.I.A. in quanto non ricompresi nel progetto in esame
				5	Viene richiesta la sostituzione del quadrifoglio del casello	L'attuale configurazione dello svincolo, gli spazi a disposizione e la necessità di minimizzare l'interferenza in fase di cantiere con la viabilità esistente non permettono la realizzazione di soluzioni alternative: tuttavia, la revisione del progetto definitivo, come riportato nel Quaderno Programma allegato al progetto, prevede l'adeguamento, per quanto possibile, delle parti di nuova realizzazione dello svincolo alle normative vigenti sulle intersezioni.