

Alla c.a.

Ministero della transizione ecologica

Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la qualità dello Sviluppo

In riferimento all'Accordo di Programma relativo al progetto di "collegamento tra la S.S. 13 Pontebbana e la A23 - tangenziale sud di Udine (II lotto)", trasmettiamo in allegato alla presente quanto in oggetto, unitamente alla Delibera della Giunta Regionale n. 439 del 19/03/2019 inerente la procedura di Valutazione Ambientale Strategica, in cui viene espresso parere favorevole vincolato alla valutazione di quanto proposto.

Distinti saluti

--

IPSOM s.r.l.

Viale Venezia, 379

33100 UDINE

ipsom@legalmail.it

Udine, 11.02.2019

Prot. 8

Inviata tramite PEC

Spett.le
Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio
Area Interventi a favore del Territorio
Servizio Lavori Pubblici, Infrastrutture di
Trasporto e Comunicazione
PEC: territorio@certregione.fvg.it

ogg: - **Accordo di Programma relativo alla realizzazione del collegamento della SS13 Pontebbana a A23 – Tangenziale sud di Udine – II lotto**
- **Osservazioni alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica – art. 14 c.3 D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.**

Il sottoscritto Giannantonio Gross, in qualità di legale rappresentante della scrivente Ipsom s.r.l. corrente in Udine viale Venezia 379, c.f. e p.i. 02236090300, PEC ipsom@legalmail.it

premesse che:

- la scrivente è proprietaria dell'area sita in Campoformido, SS. 13 Pontebbana al km.122+743 - via Principe di Udine, 63, catastalmente individuata al fg. 10 part. 322-1037, su cui sorge un impianto carburanti e autolavaggio;
- in Comune di Campoformido, all'interno del centro abitato formalmente delimitato, il progetto in oggetto prevede una bretella di collegamento tra la SS13 e la A23 totalmente interrata, che ricade parzialmente sulla ns. part. n. 1037.

Ciò premesso la scrivente Società si permette sottoporre studio progettuale di variante che allega, in sintesi prevedendo in luogo della bretella interrata un incrocio a rotatoria a raso, ed a tal fine formula le seguenti

osservazioni:

1) Elementi tecnico - progettuali

Si chiede di considerare i vantaggi esecutivi ed il conseguente minore impatto economico della variante proposta, in quanto la rotatoria consentirebbe di:

1. limitare le aree di esproprio, in quanto va ad occupare una minore superficie complessiva;
2. ridurre in maniera ragguardevole il volume delle terre e rocce da scavo, con meno mezzi in circolazione e minor trasporto a rifiuto/riutilizzo;
3. ridurre il tragitto complessivo di circa 600 m. di strada interrata;
4. ridurre l'impatto del cantiere sulla viabilità durante il corso dei lavori, in quanto consentirebbe il normale flusso viario in ogni arco di lavorazione;
5. ridurre i tempi di realizzazione con evidenti benefici sotto l'aspetto economico e ambientale.

2) Ambiente - biodiversità

Attualmente il tracciato in esame si snoda su terreni censiti come prati stabili ricadenti in siti Natura 2000. Su tali superfici sono in atto misure di conservazione la cui violazione prevede sanzioni e l'obbligo del ripristino. Il pubblico interesse dell'opera costituisce deroga in assenza di alternative.

In tale contesto si concretizza il progetto della rotonda, volto alla riduzione della superficie a prato stabile da modificare e successivamente da ripristinare. L'alternativa proposta riduce notevolmente l'impatto sull'ambiente mantenendo inalterato per quanto possibile il paesaggio.

3) Impatto economico sulle attività esistenti

Preme infine evidenziare l'impatto che lo svincolo interrato avrebbe sull'attività dell'impianto di distribuzione carburanti attualmente gestita da terza Ditta, in quanto l'esproprio della part. n. 1037 comporterebbe la perdita della corsia di accumulo mezzi attualmente indispensabile all'attività di autolavaggio. L'attrezzatura per il lavaggio mezzi pesanti qui installata, con ingenti investimenti del Gestore, è una delle poche in provincia di Udine e, grazie anche agli spazi puntualmente progettati, è un'attività ben consolidata che consente una globale redditività dell'impianto carburanti senza la quale andrebbe in crisi la sostenibilità economica dell'intero punto vendita.

Ringraziando per l'attenzione prestata, si porgono distinti saluti.

Documento firmato digitalmente
ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i. e norme collegate

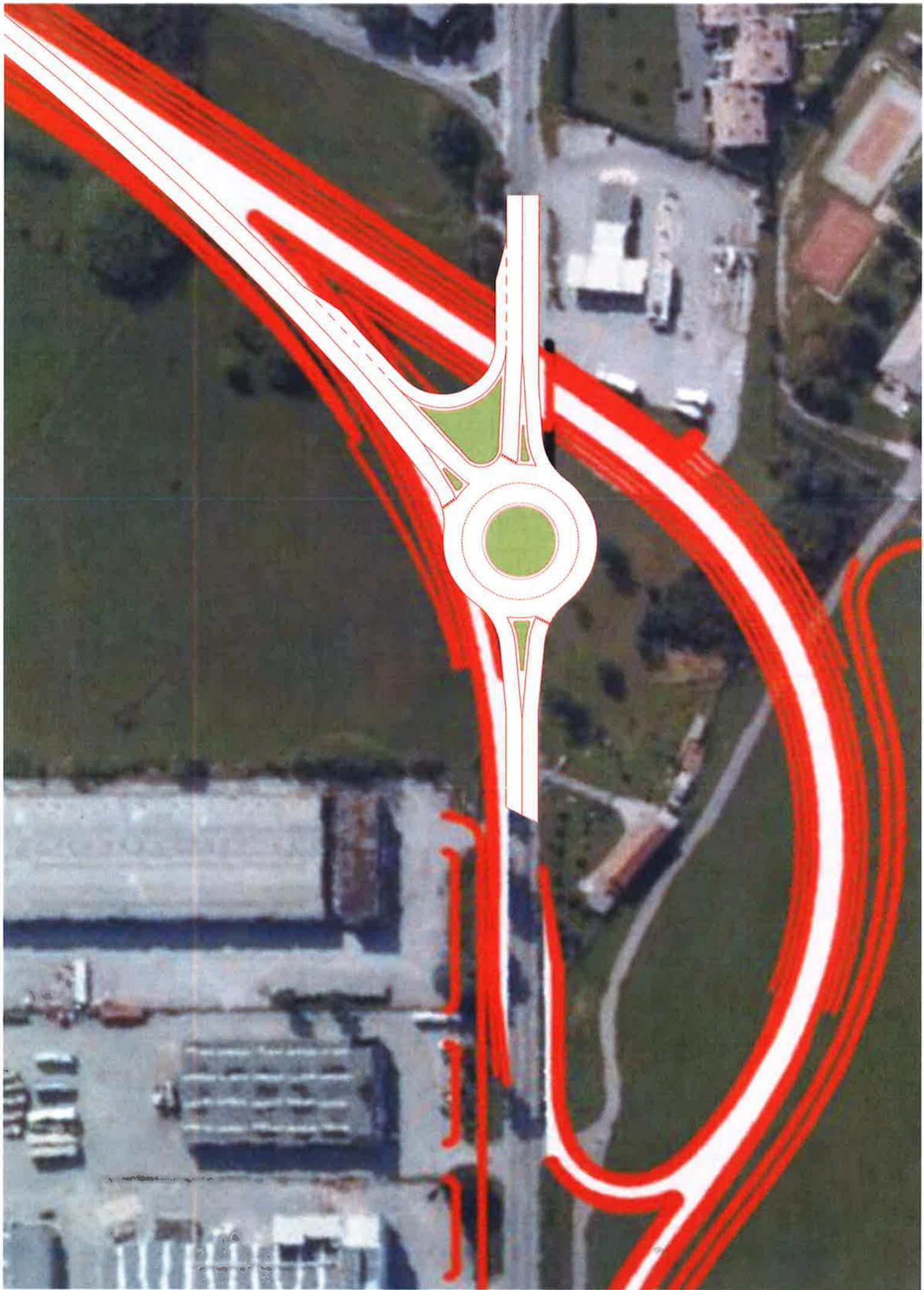
Elenco allegati

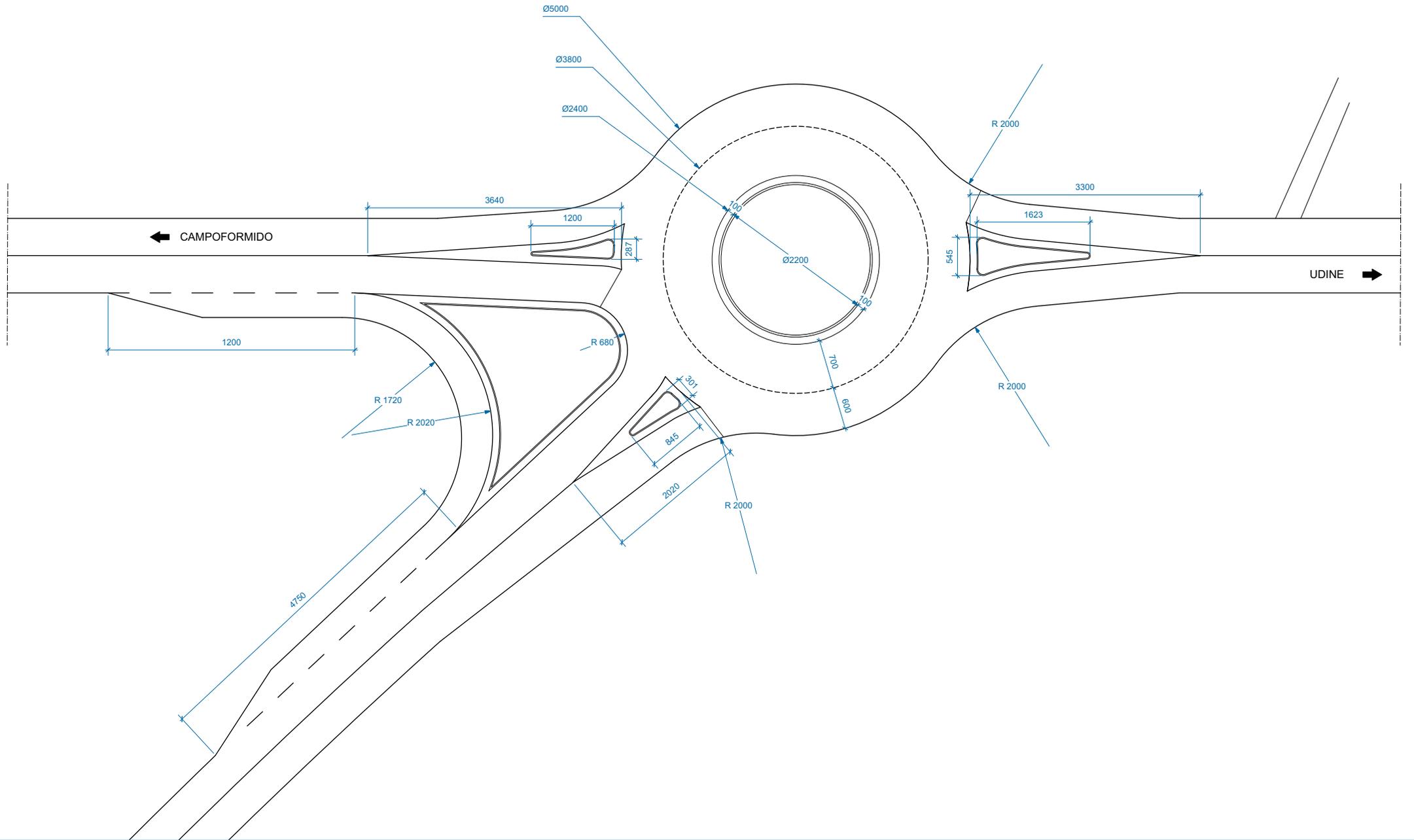
Allegato 1 - Copia del documento di riconoscimento del legale rappresentante

Allegato 2 – Elaborati grafici ipotesi di progetto - n. 3 tavole

Ai sensi e per gli effetti di cui all'art.13 del D.Lgs.196/2003 e ss.mm.ii. lo scrivente Giannantonio Gross nato a Udine il 22.03.1946, in qualità di legale rappresentante della scrivente Ipsom s.r.l. corrente in Udine viale Venezia 379, c.f. e p.i. 02236090300, PEC ipsom@legalmail.it, e-mail progetti@somuil.it, tel. 0432 232186, dichiara di essere informato che i dati personali forniti saranno trattati dalla intestata Amministrazione in qualità di titolare del trattamento, anche mediante strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale le presenti osservazioni sono presentate e per il quale la presente dichiarazione viene resa. Dichiara inoltre di essere informato circa la natura obbligatoria del conferimento dei dati e la possibilità di esercitare i diritti previsti dall'art. 7 "Diritto di accesso ai dati personali ed altri diritti" del D.Lgs.196/2003.

Documento firmato digitalmente
ai sensi del D.Lgs. 82/2005 s.m.i. e norme collegate





Delibera n° 439

Estratto del processo verbale della seduta del

19 marzo 2019

oggetto:

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO DENOMINATO "COLLEGAMENTO DELLA SS 13 PONTEBBANA E A 23 – TANGENZIALE SUD DI UDINE II LOTTO"- RIAVIATO CON DGR 526/2018.

Massimiliano FEDRIGA	Presidente	assente
Riccardo RICCARDI	Vice Presidente	presente
Sergio Emidio BINI	Assessore	presente
Sebastiano CALLARI	Assessore	presente
Tiziana GIBELLI	Assessore	assente
Graziano PIZZIMENTI	Assessore	presente
Pierpaolo ROBERTI	Assessore	assente
Alessia ROSOLEN	Assessore	assente
Fabio SCOCCIMARRO	Assessore	assente
Stefano ZANNIER	Assessore	presente
Barbara ZILLI	Assessore	presente

Gianfranco ROSSI Segretario generale

In riferimento all'oggetto, la Giunta Regionale ha discusso e deliberato quanto segue:

Vista la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;

Visto il D.lgs. 3 aprile 2006, n.152 "Norme in materia ambientale" che disciplina la Valutazione ambientale strategica (VAS) che riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale e stabilisce che la VAS costituisce parte integrante del procedimento di adozione e approvazione dei piani e programmi;

Vista la DGR 29 dicembre 2015 n. 2627 "Indirizzi generali per i processi di VAS concernenti Piani e Programmi la cui approvazione compete alla Regione, agli Enti locali e agli altri Enti pubblici della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia";

Visto il DPR 8 settembre 1997 n. 357 (Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche) e in particolare l'art.5 relativo alla valutazione di incidenza dei piani e dei progetti;

Vista la DGR 11 luglio 2014 n. 1323 recante "Indirizzi applicativi in materia di valutazione di incidenza di piani, progetti e interventi";

Visto il Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità, delle merci e della logistica (PRITMML), approvato con D.P.Reg del 16 dicembre 2011, n. 300, con il quale è stata prevista la realizzazione del "Collegamento della SS13Pontebbana e A23- Tangenziale sud di Udine – Il lotto";

Vista la DGR 18 novembre 2011, n. 2197 con la quale si è conclusa positivamente la procedura di VAS sul citato PRITMML;

Vista la DGR 13 gennaio 2017 n. 32 con la quale è stato riconosciuto il preminente interesse regionale alla promozione dell'Accordo di programma sotto il profilo istituzionale e urbanistico, finalizzato alla realizzazione dell'opera strategica di interesse regionale denominata "Collegamento della SS13Pontebbana e A23 – tangenziale sud di Udine - Il lotto";

Preso atto che l'Accordo di programma è finalizzato alla localizzazione della citata opera e alla previsione di una serie di interventi d'inserimento territoriale connessi all'opera e che, per inserire il tracciato e gli interventi di inserimento territoriale, l'Accordo comprende specifiche varianti e aggiornamenti di varianti dei piani regolatori generali comunali dei comuni di Pozzuolo del Friuli, Campoformido, Lestizza e Basiliano;

Vista la DGR 9 marzo 2018, n. 526, con la quale è stato rinnovato il processo di VAS avviato con la DGR 29 settembre 2017 n. 1807, integrando e modificando i relativi documenti e disponendo una nuova presa d'atto della documentazione di cui alla DGR n. 1807/2017 e l'adozione del documento "Rapporto preliminare" per la consultazione di cui all'articolo 13, commi 1 e 2, D.lgs. 152/2006;

Vista la nota dell'11 maggio 2018, prot. n. 31364 con la quale il Servizio lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione ha trasmesso a tutti i Soggetti competenti in materia ambientale, individuati con DGR 526/2018, copia del Rapporto preliminare richiedendo al Servizio valutazioni ambientali l'indizione della Conferenza istruttoria di valutazione di cui al punto 4.2.1 dell'Allegato alla DGR 2627/2015, per l'acquisizione dei loro pareri previsti dall'articolo 13, comma 1 del D.lgs. 152/2006 (scoping di VAS);

Viste le note del 16 maggio 2018, prot. n. 26616/P e 19 giugno 2018 prot. n. 32223/P, con le quali il Servizio valutazioni ambientali ha indetto la Conferenza istruttoria di valutazione per svolgere le consultazioni preliminari, articolata in due riunioni, di cui la prima svoltasi il 29 maggio 2018 e la seconda svoltasi il 28 giugno 2018;

Visti il verbale del 29 maggio 2018 e il verbale del 28 giugno 2018 con cui si è conclusa la Conferenza di valutazione nel corso della quale sono stati acquisiti i pareri e le osservazioni da parte dei Soggetti competenti in materia ambientale;

Considerato che gli esiti della consultazione preliminare sono stati riassunti in uno specifico paragrafo del Rapporto ambientale;

Vista la DGR 21 dicembre 2018, n. 2458 con la quale sono stati adottati i documenti per l'Accordo di programma per la realizzazione del collegamento della SS13 Pontebbana e A23- Tangenziale Sud di Udine – Il Lotto concernenti la bozza dell'Accordo, le varianti urbanistiche e il Rapporto ambientale, lo Studio di incidenza, la Sintesi non tecnica, il Report di Vis.PA, l'Analisi di prossimità della popolazione potenzialmente esposta all'inquinamento indotto da traffico a seguito della realizzazione della tangenziale su di Udine;

Rilevato che l'avviso concernente l'avvio della fase di consultazione pubblica di VAS dell'Accordo di programma per la realizzazione del collegamento della SS13 Pontebbana e A23- Tangenziale Sud di Udine – Il Lotto, è stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale n. 52 del 27 dicembre 2018;

Vista la nota prot. n. 0080811/P del 28 dicembre 2018 con la quale il Servizio lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione ha comunicato al Servizio valutazioni ambientali e ai Soggetti competenti in materia ambientale l'avvio della fase di consultazione pubblica di VAS;

Viste le note prot. n. 4750/P e 4751/P del 23 gennaio 2019 con le quali il Servizio lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione ha richiesto i pareri di competenza sulle varianti urbanistiche ai P.R.G.C. oggetto dell'Accordo di Programma al Servizio geologico e alla Sovrintendenza archeologia, belle arti e paesaggio del Friuli Venezia Giulia;

Viste la nota prot. n. 15104 del 8 marzo 2019 e la nota prot. 16909 del 15 marzo 2019 con le quali il Servizio lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione ha inviato al Servizio valutazioni ambientali i pareri dei Soggetti competenti in materia ambientale e le osservazioni del pubblico pervenute nella consultazione pubblica di VAS e i pareri sulle varianti urbanistiche, nonché il documento istruttorio "Valutazione pareri e osservazioni della consultazione pubblica di VAS dell' Accordo di programma per la realizzazione del collegamento della SS13 Pontebbana e A23- Tangenziale Sud di Udine – Il Lotto";

Considerato che entro il termine di conclusione della fase di consultazione pubblica di VAS, sono pervenuti complessivamente i seguenti pareri e osservazioni:

- Servizio geologico della Direzione centrale ambiente ed energia con nota prot. n. 3963 dd. 25/01/2019;
- Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente – ARPA con nota prot. n. 0005638/P/GEN/PRA_VAL dd. 19/02/2019;
- Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente – ARPA (integrazione) con nota prot. n. 0006443/P/GEN/DS dd. 25/02/2019;
- REGIONE FVG - Direzione centrale ambiente ed energia – Servizio difesa del suolo con nota prot. n. 0009131/P dd. 22/02/2019;
- REGIONE FVG - Direzione centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche – Servizio biodiversità con nota prot. n. 0011726/P dd. 21/02/2019;
- Azienda Sanitaria Universitaria Integrata di Udine – ASUIUD con nota prot. n. 0014600/P/GEN/PREV-SEGR dd. 22/02/2019;
- Consorzio di Bonifica Pianura Friulana con nota prot. n. 1677 dd. 22/02/2019;
- Distretto delle Alpi Orientali con nota prot. n. 0001055/7S dd. 26/02/2019;
- IPSOM s.r.l. - Società unipersonale del gruppo SOM S.p.A. di Udine con nota prot. n. 8 dd. 11/02/2019;
- Studio legale SANTIAPICHI - Società tra avvocati s.r.l. con nota dd. 20/02/2019;
- Stefano PADOVANI con due note dd. 22/02/2019;
- Denys NOVELLO con nota dd. 23/02/2019;
- Massimiliano POZZO, Gabriele BRESSAN, Sonia BEARZI, Julio José BALDINI, Federico BUSATO, Cristina TOSONE con nota pervenuta in data 25/02/2019;
- Umberto BASSI con nota dd. 24/02/2019;

- Comitato per la Difesa del Territorio (CDT) di Pozzuolo Carlo Alberto BELTRAMI, Francesco CASARELLA, Marco CHIAVON, Rolando DELLA VEDOVA, Pierluigi GHIRALDINI, Francesco GORI, Bruno REPEZZA con nota dd. 23/02/2019;

Considerato che fuori del termine di conclusione della fase di consultazione pubblica di VAS, sono pervenuti i seguenti pareri e osservazioni da parte dei Soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico:

- Gruppo consiliare MOVIMENTO 5 STELLE, consigliere Cristian SERGO con nota pervenuta in data 28/02/2019;
- Direzione centrale salute, politiche sociali e disabilità prot. n. 6420 dd. 15/03/2019

Ritenuto di considerare anche i pareri e le osservazioni pervenuti al di fuori del termine per la consultazione ma comunque in tempo utile per il loro esame;

Visto il documento istruttorio “Valutazione pareri e osservazioni della consultazione pubblica di VAS dell’Accordo di programma per la realizzazione del collegamento della SS13 Pontebbana e A23-Tangenziale Sud di Udine – Il Lotto” dd. 15.03.2019, allegato 1 alla presente deliberazione di cui costituisce parte integrante e sostanziale, elaborato in collaborazione dal Servizio lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione e dal Servizio valutazioni ambientali, ai sensi dell’articolo 15, comma 1 del d. lgs. 152/2006, e trasmesso con la citata nota prot. n. 16909 del 15.03.2019;

Vista la relazione istruttoria del Servizio valutazioni ambientali del 15 marzo 2019, allegato 2 alla presente deliberazione di cui costituisce parte integrante e sostanziale, che ha tenuto conto dei documenti adottati con la DGR n. 2458 del 21 dicembre 2018,- schema dell’Accordo di Programma per la realizzazione del collegamento della SS 13 “Pontebbana” e A23 Tangenziale sud di Udine – Il lotto - (artt. 19 e 20 LR 7/2000 e s.m.i.); documenti di varianti urbanistiche dei Comuni Pozzuolo del Friuli, Campoformido, Lestizza e Basiliano; elaborato grafico Quadro di unione territoriale degli interventi previsti dall’Accordo di Programma; Report di Vis.Pa; Rapporto ambientale comprensivo della valutazione di incidenza; relativa Sintesi non tecnica; documento “Analisi di Prossimità della popolazione potenzialmente esposta all’inquinamento atmosferico indotto da traffico a seguito della realizzazione del Il lotto della tangenziale sud di Udine”, elaborato dall’AAS n. 3 “Alto Friuli, Collinare, Medio Friuli” -, delle osservazioni e dei pareri complessivamente pervenuti nella consultazione di VAS e della loro valutazione di cui al citato documento istruttorio “Valutazione pareri e osservazioni della consultazione pubblica di VAS dell’ Accordo di programma per la realizzazione del collegamento della SS13 Pontebbana e A23- Tangenziale Sud di Udine – Il Lotto ” dd 15.03.2019;

Preso atto che dalla relazione istruttoria emerge che il Rapporto ambientale è correttamente impostato e contiene le informazioni di cui all’Allegato VI del d.lgs. 152/2006 e che dalla valutazione generale degli elementi istruttori risulta una complessiva sostenibilità ambientale dell’Accordo di programma per la realizzazione del collegamento della SS13 Pontebbana e A23- Tangenziale Sud di Udine – Il Lotto e che quindi si possa esprimere parere motivato di VAS favorevole sull’Accordo stesso a condizione del recepimento di specifiche prescrizioni riguardanti l’integrazione del testo dell’Accordo di programma e delle varianti dei P.R.G.C. dei Comuni interessati, del Rapporto ambientale e dell’Analisi di prossimità, le indicazioni per la documentazione da presentare per la valutazione di impatto ambientale del progetto e la correzione di refusi ed errori materiali della documentazione presentata;

Ritenuto di concordare con i contenuti della Relazione istruttoria del Servizio valutazioni ambientali che si fanno propri;

Ritenuto pertanto di esprimere parere motivato di VAS favorevole sull’Accordo di programma per la realizzazione del collegamento della SS13 Pontebbana e A23- Tangenziale Sud di Udine – Il Lotto a condizione che si tenga conto delle prescrizioni contenute nella citata Relazione istruttoria del 15 marzo 2019 del Servizio valutazioni ambientali;

Su proposta dell’Assessore regionale all’ambiente ed energia

la Giunta regionale, all'unanimità

Delibera

- a) Di esprimere PARERE MOTIVATO FAVOREVOLE sull'Accordo di programma per la realizzazione del collegamento della SS13 Pontebbana e A23- Tangenziale Sud di Udine – Il Lotto e al relativo Rapporto ambientale, a condizione del recepimento delle seguenti prescrizioni:

1) Accordo di Programma e Varianti urbanistiche (oppure solo dei P.R.G.C. dei Comuni interessati) oggetto dell'Accordo di programma.

- a) Il comma 2 dell'articolo 7 dell'accordo di programma va sostituito con il seguente:

"2. La documentazione relativa al progetto da presentare in sede di procedimento di valutazione di impatto ambientale dovrà contenere le indicazioni di cui alle prescrizioni del parere motivato di VAS. L'individuazione puntuale delle misure di mitigazione, di compensazione e delle specifiche dell'azione di monitoraggio saranno effettuate nell'ambito della valutazione di impatto ambientale."

- b) Le norme di attuazione delle varianti urbanistiche dei P.R.G.C. dei Comuni interessati vanno integrate recependo le prescrizioni e le raccomandazioni contenute nelle rispettive relazioni geologiche secondo quanto indicato dal parere del Servizio geologico prot. n. 0003963 del 25 gennaio 2019;

2) Rapporto ambientale e studio "Analisi di prossimità della popolazione potenzialmente esposta all'inquinamento atmosferico indotto da traffico a seguito della realizzazione del Il lotto della Tangenziale Sud di Udine".

Il rapporto ambientale va integrato nelle seguenti parti:

- a. nel paragrafo 3.2.1. "Metodologia adottata":

- si aggiorni la tabella 10 inserendo sia il dato complessivo di residenti, per singolo Comune, iscritti all'anagrafe sanitaria, sia la sola quota di coloro che sono residenti entro 300mt dalla rete stradale in studio, al fine da avere anche la percentuale di popolazione interessata dallo studio di prossimità;

- b. nei paragrafi 4.3.1 "Azione A" e 4.4.1 "Azioni nel Comune di Pozzuolo del Friuli":

- alla descrizione delle valutazioni rispetto al fattore "clima" dell'azione A e dell'azione 1.1 si aggiunga la seguente spiegazione: "La valutazione di effetto non significativo sul fattore clima consegue anche dalla previsione di aree verdi di compensazione, le quali svolgono anche funzione di sequestro di carbonio e dunque contribuiscono a ridurre gli effetti sul clima.";

- c. nel paragrafo 7.1 "Considerazioni finali e indicazioni progettuali" siano inseriti i seguenti due nuovi paragrafi:

- un nuovo paragrafo denominato 7.1.7 "Indicazioni per la pianificazione comunale di settore";

- un nuovo paragrafo denominato 7.1.8 "Altre indicazioni inerenti la progettazione dell'infrastruttura";

- d. nel paragrafo 7.1.1 "Indicazioni inerenti il PPR e l'attuazione delle Reti strategiche" sia:

- riportata la seguente indicazione: "Il progetto della tangenziale sud – Il lotto dovrà essere accompagnato da uno studio che si relazioni con l'approccio metodologico previsto dal PPR per la rete ecologica locale di area vasta e da una attenta valutazione di tutte le misure di mitigazione da adottare (i.e. realizzazione sovrappassi e sottopassi, ricostituzione di habitat,

ecc..), per mantenere un livello di permeabilità ecologica del territorio comparabile con quello attuale”;

- data indicazione di predisporre e presentare la documentazione secondo le modalità riportate nell'allegato C della legge regionale 9/2005 per l'esame degli interventi compensativi di cui all'art. 5 della legge citata, al fine di assumere la relativa autorizzazione;
- data indicazione che, in fase di progettazione definitiva e di relativa VIA, si provveda a un'adeguata compensazione delle superfici verdi di pregio che verranno rimosse a seguito della realizzazione dell'opera;
- indicato che, a parziale compensazione del consumo di suolo, dovrà essere prevista la dismissione ed il recupero ambientale delle aree occupate da infrastrutture non più funzionali perché in parallelo o comunque con funzioni analoghe a quelle di nuova realizzazione. Per mitigare la perdita di servizi ecosistemici e in particolare la riduzione delle funzioni di stoccaggio e sequestro del carbonio svolte dalle superfici che verranno impermeabilizzate, si evidenzia che dovranno essere effettuati interventi di riforestazione su superfici adeguate a compensare i servizi ecosistemici del suolo consumato;

e. nel paragrafo 7.1.4 “Indicazioni inerenti la tutela delle risorse idriche” sia/siano:

- evidenziate le criticità relative all'interferenza del progetto con il reticolo idrico come riportate negli allegati alla DGR n.1158/2012 relativi al progetto preliminare;
- data indicazione di elaborare le statistiche sulle precipitazioni massime orarie (ad es. alla stazione pluviografica di Udine) tenendo conto della disponibilità di dati significativi (ad es. anni 1933,1942,1953,1998 etc.);
- esplicitato che lo Studio idraulico, da predisporre in sede di VIA, dovrà considerare tutti gli accorgimenti possibili onde minimizzare le interferenze con i flussi idrici, compresi i rischi potenziali nei confronti della rete minore e, soprattutto, il progetto definitivo non dovrà recare pregiudizio al funzionamento dell'opera di presa della cassa di laminazione (prevista in destra orografica del Torrente Cormor) e al pieno sfruttamento dei volumi d'invaso previsti e dovrà porsi in armonia con i contenuti dell'art. 7 delle NTA del Piano Stralcio di difesa idraulica del torrente Cormor;
- data indicazione di considerare, nell'ambito della progettazione, il principio di invarianza idraulica come richiamato nel “Regolamento recante disposizioni per l'applicazione del principio dell'invarianza idraulica di cui all'articolo 14, comma 1, lettera k) della legge regionale 29 aprile 2015, n. 11 (disciplina organica in materia di difesa del suolo e di utilizzazione delle acque)”, approvato con DPR n. 83/Pres. del 27/03/2018 e pubblicato sul BUR n. 15 del 11/04/2018;
- data indicazione di effettuare il calcolo della portata massima dei bacini sottesi posti a nord della cassa di laminazione e il possibile contributo di esondazione da monte delle lavie;
- data indicazione di valutare gli impatti sui canali consortili artificiali, tenendo conto dei tempi e delle modalità di asciutta dei canali interferenti/attraversati con l'infrastruttura stradale in progetto, che possono comportare un incremento delle portate d'acqua rilasciate dal sistema derivatorio Ledra-Tagliamento nei Torrenti Corno e Cormor, in corrispondenza dei rispettivi nodi idraulici di San Mauro e dell'Ente Fiera;
- data indicazione di valutare in modo esaustivo e che sia correttamente applicato il principio di invarianza idraulica anche al fine di poter chiarire se esiste la possibilità che le acque di dilavamento provenienti dalle aree stradali, previa raccolta e trattamento, così come le acque di ruscellamento superficiale della campagna circostante (raccolte in qualche caso nelle cosiddette “lavie”) intercettate dall'opera prevista, siano eventualmente convogliate in fossi di scolo appositamente creati allo scopo, oppure indirizzate nei canali consortili interferenti con l'infrastruttura stradale in progetto;
- esplicitato che la Relazione idraulica fornirà i dati necessari alla progettazione delle opere d'arte principali interferenti con i corsi d'acqua presenti nel territorio attraversato dall'intervento infrastrutturale (con particolare riguardo al torrente Cormor) e delle opere di difesa idraulica;

- data indicazione di valutare le l'idoneità delle modalità e dei tempi di rilascio dei previsti volumi invasabili adiacentemente al sedime stradale con le esigenze dei gestori e dei responsabili della rete idraulica di recapito;
- data indicazione di valutare la presenza di idonee luci libere tali da assicurare il deflusso delle acque di eventuale esondazione al fine di evitare il fenomeno di insaccamento nei tratti non in alveo/golena;
- data indicazione di valutare l'idoneità delle opere in alveo/golena;
- chiarito che gli scarichi sul suolo sono disciplinati dall'art. 103 del D.Lgs. 152/2006 e che di tali vincoli normativi bisogna tenere conto in fase di progettazione definitiva;
- data indicazione di verificare la conformità degli interventi di tombinatura di corpi idrici superficiali rispetto alla normativa tecnica vigente e, nel caso positivo, l'idoneità degli stessi con particolare riguardo al rischio di ostruzione, intasamento e funzionamento in pressione;
- data indicazione di considerare l'idoneità delle opere alle norme tecniche sulle costruzioni attualmente vigenti;
- data indicazione di implementare le misure di mitigazione richiamate dallo Studio idraulico di cui alla DGR 1158/2012, nella consapevolezza che il contesto morfologico e territoriale è radicalmente cambiato rispetto all'alluvione del 1920 a seguito delle opere di infrastrutturazione del territorio;
- data indicazione di considerare l'assetto fondiario e lo sviluppo della rete irrigua eventualmente presente;
- f. nel paragrafo 7.1.5 "Indicazioni inerenti la salute umana" sia:
 - data indicazione di considerare l'assetto fondiario e lo sviluppo della rete irrigua eventualmente presente;
- g. nel paragrafo 7.1.6 "Indicazioni inerenti il clima acustico e l'aria" sia:
 - data indicazione di effettuare uno specifico approfondimento relativamente al clima acustico per gli abitati di Zugliano e Terenzano per i quali sono stati individuati scenari peggiorativi (è previsto un incremento stimabile in circa 10 dB) e l'opportunità di prevedere adeguate misure di mitigazione per i recettori soggetti ad un maggiore impatto. Se necessario, si valuti l'opportunità di prevedere ulteriori misure di mitigazione a tutela generale dell'abitato a fronte del significativo incremento rispetto al clima acustico che attualmente caratterizza tali aree;
 - data indicazione di dettagliare e commendare maggiormente i risultati delle previsioni modellistiche ante e post operam, in particolare si raccomanda di quantificare il previsto miglioramento della qualità dell'aria lungo la SS13 (riportato in legenda alle figure di pagg. 63-4-5 solo con l'indicazione "<math><0></math>");
 - data indicazione di integrare le variazioni relative al clima acustico a seguito della realizzazione dell'opera (a scala di area vasta e correlate alla presenza demografica);
 - data indicazione di integrare con una valutazione numerica dell'impatto in termini di qualità dell'aria, anche in relazione ai limiti di legge per i diversi inquinanti, per gli ambiti laddove sia previsto un peggioramento legato all'incremento significativo del flusso veicolare;
 - data indicazione di integrare con una valutazione numerica dell'impatto acustico ai recettori residenziali ed eventuali recettori sensibili, anche in relazione ai limiti di legge, per gli ambiti laddove sia previsto un peggioramento legato all'incremento significativo del flusso veicolare;
- h. nel paragrafo 7.1.7 "Indicazioni per la pianificazione comunale di settore" sia:
 - indicata la necessità di provvedere all'aggiornamento dei Piani Comunali di Classificazione Acustica (PCCA) rendendoli coerenti con le previsioni delle varianti ai PRGC e, nel contempo, raccomandare di provvedere quanto prima alla predisposizione dei PCCA per i territori attualmente ancora sprovvisti, ai sensi della L.R. 16 del 18 giugno 2007 "Norme in materia di tutela dall'inquinamento atmosferico e dall'inquinamento acustico" e ss.mm.ii.;
- i. nel paragrafo 7.1.8 "Altre indicazioni inerenti la progettazione dell'infrastruttura" sia/siano:

- evidenziati tutti i tratti stradali caratterizzati da significativo aumento dei flussi di traffico previsti e, rispetto a questi tratti, siano articolate le indicazioni di cui tenere conto in fase di progettazione;
- 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;
- data indicazione di estendere l'analisi dei flussi di traffico e di prossimità all'Alternativa 1 provvedendo al confronto tra le due alternative (Alternativa 1 e Alternativa 2B);
- data indicazione di estendere l'analisi dei flussi di traffico e di prossimità al tracciato proposto denominato "Alternativa 1" provvedendo al rispettivo confronto;
- evidenziata l'opportunità di ricalcolare, in fase di VIA, il modello di stima dei volumi di traffico ante e post operam, valutando anche il contributo della popolazione residente entro 300mt da Viale Venezia;
- data indicazione di individuare eventuali misure di controllo della velocità sulla SS 13 nel tratto sotteso alla tangenziale sud di Udine che sarà declassificato;
- data indicazione di valutare l'opportunità di individuare possibili misure di mitigazione riguardanti aree non ricomprese nell'AdP, per le quali si rilevino criticità significative, considerando anche alternative rappresentate da diversi scenari di limitazione/regolamentazione del traffico;
- data indicazione di valutare, in luogo della bretella interrata che collega la S.P. 89 alla S.S. 13 a Campoformido, la possibilità di prevedere un incrocio a rotatoria a raso;
- data indicazione di evidenziare l'eventuale svalutazione dei terreni a seguito del frazionamento, valutando la possibilità di minimizzare gli impatti conseguenti anche attraverso un eventuale riordino, nonché di riconoscere in sede di acquisizione il pregio dei terreni;
- data indicazione di valutare la permeabilità dell'opera per lo svolgimento delle funzioni agricole;
- data indicazione di valutare le eventuali limitazioni e preclusioni di linee di sviluppo future (ad esempio sistemi di irrigazione sostenibili), con l'obiettivo di contenerle e se possibile di superarle;

La Sintesi non tecnica del Rapporto ambientale sia:

- integrata a pagina 30 con le mappe riportate da pag. 162 a pag. 167 del Rapporto ambientale.

Lo studio Analisi di prossimità sia integrato:

- prevedendo nel report apposite mappe che mostrano la distribuzione spaziale della popolazione suddivisa per percentili, a cui è associato il range del delta di esposizione e in particolare permettano di identificare in maniera puntuale la popolazione esposta a volumi di traffico maggiori a 20.000 veicoli/giorno;
- aggiornando l'indice dell'elaborato denominato "Analisi di prossimità della popolazione potenzialmente esposta all'inquinamento atmosferico indotto da traffico a seguito della realizzazione del II lotto della tangenziale sud di Udine";
- aggiornando la tabella 1 di pagina 6 dello Studio di prossimità inserendo sia il dato complessivo di residenti, per singolo Comune, iscritti all'anagrafe sanitaria, sia la sola quota di coloro che sono residenti entro 300mt dalla rete stradale in studio, al fine di avere anche la percentuale di popolazione interessata dallo studio di prossimità;
- richiamando nel testo la formula utilizzata per pesare i diversi volumi di traffico prodotti dai diversi archi stradali;
- inserendo nel report il dettaglio del grado di copertura della georeferenziazione per la popolazione residente nei Comuni in studio al 01 ottobre 2018.

3) Indicazioni per la documentazione da presentare per la valutazione di impatto ambientale relativa del progetto.

La documentazione di VIA del progetto in relazione ai contenuti dello studio di impatto ambientale richiesti dall'allegato VII alla parte seconda del d.lgs. 152, dovrà attenersi alle indicazioni del Rapporto ambientale (paragrafo 7) di VAS e contenere specificamente:

ALTERNATIVE DI PROGETTO

1. Dovrà essere approfondita la valutazione degli effetti ambientali delle alternative di tracciato, da integrare successivamente nell'analisi costi benefici dell'opera. In particolare, una volta inquadrata cartograficamente le diverse soluzioni prospettate, dovranno essere quantificati gli impatti sulle componenti ambientali, da confrontare mediante opportuni indici. La quantificazione dell'impatto sulle diverse componenti può essere diretta (ad esempio, per la componente suolo, mediante l'indicazione della % di suolo impermeabilizzato con le diverse soluzioni) o effettuata mediante indicatori surrogati (ad esempio, per valutare l'effetto sulla salute, mediante l'estensione dell'analisi di prossimità all'alternativa 1).

COMPONENTE ACQUA

1. In considerazione della potenziale interferenza con il flusso idrico derivato nella cassa di espansione dal torrente Cormor in caso di piena, il progetto dovrà prendere in considerazione tutti gli accorgimenti possibili al fine di minimizzare le interferenze con i relativi flussi idrici.

2. Il progetto dovrà tenere conto dei metodi e dei criteri per l'applicazione dell'invarianza idraulica di cui all'articolo 14 della legge regionale 29 aprile 2015 e al regolamento di attuazione approvato con D.Pres. 083/2018.

3. Dovranno essere approfonditi gli impatti sui corsi d'acqua naturali e artificiali interessati dall'opera, anche tenendo conto del recapito delle acque di dilavamento provenienti dalla piattaforma stradale e delle acque di ruscellamento superficiale della campagna circostante.

BIODIVERSITA'

1. Il progetto definitivo dovrà prevedere il mantenimento di aree non infrastrutturate, da riqualificare, tra la bretella che dalla tangenziale sud raggiunge la SS 13 Pontebbana e la ZSC Magredi di Campoformido. In quest'area dovranno essere realizzate apposite barriere, anche vegetali, finalizzate a ridurre le pressioni e limitare il propagarsi dell'inquinamento (atmosferico, acustico, luminoso, del suolo e delle falde) verso la ZSC.

2. In considerazione della parziale riduzione dell'area tampone circostante la ZSC Magredi di Campoformido (fascia di 200 m circostante il sito individuata dalla Rete ecologica regionale di cui alla Piano paesaggistico regionale, categoria di progetto: "da rafforzare"), dovranno essere realizzati interventi di miglioramento ambientale lungo il restante perimetro della fascia esterna al sito.

3. Il progetto dovrà essere accompagnato da uno studio sulle connessioni ecologiche fra aree naturali presenti in un congruo intorno dell'area di intervento (studio della Rete ecologica locale ai sensi del Piano paesaggistico regionale). Tale studio dovrà evidenziare le connessioni esistenti da confermare, quelle da rafforzare e quelle che è necessario realizzare ex novo al fine del mantenimento della funzionalità dell'ecosistema. Particolare attenzione dovrà essere posta al mantenimento del ruolo di corridoio ecologico dei corsi d'acqua e delle relative sponde, con riferimento non solo ai corsi d'acqua di maggiore dimensione (torrente Cormor), ma anche a corsi d'acqua minori, quali rogge e canali irrigui. In funzione delle risultanze di tale studio potranno essere valutate puntuali alternative localizzative o progettuali finalizzate a ridurre la perdita di connettività ecologica.

4. A mitigazione della perdita di corridoi ecologici esistenti e per ridurre il rischio di collisioni con la fauna, dovranno essere realizzati in numero adeguato sovra/sottopassi faunistici, "ecodotti" e recinzioni.

5. Le barriere fonoassorbenti dovranno essere progettate in modo da evitare la collisione dell'avifauna.

6. In fase di progettazione dovranno essere adottate adeguate misure finalizzate a risolvere la problematica relativa all'investimento di anfratti in migrazione riproduttiva segnalata lungo la strada tra Campofornido e Carpeneto.

7. A parziale compensazione del consumo di suolo dovrà essere prevista la dismissione ed il recupero ambientale delle aree occupate da infrastrutture non più funzionali perché in parallelo o comunque con funzioni analoghe a quelle di nuova realizzazione. Per mitigare la perdita di servizi ecosistemici e in particolare la riduzione delle funzioni di stoccaggio e sequestro del carbonio svolte dalle superfici che verranno impermeabilizzate, dovranno essere effettuati interventi di riforestazione su superfici adeguate a compensare i servizi ecosistemici del suolo consumato.

8. Devono essere previste misure di compensazione della nuova occupazione di habitat naturali e seminaturali mediante il recupero in misura almeno equivalente di altre aree sigillate o degradate. A tal fine dovrà essere effettuato un bilancio delle superfici di aree naturali e seminaturali interferite dall'infrastruttura, distinte per tipologia, mediante la produzione di una carta degli habitat di dettaglio dell'area di intervento, secondo la legenda del Manuale degli habitat FVG, in scala adeguata per evidenziare anche piccole porzioni di habitat, quali siepi, boschetti, prati, piccole zone umide, ecc. Le fasce boscate e le quinte arboree da ricostituire dovranno essere realizzate non solo parallelamente all'opera, ma anche secondo linee di intersezione, finalizzate a ricreare le connessioni ecologiche e a indirizzare la fauna verso le aree di residua permeabilità.

9. Prima della stesura del progetto definitivo dovranno essere concordati con il Servizio biodiversità, sulla base di idonee planimetrie che identifichino le superfici dei prati interferiti suddivisi per tipologia, gli interventi compensativi di cui all'art. 5 della L.R. 9/2005, da realizzarsi su superfici almeno pari a quelle ridotte, non ricomprese nell'inventario dei prati stabili e secondo le modalità riportate nell'allegato C della L.R.9/2005.

PAESAGGIO

1. A mitigazione degli impatti paesaggistici dovrà essere previsto l'inserimento di elementi naturali (siepi, boschetti, ecc.), lungo i percorsi ciclabili esistenti intercettati dall'infrastruttura e lungo i percorsi realizzati ex novo (nuova pista ciclabile di cui all'azione 1.3.4 dell'AdP). Lungo i percorsi ciclabili dovrà inoltre essere prevista la valorizzazione dei punti panoramici esistenti e il ripristino di varchi visuali verso quinte visive.

2. In relazione alla Rete dei beni culturali, la progettazione della tangenziale dovrà tener conto di conservare il senso e il valore del paesaggio riferito al complesso storico-artistico della Villa Savorgnan – Moro (ora Job) nella frazione di Zugliano.

3. In fase di progettazione si dovrà tenere conto delle misure di mitigazione dell'impatto paesaggistico evidenziate nelle Relazioni paesaggistiche delle varianti ai PRGC dei Comuni di Pozzuolo del Friuli, Campofornido, Lestizza e Basiliano e, per le aree tutelate, delle prescrizioni d'uso di cui agli artt. 23 c.8, 28 c.13 e 31 c. 6 delle NTA del PPR.

INQUINAMENTO ATMOSFERICO, IMPATTO ACUSTICO e MISURE DI MITIGAZIONE

1. Dovrà essere presente una valutazione numerica dell'impatto in termini di qualità dell'aria, anche in relazione ai limiti di legge per i diversi inquinanti, per gli ambiti laddove sia previsto un peggioramento legato all'incremento del flusso veicolare.

2. Dovranno essere indicati i tratti stradali che si stima possano caricarsi a seguito della realizzazione dell'opera e la valutazione puntuale della popolazione residente in prossimità dei singoli tratti stradali al fine dell'adozione di specifiche misure progettuali atte a ridurre l'impatto atmosferico.

3. Dovrà essere presente una valutazione numerica dell'impatto acustico ai recettori residenziali ed eventuali recettori sensibili, anche in relazione ai limiti di legge, per gli ambiti laddove sia previsto un peggioramento legato all'incremento del flusso veicolare. Dovrà essere presente uno

specifico approfondimento in tema di impatto acustico per gli abitati di Zugliano e Terenzano al fine di prevedere adeguate misure di mitigazione.

4. Il progetto dovrà essere accompagnato da uno studio concernente le specifiche misure di mitigazione da adottare a tutela della salute umana in considerazione dell'inquinamento atmosferico e acustico derivante dall'incremento di traffico generato dalla Tangenziale sud con riferimento ai territori compresi nell'Accordo di programma ma anche a quelli non compresi ma interessati da tratti stradali in cui a causa dell'effetto "richiamo" e "rilascio" vi sarà un aumento (quali ad es. Comuni di Udine e Passignano di Prato tratte stradali in entrata a Udine dal nodo 823 in poi; arco stradale dal nodo 804 al 1006). Le misure potranno riguardare, a titolo esemplificativo, la messa in opera di barriere fonoassorbenti; l'utilizzo di asfalto fonoassorbente; l'utilizzo di elementi isolanti degli edifici particolarmente esposti; la previsione di barriere vegetali antinquinanti pluristratificate; la messa a sedime, lungo i margini della nuova via, di nuove aree prative e boscate di compensazione; lo sviluppo di un servizio di trasporto pubblico locale; misure di limitazione e regolamentazione del traffico quali controllo della velocità sulla SS13 nel tratto sotteso alla tangenziale che sarà declassificato, nei tratti pericolosi, negli innesti lungo il percorso, riduzione della velocità di circolazione; limitazioni al traffico pesante; valutazioni di soluzioni costruttive alternative quali gallerie foniche o tratti in trincea coperti.

MONITORAGGIO

1. Nel monitoraggio delle componenti ambientali e delle azioni di AdP da impostare secondo quanto previsto dal RA e dalle Linee guida generali ARPA FVG, i dati di monitoraggio relativi alla qualità dell'aria dovranno sempre essere associati dal relativo dato di volume di traffico. L'ambito territoriale del monitoraggio andrà esteso anche ai territori non indagati e non ricompresi nell'Adp, che potrebbero essere interessati da incremento di traffico.

4) Correzioni errori materiali e refusi nei documenti di VAS

Gli errori materiali e i refusi nei documenti di VAS vanno corretti così come riportato nel documento istruttorio "Valutazione pareri e osservazioni della consultazione pubblica di VAS dell'Accordo di programma per la realizzazione del collegamento della SS13 Pontebbana e A23-Tangenziale Sud di Udine – Il Lotto".

- b) Il documento "Valutazione pareri e osservazioni della consultazione pubblica di VAS dell'Accordo di programma per la realizzazione del collegamento della SS13 Pontebbana e A23- Tangenziale Sud di Udine – Il Lotto" dd. 15 marzo 2019 e la relazione del Servizio valutazioni ambientali dd. 15 marzo 2019, sono rispettivamente gli allegati 1 e 2 alla presente deliberazione e ne costituiscono parte integrante e sostanziale.
- c) La presente deliberazione viene trasmessa al Servizio lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione al fine di provvedere agli obblighi di informazione di cui all'art.17 del d.lgs. 152/2006.

IL VICEPRESIDENTE

IL SEGRETARIO GENERALE



Delibera n° 439

Estratto del processo verbale della seduta del
19 marzo 2019

oggetto:

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA PER LA REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO DENOMINATO "COLLEGAMENTO DELLA SS 13 PONTEBBANA E A 23 – TANGENZIALE SUD DI UDINE II LOTTO"- RIAVIATO CON DGR 526/2018.

Massimiliano FEDRIGA	Presidente	assente
Riccardo RICCARDI	Vice Presidente	presente
Sergio Emidio BINI	Assessore	presente
Sebastiano CALLARI	Assessore	presente
Tiziana GIBELLI	Assessore	assente
Graziano PIZZIMENTI	Assessore	presente
Pierpaolo ROBERTI	Assessore	assente
Alessia ROSOLEN	Assessore	assente
Fabio SCOCCIMARRO	Assessore	assente
Stefano ZANNIER	Assessore	presente
Barbara ZILLI	Assessore	presente

Gianfranco ROSSI Segretario generale

In riferimento all'oggetto, la Giunta Regionale ha discusso e deliberato quanto segue:

Protocollo e Data di arrivo		N. Progr.
Proponente osservazioni		
IPSO s.r.l. - Società unipersonale del gruppo SOM S.p.A. di Udine	0010883 TERINF/GEN-A dd 11/02/2019	
	8	

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
1	<p>La scrivente è proprietaria dell'area sita in Campoformido, SS. 13 Pontebbana al km.122+743 - via Principe di Udine, 63, catastalmente individuata al fg. 10 part. 322-1037, su cui sorge un impianto carburanti e autolavaggio;</p> <p>- in Comune di Campoformido, all'interno del centro abitato formalmente delimitato, il progetto in oggetto prevede una bretella di collegamento tra la SS13 e la A23 totalmente interrata, che ricade parzialmente sulla ns. part. n. 1037.</p> <p>Ciò premesso la scrivente Società si permette sottoporre studio progettuale di variante che allega, in sintesi prevedendo in luogo della bretella interrata un incrocio a rotatoria a raso, ed a tal fine formula le seguenti osservazioni:</p> <p>1) Elementi tecnico - progettuali</p> <p>Si chiede di considerare i vantaggi esecutivi ed il conseguente minore impatto economico della variante proposta, in quanto la rotatoria consentirebbe di:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. limitare le aree di esproprio, in quanto va ad occupare una minore superficie complessiva; 2. ridurre in maniera ragguardevole il volume delle terre e rocce da scavo, con meno mezzi in circolazione e minor trasporto a rifiuto/riutilizzo; 3. ridurre il tragitto complessivo di circa 600 m. di strada interrata; 4. ridurre l'impatto del cantiere sulla viabilità durante il corso dei lavori, in quanto consentirebbe il normale flusso viario in ogni arco di lavorazione; 5. ridurre i tempi di realizzazione con evidenti benefici sotto l'aspetto economico e ambientale. 	<p>L'osservazione è inerente la fase progettuale dell'opera. In fase di VIA potrà essere proposta la soluzione alternativa relativa all'intersezione tra la bretella che collega la S.P. 89 alla S.S. 13 a Campoformido.</p> <p>Pertanto, i contenuti sopracitati saranno sviluppati in sede di VIA. Si ritiene utile specificare nel RA le osservazioni presentate da IPSOM s.r.l.:</p> <p>A tal fine, il paragrafo 7.1 "Considerazioni finali e indicazioni progettuali" riporterà i suggerimenti contenuti nell'osservazione.</p> <p>L'OSSERVAZIONE È ACCOLTA</p>	<p>Si integri il paragrafo 7.1 "Considerazioni finali e indicazioni progettuali" con i suggerimenti contenuti nell'osservazione:</p> <p>- valutare, in luogo della bretella interrata che collega la S.P. 89 alla S.S. 13 a Campoformido, di prevedere un incrocio a rotatoria a raso.</p>

Nota	Argomentazione	Deduzioni istruttorie	Modifiche proposte in accoglimento dell'osservazione
2	<p>2) Ambiente - biodiversità</p> <p>Attualmente il tracciato in esame si snoda su terreni censiti come prati stabili ricadenti in siti Natura 2000. Su tali superfici sono in atto misure di conservazione la cui violazione prevede sanzioni e l'obbligo del ripristino. Il pubblico interesse dell'opera costituisce deroga in assenza di alternative. In tale contesto si concretizza il progetto della rotonda, volto alla riduzione della superficie a prato stabile da modificare e successivamente da ripristinare. L'alternativa proposta riduce notevolmente l'impatto sull'ambiente mantenendo inalterato per quanto possibile il paesaggio.</p>	<p>Si vedano le deduzioni istruttorie del precedente punto 1</p>	
3	<p>3) Impatto economico sulle attività esistenti</p> <p>Preme infine evidenziare l'impatto che lo svincolo interrato avrebbe sull'attività dell'impianto di distribuzione carburanti attualmente gestita da terza Ditta, in quanto l'esproprio della part. n. 1037 comporterebbe la perdita della corsia di accumulo mezzi attualmente indispensabile all'attività di autolavaggio. L'attrezzatura per il lavaggio mezzi pesanti qui installata, con ingenti investimenti del Gestore, è una delle poche in provincia di Udine e, grazie anche agli spazi puntualmente progettati, è un'attività ben consolidata che consente una globale redditività dell'impianto carburanti senza la quale andrebbe in crisi la sostenibilità economica dell'intero punto vendita.</p>	<p>Si vedano le deduzioni istruttorie del precedente punto 1</p>	