

Al Ministero della Transizione Ecologica
Dipartimento sviluppo sostenibile
Direzione generale valutazioni ambientali
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS
VA@pec.mite.gov.it

Al Ministero della Transizione Ecologica
Commissione tecnica VIA / VAS
ctva@pec.minambiente.it

Alla Direzione Centrale difesa dell'ambiente, energia e
sviluppo sostenibile
Servizio valutazioni ambientali
ambiente@certregione.fvg.it

e p.c. Alla Direzione Centrale infrastrutture e territorio
Servizio pianificazione paesaggistica, territoriale e
strategica
territorio@certregione.fvg.it

Alla Direzione centrale risorse agroalimentari, forestali e
ittiche
Servizio biodiversità
biodiversita@certregione.fvg.it

Al Comune di Campoformido
pec protocollo@pec.comune.campoformido.ud.it

Al Comune di Basiliano
comune.basiliano@certgov.fvg.it

Al Comune di Lestizza
comune.lestizza@certgov.fvg.it

Oggetto: Valutazione di Impatto Ambientale statale per il progetto: "Collegamento tra la S.S. 13 Pontebbana e la A23 - Tangenziale Sud di Udine (II lotto)" in Comune di Basiliano, Lestizza, Campoformido e Pozzuolo del Friuli.

In merito alla procedura di Valutazione di impatto ambientale di cui all'oggetto, si comunicano le seguenti osservazioni, proposte e richieste:

- 1) il previsto percorso interessata una notevole superficie della rarissima formazione vegetale del prato stabile, prevalentemente della tipologia del magredo evoluto in buono o ottimo stato di conservazione (habitat di interesse comunitario) con presenza della specie di interesse comunitario *Gladiolus palustris*;
- 2) l'importanza dei magredi è universalmente riconosciuta, per il valore naturalistico, paesaggistico, agronomico, storico, culturale, di fissazione e accumulo del carbonio, di protezione del suolo;
- 3) il progetto prevede il trapianto delle zolle delle superfici intercettate dal cantiere, su aree appositamente preparate, in prossimità di superfici prative esistenti;

- 4) il trapianto delle zolle è una operazione utile alla salvaguardia delle specie vegetali, ma risulta comunque critica a causa di vari fattori (principalmente meteorologici, operativi e biologici – specie infestanti favorite dal movimento terra), di cui fruire solo in casi estremi (come una difficile operazione chirurgica o una cura con sostanze con gravi effetti collaterali) ricercando prima soluzioni alternative.

C'è anche da tenere in considerazione che mai potrà essere effettivamente ripristinato l'insieme di migliaia di specie diverse di organismi viventi, la stragrande maggioranza dei quali non è stata indagata (risultano considerati solo i vertebrati, ma non la numerosa serie di impollinatori, apoidei e altri).

5) la possibilità di deroga alla legge regionale n 9/2005 di tutela dei prati stabili naturali, per il caso di formazioni diverse dagli arrenatereti intercettate dal previsto percorso (sia della tangenziale vera e propria, sia soprattutto della bretella di collegamento) è limitata ai casi in cui **manchino soluzioni alternative**. Non è logico ammettere che problematiche amministrative (per es. vincoli da vigente piano regolatore) limitino le possibilità alternative, qualora tecnicamente fattibili.

Si ritiene pertanto opportuno e necessario che venga valutata con la dovuta attenzione ed evidenza l'alternativa di **spostare gli assi stradali di alcune decine di metri, o di realizzare tratti in galleria**, per evitare l'intercettazione dei prati stabili.

L'esame della documentazione evidenzia che non vi è stata alcuna valutazione preventiva per evitare i prati (pensando alla deroga), e si è progettato come se il territorio fosse omogeneamente costituito da banali seminativi, e non fossero presenti, in concentrazione decisamente più abbondante che nel resto del territorio, importanti habitat e specie di interesse comunitario **anche fuori dalla ZSC**. È comprensibile la difficoltà di progettare rimanendo entro limiti di geometria prestabiliti (per es. raggi di curvatura) ma il vincolo di sviluppo sostenibile di cercare alternative non pare sia proprio stato considerato. Pare infatti assurdo intercettare **così marcatamente** l'ottimo magredo evoluto individuato con il numero 107 del ctr 066150 (situato presso la statale 13, **all'imbocco della bretella di Campoformido**), mentre sarebbe altrettanto fruibile la possibilità di posizionamento dell'arteria in aderenza (se non in sostituzione) di via Bonazzi, interferendo con la superficie prativa in maniera molto più marginale. Molto meno impattante e conservativa sarebbe il posizionamento **in galleria** (scavo con talpa), che risolverebbe anche i problemi di mascheramento e riduzione del rumore che verrà subito dai residenti in via Bonazzi, e permetterebbe maggior libertà di posizionamento. Tale soluzione sarebbe auspicabile.

Nel caso di scelta di un percorso superficiale, pare molto opportuno limitare l'occupazione di spazio per scarpate e barriere antirumore, realizzando muri verticali e barriere localizzate. La realizzazione di una barriera a tutela della ZSC in mezzo al prato (con degrado dell'habitat di interesse comunitario esterno all'area Natura 2000) appare assurda e mal valutata in fase di VAS.

Si tenga presente che l'estensione (di superficie prativa e di home range per le specie, in particolare impollinatori) è un elemento fondamentale per la salvaguardia della biodiversità. La limitazione di estensione può avere effetti non proporzionali ma più intensi, in particolare nella gravissima situazione di declino di tutte le specie legate all'agricoltura tradizionale.

Un'altra considerazione inerente il tracciato riguarda la parte di tangenziale da realizzare **a sud della discarica**. Una limitata modifica del percorso permetterebbe di evitare i prati, senza doverli intercettare inspiegabilmente.

Fra le alternative di percorso, decisamente preferibile quella che lascia i prati verso nord, in modo che l'arteria non costituisca barriera ecologica rispetto al nucleo dei prati della ZSC e quelli circostanti. Il movimento degli insetti impollinatori, in particolare apoidei, effettuato per la fruizione degli habitat settentrionali e per la riproduzione, avverrebbe nel periodo di punta di fruizione della strada, con l'evidente rischio di collisione fra insetti e automezzi.

Una considerazione generale riguarda le compensazioni dovute all'impatto dell'opera. Si comunica di ritenere che quelle relative ai trapianti delle zolle di prato siano degli obblighi di legge, per il mantenimento delle superfici a prato, con bilancio comunque negativo viste le incognite degli interventi e l'impossibilità di ricreare le condizioni preesistenti.

E' parere dello scrivente che debbano venir messe in pratica delle **vere compensazioni ambientali** all'impatto dell'opera, che solo in parte possono coincidere con il ripristino a prato delle scarpate delle trincee e dei rilevati (troppo vicine al flusso stradale per poter essere considerate sufficienti). Si consideri comunque estranei alla compensazione dovuta all'impatto dell'opera gli interventi di semina con materiale di propagazione delle essenze di prato stabile o fieno maturo, perché già imposizione di legge. Infatti, l'**art. 7 - Interventi di recupero e rinverdimento - della l.r.9/2005** prevede l'obbligatorietà dell'impiego, qualora disponibili, di sementi provenienti da prati stabili naturali per gli interventi di recupero tramite rinverdimento di aree alterate dalla realizzazione di opere stradali, discariche, bacini di laminazione e altre opere pubbliche. Sarebbe paradossale che a seguito di defatiganti procedure di valutazione che coinvolgono numerosissime strutture pubbliche, non venisse tenuto conto della possibilità di minimizzare effettivamente il danno ambientale agli habitat di interesse comunitario. Confidando in una attenta valutazione della presente e possibilmente nell'accoglimento delle proposte, si porgono cordiali saluti.

Udine, 8/6/2022

Prof. Carlo Bressan
Documento firmato digitalmente