

Buongiorno,

in merito all'oggetto, in qualità di segretario incaricato del Comitato per la Difesa del Territorio di Pozzuolo del Friuli e del suo presidente prof. Carlo Alberto Beltrami, allego alla presente una ulteriore OSSERVAZIONE.

Porgo cordiali saluti e resto in a disposizione per eventuali richieste.

Allegati:

1 - modulo delle osservazioni

2- Carta d'identità del Presidente

3 - Testo delle osservazioni

4 - Raccolta degli allegati da A a P

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Il/La Sottoscritto/a **CARLO ALBERTO BELTRAMI**

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione:

COMITATO PER LA DIFESA DEL TERRITORIO DI POZZUOLO DEL FRIULI

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti NUOVE osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
- Progetto, sotto indicato.

Collegamento tra la S.S.13 Pontebbana e la A23 - Tangenziale Sud di Udine (II lotto)

Codice procedura 7898

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Rispetto delle norme in materia di progettazione di opere pubbliche

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro (specificare)

TESTO DELL' OSSERVAZIONE (testo completo nell'Allegato 3)

Riassunto: nella riunione del Consiglio comunale di Campoformido del 21 settembre 2021 sono intervenuti l'ass. regionale alle infrastrutture Pizzimenti, direttori, funzionari e tecnici regionali, il responsabile del progetto di Autostrade Venete e i sindaci dei comuni interessati all'opera compreso quello di Udine, Fontanini, ex sindaco di Campoformido ed ex presidente della Regione FVG. Le affermazioni di alcuni di essi forniscono lo spunto per comprendere meglio come la Regione FVG, per realizzare questo progetto, stia navigando alla cieca, in mancanza di molti degli elementi indispensabili che dovrebbero di fatto accompagnare e giustificare il progetto di un'opera stradale totalmente ex-novo di queste dimensioni e di questo impatto.

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso di validità

Allegato 3 - Testo dell'osservazione

Allegato 4 – Raccolta di documentazione a cui fa riferimento il testo dell'osservazione: A1, A2, A3, B, C1, C2, D1, D2, E, F, G, H, I, L, M, N, O, P1, P2.

Zugliano, 22 luglio 2022

Il dichiarante

Prof Carlo Alberto Beltrami



Comitato per la difesa del territorio del comune di Pozzuolo del Friuli

via conceria, 2 – 33050 ZUGLIANO (UD) - pec: bruno.repezza@pec.it

Spett.
Ministero della Transizione ecologica
Direzione generale Valutazioni ambientali

a mezzo Pec: VA@pec.mite.gov.it

Alla cortese attenzione del dott. Carlo di Gianfrancesco cress-5@mite.gov.it

Oggetto: Collegamento tra la SS 13 Pontebbana e la A 23 – Tangenziale sud di Udine II lotto – ulteriori osservazioni sulle carenze del procedimento e del progetto.

Il Comitato per la Difesa del Territorio (CDT) di Pozzuolo con sede a Zugliano, via Conceria 2/a, C.F. 94055770302, in merito alla procedura di VIA dell'opera in oggetto, presenta le seguenti ulteriori osservazioni sulle carenze di procedimento e di progetto.

Premessa

Il 21 settembre 2021 il Sindaco del Comune di Camporotondo, su richiesta della minoranza, ha convocato un consiglio comunale aperto sul tema della viabilità ed in particolare sullo stato di avanzamento dei lavori per la realizzazione del II Lotto della Tangenziale sud di Udine.

All'incontro hanno partecipato l'Assessore regionale alle infrastrutture, accompagnato da funzionari e tecnici regionali, consiglieri regionali e tutti i sindaci dei comuni coinvolti dai lavori di questa nuova opera stradale.

Le dichiarazioni messe a verbale, qui richiamate, confermano le carenze del progetto e del procedimento che sono già state segnalate, in parte, con precedenti osservazioni.

Osservazione n. 1 – Mancanza dell'INTESA Stato-Regione, art.2, c.3, lettera f), del D. Lgs. 111/2004

Domanda del consigliere comunale Fontanini, già Vicesindaco, che chiede perché il II lotto della Tangenziale sud "è divenuta nazionale, chi ha scelto che sia di interesse nazionale" (pag. 6 del processo verbale, di cui all'allegato A3)

Risposta dell'ing. Gobbino, funzionario regionale (pag. 6 del processo verbale, di cui all'allegato A3)

"...è il completamento della tangenziale sud di Udine. Il primo lotto è una strada statale a gestione regionale, il secondo lotto è una strada statale a gestione regionale. Soprattutto è il collegamento con il sistema tent, [TEN-T: Trans European Transport Network], come si dice, cioè con il sistema autostradale, è una strada, è una direttrice di livello nazionale. È così. Cioè non è che ce lo siamo inventati noi, è un fatto funzionale..."

Risposta dell'ing. Gobbino, funzionario regionale, (pag. 12 del processo verbale, di cui all'allegato A3)

“Sì, volevo solo aggiungere due cose per il Sindaco di Basiliano. Allora la riqualificazione di cui si parlava nella parte sottesa poi di Pontebbana della Tangenziale sud di Udine. Seguirà tra virgolette la declassificazione una volta che sarà realizzata poi [la tangenziale sud] di Udine, da declassificazione, vuol dire che quella strada non sarà più statale, senz'altro potrà essere regionale, ma magari anche di meno, chi lo sa....”.

Osservazioni del Comitato

Le risposte del funzionario regionale costituiscono l'ulteriore prova che i consiglieri comunali e i sindaci hanno ratificato l'Accordo di programma (ADP) per la realizzazione del Collegamento tra la SS 13 Pontebbana e la A 23 – Tangenziale sud di Udine Il lotto, inserendola nei rispettivi piani regolatori, senza sapere come sarà classificata questa nuova strada (statale o regionale?). Inoltre, la stessa Regione non sa ancora come e quale tratto della SS 13 Pontebbana tra Basagliapenta e Udine sarà declassificato (vedasi figura P1), fattore questo essenziale per sgravare il traffico dai centri abitati. Appare evidente come ai proponenti non sia chiaro quali siano le specifiche esigenze che il progetto vuole soddisfare e tantomeno quali siano le prestazioni che lo stesso deve fornire. Aspetti fondamentali che devono caratterizzare tutte le opere pubbliche secondo quanto dispone l'art. 23 del D. Lgs. 50/2016, che riprende la precedente legislazione in materia di lavori pubblici (art. 165 del D. Lgs. 163/2006). **In definitiva manca lo scopo dell'opera, che potrà ricavarsi completamente solo dall'intesa tra il proprietario (lo Stato) e il gestore (la Regione).**

Tenuto conto che l'avviso al pubblico (MiTE-2022-0040046) prevede che *“La tipologia di procedura autorizzativa necessaria ai fini della realizzazione del progetto è regolata dall'art. 27 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i. e l'Autorità competente al rilascio è la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia”*, si invita codesta rispettabile autorità ministeriale a richiedere un parere alla competente Direzione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili per sapere:

- a) se la procedura di VIA e la successiva fase autorizzativa riguardante il progetto del collegamento tra la SS 13 Pontebbana e la A 23 Tangenziale sud di Udine Il lotto possono concludersi in assenza dell'intesa prevista dall'art. 2, c. 3, lettera f), del D. Lgs. 111/2004, come meglio specificata dall'art. 2, c. 2, del vigente protocollo d'intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e la Regione FVG, (vedasi allegato C2);
- b) se la procedura espropriativa relativa all'opera in oggetto sia di competenza statale o regionale, poiché il sopra indicato protocollo d'intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e la Regione FVG ed in particolare l'art. 8 (vedasi allegato C2) non è applicabile alle opere nuove che comportano variazioni sostanziali delle strade di tabella b), come nel caso del progetto del Il lotto della Tangenziale sud, chiarendo anche se l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, di cui al Decreto del Presidente della Regione FVG n. 180/pres. del 18.12.2020, possa considerarsi pienamente efficace in assenza dell'intesa prevista dall'art. 2, c. 2, del medesimo protocollo;
- c) se invece, l'intero procedimento avviato dalla Regione FVG per l'opera in oggetto, sia allo stato attuale privo di efficacia, poiché subordinato necessariamente alla revisione del D. Lgs 111/2004, in considerazione del fatto che, come già segnalato nelle precedenti osservazioni, la stessa Regione con la delibera di generalità n. 527 del 01.04.2021 ha approvato lo schema di *“Norme di attuazione dello Statuto speciale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia recanti modifiche al D. Lgs. 111/2004, in materia di viabilità”*, riconoscendo che tali modifiche si rendono necessarie per fornire coerenza e coordinamento, anche a livello normativo rispetto alla

situazione di fatto, prevedendo l'inserimento di nuovi tratti di strada (si tratta anche del II lotto della Tangenziale sud?) la modifica di precedenti dati e anche la trasposizione di strade dallo Stato alla Regione e viceversa (si intende anche il tratto della SS13 tra Basagliapenta e Udine che dovrebbe essere declassificato?) – (vedasi pag. 70 allegato E).

Ad avviso dello scrivente Comitato, l'intesa, trattandosi di atto riguardante la programmazione e la pianificazione di un'opera nuova, da sottoscrivere ai sensi dell'art, 2, c. 2, del protocollo sopracitato (allegato C2), avrebbe dovuto preventivamente:

- definire obiettivi, tempi e modalità di realizzazione dell'opera e la conseguente declassificazione del tratto sotteso della SS 13 Pontebbana da Basagliapenta a Udine;
- inquadrare il tratto del II lotto della Tangenziale sud di Udine costituente variante alla statale 13, comprese le sue possibili alternative, nell'ambito di un progetto complessivo di ammodernamento della stessa SS 13 per l'intero tratto che collega Pordenone a Udine, o almeno quello tra Codroipo e Udine;
- uniformare la documentazione predisposta ai fini della VAS e della VIA a quella in uso per la realizzazione delle strade statali.

Si segnala che altri progetti di strade statali sottoposti a VIA, pubblicati su codesto sito istituzionale, sono opportunamente corredati dal piano particellare d'esproprio, dalla relazione giustificativa delle indennità, dal documento di fattibilità delle alternative, etc.

Nel caso del II lotto della Tangenziale sud di Udine invece, la carenza dello studio delle alternative è stato più volte segnalato sia dallo scrivente Comitato, sia ora dal Ministero della Cultura con una specifica richiesta di integrazione della documentazione.

Osservazione n. 2 – Mancanza di volontà di effettuare un serio STUDIO DELLE ALTERNATIVE

Ma tali alternative sarebbero già state valutate (?) secondo quanto afferma l'ing. Pella (pag. 17 del verbale di cui allegato A3).

“Mi riaggancio ancora un momentino alla domanda che ha fatto anche che il Sindaco di Basiliano relativamente alle osservazioni che erano state recepite nell'accordo di programma..... nello studio di impatto ambientale vengono inserite tutte le cose che erano diventate prescrizioni nella formazione dell'accordo di programma. Quindi in realtà se voi andate ovviamente sul sito della Regione a vedere le prescrizioni che avevano accompagnato l'accordo fra queste ci sono quelle di valutare la possibilità, quindi noi le metteremo come alternative valutate, no?”

Osservazioni del Comitato

Le dichiarazioni dell'ing. Pella confermano che il progetto del II lotto della Tangenziale sud di Udine è di vecchia concezione. Lo studio delle alternative è visto come mero atto burocratico e non come occasione per migliorare il tracciato e la qualità progettuale. Queste dichiarazioni, in buona sostanza, riflettono una delle tante contraddizioni presenti nel progetto del II lotto della Tangenziale sud: la delibera di G.R. 1000/2021 (si tratta dell'estensione dell'incarico per la predisposizione della documentazione di VIA, di cui agli allegati D1 e D2) ha chiaramente evitato di recepire completamente le prescrizioni previste dalla precedente delibera di G.R 439/2019. Eppure, la medesima delibera 439/2019 prevede, tra le altre cose, che *“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”* (vedasi allegato N).

Tutto ciò premesso, tenuto conto dei quesiti posti con l'osservazione n. 1),

visto il documento depositato al n. 1207S0400001_Pratica_prati_stabili_2021_ avente ad oggetto: art. 5, Legge Regionale 29.04.2005, n. 9 e successive modifiche ed integrazioni (Norme regionali per la tutela dei prati stabili naturali) - richiesta di riduzione in deroga di superfici a prato stabile naturale, in cui si dichiara che si tratta di *“interventi di rilevante interesse pubblico e mancanza di soluzioni alternative”*;

tenuto conto anche delle disposizioni dell'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva «habitat» che impone che i pregiudizi all'integrità di una zona speciale di conservazione, pur se giustificati, siano autorizzati solo se sono realmente inevitabili, vale a dire in mancanza di soluzioni alternative” (vedasi pag. 20 allegato H);

appreso che, come sopra riportato a verbale, *“le alternative sarebbero già state valutate”* poiché l'ADP avrebbe previsto non di valutarle concretamente, ma solamente di valutarne la possibilità; si chiede se, ad avviso di codesta rispettabile autorità e della competente Direzione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, la dichiarazione di rilevante interesse pubblico e la fase autorizzativa del progetto del II lotto della Tangenziale sud di Udine, appurato che la stessa sarà classificata strada statale, sono da considerare atti propri di competenza dell'autorità regionale, di cui all'avviso al pubblico Mite-2022-0040046, o al contrario dell'autorità statale competente.

Osservazione n. 3 – Mancanza di rispetto per le Leggi e per i poteri dello Stato

Dichiarazione del Sindaco di Udine (pag. 29 del verbale di cui all'allegato A3)

“...Qui bisognerebbe parlare di cose successe nel passato, della Sovrintendenza, soprattutto che è stata la causa di tutto perché se siamo ancora qua ad aspettare è perché la Sovrintendenza dei beni ambientali ha messo un vincolo ad un campo di granoturco che faceva da pandan ad una villa in quel di Zuliano da lì è partito tutto e tutto si è bloccato, nel senso che è stato fermato tutto. Purtroppo sono passati tanti anni, i soldi sono lievitati e la strada è ancora da realizzare...”

Osservazioni del Comitato

Per approfondire le conoscenze in merito al vincolo monumentale su Villa Job, consigliamo la lettura dell'allegato G. In particolare, si richiama il punto della relazione dove viene *“rimarcato l'importante rapporto tra il palazzo e la proprietà retrostante rimasta inalterata nella sua ampia dimensione che tutela verso sud la prospettiva del palazzo stesso e di tutto il borgo storico di Zugliano”*.

Inoltre, riteniamo opportuno ricordare alcuni fatti salienti accaduti in passato.

Il Consiglio d'Amministrazione di ANAS, in data 8 marzo 2007, approvò il progetto definitivo del II lotto della Tangenziale sud di Udine e il cronoprogramma per la sua realizzazione, con spese a totale carico dello Stato (vedasi allegato B).

L'ANAS avrebbe realizzato l'opera in due stralci funzionali:

-il primo stralcio con maggior celerità, collegando il casello della A23 alla SR 353 (è opportuno ricordare che questo primo stralcio non sarebbe stato altro che il completamento del I lotto rimasto incompiuto per l'esaurimento dei fondi disponibili);

-il secondo stralcio, ovvero la variante alla SS 13, si sarebbe realizzato successivamente all'ottenimento, tra le altre, dell'autorizzazione prevista dall'art. 21 del D. Lgs. 42/2004 (Codice dei Beni Culturali), trattandosi di lavori da eseguirsi su beni culturali tutelati, o a seguito dell'attivazione, per lo stesso scopo, della conferenza di servizi prevista dall'art. 25 del medesimo D. Lgs. 42/2004.

I fautori di questa opera dovrebbero porsi una serie di domande sul perché all'epoca la Regione non ha sostenuto la proposta di ANAS e perché la stessa 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, come al contrario annunciava la medesima delibera 418/2009 motivando così la realizzazione dell'opera a proprie spese (vedasi allegato L). Si ricorda che ANAS non era più competente della sola gestione delle strade statali di tabella b), poiché funzione trasferita alla Regione. E ancora, perché 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.

I fatti ci dicono che la mancata realizzazione dell'opera non è addebitabile al vincolo monumentale, ma al mancato rispetto delle norme di attuazione dello Statuto regionale in materia di viabilità. Anche in assenza del vincolo su Villa Job, la Regione FVG non avrebbe potuto realizzare il II lotto della Tangenziale sud di Udine. Avrebbe potuto realizzarla di fatto, ma non diritto e la prova è contenuta nelle seguenti delibere di Giunta regionale:

- n. 418/2009 (allegato L);
- n. 467/2021 (allegati C1 e C2);
- generalità n. 527 del 01.04.2021 (allegato E).

Di diritto la Regione potrebbe realizzare, fatto salvo lo studio approfondito delle alternative, una strada regionale con caratteristiche similari, che si potrebbe chiamare "SR Basagliapenta – Casello A23", 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 declassamento, però, non ci potrà mai essere un vero e duraturo alleggerimento del traffico sugli abitati di Campofornido e Pasian di Prato, da qui la necessità dell'intesa, o della modifica del decreto 111/2004.

A proposito di errori e responsabilità, questo Comitato ha già sollevato in passato il problema del mancato rispetto delle disposizioni del D. Lgs. 111/2004; la Presidente Serracchiani, nel 2017, rispose che: *"Solamente a seguito della stipula e della ratifica dell'accordo di programma, si potrà comunicare al Ministero delle Infrastrutture, ai sensi del protocollo siglato nel 2009 per la gestione della rete di tabella b), l'iter procedurale previsto dal D. Lgs. 111/2004 per la realizzazione dell'opera che potenzia e integra la rete medesima"* (vedasi allegato M).

Merita ricordare che, quando è stata scritta questa risposta, il protocollo, di durata quinquennale, era già scaduto da tre anni (vedasi allegati C1 e C2).

Il Comitato, contestando queste affermazioni, aveva replicato: *"... siamo stupiti che il completamento della Tangenziale sud sia inquadrato come mero atto gestionale di competenza regionale, al pari della realizzazione di una qualsiasi rotatoria o altra opera manutentiva. Eppure, l'art. 2 del D. Lgs 111/2004 riserva allo Stato la pianificazione, la programmazione e la progettazione della rete stradale nazionale ed è sempre di competenza dello Stato ricercare l'intesa con la Regione per quanto riguarda la pianificazione e la programmazione delle strade statali di tabella B, affidate in gestione alla Regione FVG. Si tratta di norme fondamentali, di attuazione dello Statuto speciale della nostra Regione, che vengono completamente disattese"*.

Oggi possiamo tranquillamente affermare che le delibere sopra indicate 467/2021 e 527/2021 confermano quanto questo Comitato va sostenendo da diversi anni e nel contempo smentiscono la regolarità del procedimento amministrativo fin qui seguito dalla Regione.

Osservazione n. 4 – Mancanza di trasparenza sull'ADP e sulle opere ivi pattuite con i Comuni.

Dichiarazioni del dott. Padrini (pag. 4 e 5 del processo verbale allegato A 3)

“...l'accordo di programma ...ha, diciamo così, scolpito dopo quarant'anni di attesa, ... il percorso della tangenziale sud nei singoli piani regolatori dei Comuni. Nel 2021 ...gli atti erano stati ...anche oggetto di una decisione del TAR che è risultata favorevole. Quindi sotto questo profilo ...ha visto una sentenza favorevole del TAR su tutta l'attività messa in opera dalla Regione e dai Comuni...”

Osservazioni del Comitato

Le dichiarazioni dei consiglieri comunali e dei sindaci, messe a verbale, confermano che l'accordo di programma è stato ratificato a “scatola chiusa” senza il necessario e dovuto approfondimento. Proprio per questo motivo, l'ADP e i suoi allegati sono inficiati da diversi errori che, ignorati dalla giustizia amministrativa, rimangono tuttora un problema insoluto. Su questo argomento, lo scrivente Comitato ha presentato le osservazioni MITE-2022-0055987, alle quali si rimanda soprattutto per quanto attiene le modifiche al Piano regolatore adottate dal Comune di Pozzuolo in ordine ad un'opera compensativa. Si tratta della pista ciclabile erroneamente indicata in cartografia, priva finanche del piano particellare di esproprio (vedasi art. 2, c.1, lett. d) dell'allegato O). Queste modifiche urbanistiche, adottate in modo unilaterale da parte del Comune di Pozzuolo, sconfessano l'ADP e confermano che lo stesso andava corretto, come a suo tempo aveva proposto questo Comitato. Si tratta di errori grossolani che probabilmente sarebbero stati rilevati da altri tribunali amministrativi, poiché è noto che *“le scelte effettuate dalle amministrazioni nell'adozione degli strumenti urbanistici costituiscono apprezzamento di merito sottratto al sindacato di legittimità, salvo che non siano inficiate da errori di fatto e da abnormi illogicità”*. In questo caso l'errore è così evidente e illogico che il Comune di Pozzuolo ha tentato di correggerlo subdolamente sapendo che non poteva farlo, dal momento che l'art. 11 dell'ADP (allegato O) vieta *“di compiere atti successivi che violino, ostacolino o contrastino con lo stesso”*. Inoltre, stupisce che per la stessa pista ciclabile mal disegnata, la giustizia amministrativa non abbia rilevato la mancanza del piano particellare d'esproprio, pur se, per costante giurisprudenza del Consiglio di Stato *“il mancato assolvimento della comunicazione di avvio del procedimento di cui agli art. 11 e 16 del DPR 327/2001 determina l'illegittimità dell'atto dichiarativo della pubblica utilità e di quelli successivi, dal momento che non è consentita la sanatoria prevista dall'art. 21-octies, c.2, della L. 241/1990”*.

A proposito della decantata regolarità, questi errori, “scolpiti” nel Piano regolatore, impediscono la realizzazione di una delle opere d'inserimento territoriale, connesse all'opera principale, previste dall'art. 2 dell'ADP, ovvero la pista ciclabile indicata al punto d). Inoltre, risulta evidente che i consiglieri comunali e i sindaci non sono stati informati sulla reale classificazione della nuova opera stradale inserita nel piano regolatore (vedasi pag. 6 allegato A3), sulla VIA statale anziché regionale (vedasi pag. 15 allegato A3) e sull'intesa Stato/Regione. Eppure, in sede di replica difensiva al TAR, la Regione ha addirittura dichiarato: *“La Regione, infatti, intrattiene da tempo le interlocuzioni con il Ministero Infrastrutture Trasporti sulla questione della classificazione e contestuale declassificazione del tratto della SS 13 Pontebbana sotteso, ma ha rimandato all'approvazione dell'AdiP, avvenuto con dPReg 180/2020, ogni formalizzazione di accordo con lo Stato, poiché, fuori dalla Legge Obiettivo, in assenza di conformità urbanistica, l'intesa di cui all'art. 2 comma 1 lettera f) del D.lgs. 111/2004, non si sarebbe potuta neppure sottoscrivere, in quanto condizionata dalla mancanza della relativa previsione urbanistica nel piano regolatore generale”* (vedasi pag. 7 allegato H e allegati C1 e C2).

In definitiva, i consiglieri comunali avrebbero ratificato l'ADP per consentire alla Regione di siglare l'intesa con lo Stato, ma senza esserne adeguatamente informati, poiché lo stesso ADP non fa alcun riferimento a questo aspetto del procedimento.

Osservazione n. 5 – Necessità di adeguare il progetto al PPR e alle nuove norme antisismiche

Dichiarazioni dell'Assessore regionale Pizzimenti (pag. 34 del processo verbale - allegato A3)

“Può succedere molto probabilmente che entro il '23, i primi mesi del '23, il primo semestre del '23 si iniziano i lavori...”

Osservazioni del Comitato

Con la delibera di Giunta regionale n. 1000 del 25.06.2021 avente ad oggetto “DGR 1849/2015 – integrazione alla convenzione POS. 58/2015 per l'affidamento ad Autovie Venete Spa dell'attività per il completamento dell'iter di approvazione della Tangenziale sud di Udine - ulteriori attività finalizzate ad avviare la procedura nazionale di Valutazione di Impatto Ambientale e aggiornamento del progetto definitivo”, la Regione F.V.G. ha deciso di aggiornare il progetto definitivo. La stessa delibera prevede espressamente di *“aggiornare il contratto vigente adeguandolo alle necessità seguite alle modifiche normative intervenute, nonché all'approvazione dell'AdP”* (vedasi allegato D1 pag.2).

Pertanto, come prevede la D.G.R. 1000/2021, sarebbe opportuno adeguare il progetto al PPR, in sintonia alle richieste avanzate dal Ministero della Cultura e anche alle nuove norme antisismiche di cui al DM 17.01.2018, dal momento che, come prevede l'art. 2 del medesimo DM, la vecchia normativa prevista dal decreto ministeriale 14 gennaio 2008 potrà essere applicata solo se la consegna dei lavori avrà luogo entro 5 anni dall'approvazione del DM 17.01.2018 (vedasi pag. 6 allegato F). Stante le dichiarazioni dell'Assessore sull'inizio lavori, sarebbe auspicabile si realizzasse anche questo aggiornamento progettuale, tenuto conto che la scadenza quinquennale è ormai prossima.

Osservazione n. 6 – proposta di un tracciato alternativo

In relazione alle richieste di integrazioni avanzate dal Ministero della Cultura e dalla stessa Regione, riguardo allo studio delle alternative progettuali, allo scopo di valutare la miglior soluzione possibile, per limitare gli impatti sull'ambiente, sulla salute e sui beni culturali questo Comitato propone che nell'ambito di tale studio venga approfondita anche la proposta di tracciato alternativo (allegato P2) Chiede inoltre che detto studio venga condotto con il coinvolgimento dei comuni interessati, con le associazioni e con la popolazione.

Si precisa che questa proposta alternativa ha le seguenti finalità e caratteristiche:

finalità

1. completare il I lotto della Tangenziale, sud rimasto incompiuto, fino al collegamento con la SR 353;
2. eliminare il traffico “passante” dai centri abitati attraversati dalla SS13;
3. adeguare la stessa SS13 e migliorare i raccordi con le viabilità di livello minore nei tratti extraurbani;
4. individuare uno o più collegamenti tra la SS 13 e il sistema delle tangenziali di Udine alternativi e più efficaci di quello proposto dall'attuale progetto;
5. limitare il consumo di suolo;
6. limitare l'impatto sulla salute, ambientale, ecologico e sui beni sottoposti a tutela.

Le caratteristiche e la geometria delle proposte alternative qui descritte non possono essere precisate nei dettagli, ma richiedono appunto di essere seriamente studiate in quanto logiche e immediate risposte alle finalità sopra elencate:

- il raccordo tra la A23 e la SR 353 è proposto a 2 corsie (tipo C1), non a doppie corsie separate come previsto; l'innesto a rotatoria su SR 353 potrà essere spostato più a Nord per ridurre l'interferenza con via Ellero e con le abitazioni e l'innesto con Tangenziali e Casello realizzato con rotatoria a 2 livelli, al posto di quello attualmente previsto a quadrifoglio, consentirà da un lato una migliore continuità delle tangenziali di Udine Sud e Ovest, dall'altro un rinnovato collegamento del Casello con il territorio e con aree come parcheggi, intermodalità, carpool, fermate bus e altro, servizi ben presenti ormai in tutta Europa in corrispondenza dei nodi stradali e autostradali ma ovunque negletti in Italia e particolarmente in FVG;
- le bretelle di aggiramento degli abitati di Basagliapenta e di Campofornido costituenti variante alla SS 13 (sempre di tipo C1) vanno studiate per le soluzioni di innesto e per quelle di intersezione con la viabilità interferente adottando di preferenza le rotatorie a raso.
- la bretella a Sud di Pasion di Prato, mai studiata fino ad ora, può completare l'estrazione del traffico dal centro abitato già prevista con la costruenda bretella a Nord (opera che il progetto attuale non cita mai); la sua realizzazione, in parte in galleria artificiale a fianco della linea ferroviaria Udine-Venezia, può comportare l'abbattimento di alcune abitazioni ma la sua efficacia in quanto variante della SS 13 sarebbe massima
Si chiede che lo studio delle alternative, compresa l'alternativa zero e l'alternativa qui proposta, in particolare per quanto attiene i valori relativi ai flussi di traffico, le polveri sottili e il rumore, siano realizzati su un arco temporale di almeno 15 anni, in modo di valutare gli effetti della trasformazione energetica nel settore automotive.

Conclusioni

Oltre alle osservazioni e alle richieste sopra indicate, si chiede a codesta rispettabile autorità di valutare se sussistono i presupposti per un provvedimento di diniego dell'istanza di VIA in oggetto.

Luogo data e firma

Lista e denominazione degli allegati riuniti nell'allegato 4 e loro sigla:

A1, A2, A3 – delibera di C.C. n. 34 del 21.09.2021 e relativi allegati

B – comunicato stampa ANAS

C1, C2 – delibera di G.R. n. 467 del 26.03.2021 e relativi allegati

D1, D2 – delibera di G.R. n. 1000 del 25.06.2021 e relativi allegati

E – nota di aggiornamento DEF 2022 Regione FVG

F – decreto 17.01.2018

G – decreto 28.04.1998

H – memoria udienza 14.07.2021 Regione FVG

I – sentenza TAR Lazio 10164/2021

L – delibera di G.R. n. 418 del 23.02.2009

M – risposta Serracchiani

N – delibera di G.R. n. 439 del 19.03.2019

O – accordo di programma (ADP)

P1, P2 – figure dei tracciati da declassare e di quelli alternativi



COMUNE DI CAMPOFORMIDO
Provincia di Udine

A1

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

COPIA

ANNO 2021
N. 34 del Registro Delibere

OGGETTO: VIABILITA' E SICUREZZA SUL TERRITORIO COMUNALE: STATO DI AVANZAMENTO DEI LAVORI PER LA REALIZZAZIONE DELLA TANGENZIALE SUD E PROPOSTA DI MIGLIORAMENTO.

L'anno **2021**, il giorno **21** del mese di **Settembre** alle ore **20:06** nella sala consiliare, in seguito a convocazione disposta con invito scritto e relativo ordine del giorno notificato ai singoli Consiglieri entro i termini di Legge, si è riunito il Consiglio comunale, *in presenza, con ingressi contingentati per il pubblico, secondo la normativa COVID-19*, in sessione **straordinaria aperta**.

Fatto l'appello nominale risultano:

Nominativo	Funzione	Presente/Assente
Furlani Erika	Sindaco	Presente
Romanini Christian	Consigliere	Presente
Micelli Brunella	Consigliere	Presente
Marangone Michele	Consigliere	Presente
Comand Federico	Consigliere	Presente
Toscano Tiziana	Consigliere	Presente
Zuliani Elido	Consigliere	Presente
Bevilacqua Cristina	Consigliere	Presente
Merola Massimiliano	Consigliere	Presente
Olivo Oscar	Consigliere	Presente
Stocco Adriano	Consigliere	Presente
Bertolini Monica	Consigliere	Presente
Zuliani Davide	Consigliere	Presente
Botti Laura	Consigliere	Presente
Fontanini Paolo	Consigliere	Presente
Fain Ezio	Consigliere	Presente
Compagnoni Diego	Consigliere	Presente

Assiste il Segretario Paladini dott. Nicola.

È presente l'Assessore esterno dott. Andrea Bacchetti.

Constatato il numero legale degli intervenuti, assume la presidenza Furlani ing. Erika nella sua qualità di Sindaco ed espone gli oggetti iscritti all'ordine del giorno e su questi il Consiglio comunale adotta la seguente deliberazione:

Oggetto: VIABILITA' E SICUREZZA SUL TERRITORIO COMUNALE: STATO DI AVANZAMENTO DEI LAVORI PER LA REALIZZAZIONE DELLA TANGENZIALE SUD E PROPOSTA DI MIGLIORAMENTO.

Su invito del Sindaco, partecipano alla seduta aperta del Consiglio comunale l'Assessore regionale alle infrastrutture e territorio, supportato da funzionari tecnici, i Sindaci dei Comuni di Udine, Pozzuolo del Friuli, Basiliano, Lestizza e Pasian di Prato;

Si premette che:

- con nota Prot. N. 9884 del 9 agosto 2021 - allegato sub A) al presente atto, i Consiglieri comunali rappresentanti la minoranza della Lista Civica Indipendente Progetto Comune e della Lista Uniti per il Comune Campofornido, hanno chiesto la convocazione del Consiglio comunale in adunanza aperta, “nel rispetto della salute e sicurezza in luogo adatto alla partecipazione ed in orario che permetta la massima partecipazione dei cittadini” per “una puntuale informazione: sullo stato della procedura riguardante la Tangenziale Sud, sulle motivazioni circa il cambiamento di strategia anche a livello regionale e comunale che ha portato alla modifica dell’iter, su quanto posto in essere dall’attuale Amministrazione Comunale in merito a Viabilità e Sicurezza”;

La seduta viene aperta, alle ore 20:06, dal Sindaco che, dopo una breve introduzione, invita i partecipanti a svolgere la loro relazione in merito agli argomenti trattati;

Segue il dibattito riportato nel documento "Trascrizione discussione seduta del Consiglio comunale di data 21 settembre 2021" allegato sub B) al presente atto.

Ai sensi dell’art. 51 – comma 4 del Regolamento per il funzionamento del Consiglio comunale, gli interventi sul presente punto all’ordine del giorno dell’odierna seduta consiliare vengono registrati su supporto digitale, parte integrante del verbale e che costituisce, ad ogni effetto, documentazione amministrativa a comprova della discussione.

Letto, confermato e sottoscritto,

Il Presidente
F.to Furlani ing. Erika

Il Segretario
F.to Paladini dott. Nicola

ATTESTAZIONE DI PUBBLICAZIONE

Si attesta che la presente deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio on line dal 06/12/2021 al 21/12/2021 per quindici giorni consecutivi, ai sensi della L.R. n. 21/2003 e successive modificazioni.

Campoformido, li 06/12/2021

Il Responsabile della Pubblicazione
F.to Giovanna Romanello

ATTESTATO DI ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è stata pubblicata dal 06/12/2021 al 21/12/2021 senza/con reclami o denunce avverso la stessa e diventa esecutiva il giorno 22/12/2021.

Campoformido, li _____

L'Incaricato

Copia conforme all'originale, in carta libera ad uso amministrativo.

Li _____

L'Incaricato

RICHIESTA DI CONSIGLIO COMUNALE APERTO SUL TEMA DELLA VIABILITA' E SICUREZZA

I sottoscritti ZULIANI DAVIDE, MONICA BERTOLINI E LAURA BOTTI, FAIN EZIO e FONTANINI PAOLO in qualità di consiglieri comunali del Comune di Campoformido, rappresentanti della "Lista Civica PROGETTO COMUNE – Campoformido" e "UNITI per il Comune".

Vista la mancata ottemperanza degli obblighi di legge espressamente previsti in capo agli Amministratori Comunali che non hanno convocato il consiglio comunale aperto nei tempi stabiliti dalla legge sull'argomento all'oggetto e come richiesto dagli scriventi il 18 novembre 2019

Premesso

Che nel precedente mandato amministrativo vi è stato un alacre lavoro amministrativo affinché si potesse giungere finalmente alla definizione della realizzazione della Tangenziale Sud;

Che la realizzazione di tale arteria, a detta di tutta la popolazione di Campoformido, sarebbe la vera soluzione al problema del traffico che quotidianamente soffoca il centro del nostro paese, rendendo altresì molto pericolosa la vivibilità del nostro centro;

Che l'accordo di programma che ha sbloccato definitivamente la situazione è stato sottoscritto da tutti i Sindaci dei comuni e ratificato da tutti i Consigli Comunali dei Comuni interessati.

Che durante la campagna elettorale tutti i partiti di centro destra si erano espressi considerando la realizzazione di tale arteria come una priorità assoluta del loro programma, supportati tra l'altro da rappresentanti regionali;

che durante la primavera del 2021 si è dato avvio alla realizzazione della rotonda SS13 centro abitato di Campoformido, nonostante la dichiarata avversione dell'attuale Assessore alla Viabilità.

Che durante il consiglio comunale del 26 aprile il Sindaco ha dichiarato che l'iter stava procedendo senza rilievi di problematiche del benchè minimo genere.

Considerato

Il totale silenzio sulla questione di importanza strategica per il territorio da parte dell'attuale amministrazione comunale;

Che si rilevano delle dichiarazioni del Sindaco, dell'Assessore Olivo e dell'Assessore Pizzimenti tra loro discordanti per contenuti e visione prospettica

Chiedono

Al Sindaco di voler indire entro breve termine e tassativamente entro i termini di legge e comunque non oltre il 6 settembre 2021 qualora si preferisca attendere il rientro dalle ferie estive della maggior parte della popolazione, un Consiglio Comunale aperto alla popolazione, nel rispetto della salute e sicurezza in luogo adatto alla partecipazione ed in orario che permetta la massima partecipazione dei cittadini, che abbia come obiettivo una puntuale informazione:

- sullo stato della procedura riguardante la Tangenziale Sud;
- sulle motivazioni circa il cambiamento di strategia anche a livello regionale e comunale che ha portato alla modifica dell'iter;
- su quanto posto in essere dall'attuale Amministrazione Comunale in merito a Viabilità e Sicurezza;

affinché gli stessi cittadini possano farsi una propria opinione sull'operato fin qui svolto e sulle intenzioni future.

Di invitare tutti gli Enti e Soggetti interessati, in particolare tutti gli Enti e Soggetti che possano essere parte attiva nella realizzazione delle opere in oggetto o che in generale abbiano, abbiano avuto o possano avere un ruolo nelle stesse.

Campoformido, 21 luglio 2021.

In Fede

Davide Zuliani

Monica Bertolini

Laura Botti

Ezio Fain

Paolo Fontanini

Oggetto: ZULIANI DAVIDE

Mittente: notifiche.protocollo@comune.campoformido.ud.it

Data: 09/08/2021, 11:25

A: area.segreteria@comune.campoformido.ud.it

E' stato protocollato in arrivo da BON PAOLO dell'ufficio AMMINISTRAZIONE COMUNALE PROTOCOLLO GENERALE

in data 09/08/2021 con numero GEN-GEN-2021-9884-A

il documento del mittente: ZULIANI DAVIDE

avente per oggetto: R: POSTA CERTIFICATA: Richiesta convocazione consiglio comunale aperto sul tema viabilità

il documento è stato assegnato ai seguenti uffici:

Inoltro interno:

— Allegati: —

ALLEGATO1(TESTO).TXT	1,6 kB
ALLEGATO2(TESTO).HTML	5,5 kB
20210720 RICHIESTA DI CONSIGLIO COMUNALE APERTO .DOCX	15,9 kB

SINDACA FURLANI:

Seduta di Consiglio Comunale aperto. Prima di dare inizio a questa seduta vorrei ricordare una persona, il Sindaco di Pagnacco che ci ha lasciato, Luca Mazzaro, e per Luca io chiederei un minuto di raccoglimento.

(Momento di silenzio)SINDACA FURLANI:

Allora diamo avvio a questa seduta di Consiglio Comunale aperto. Io do immediatamente la parola al Segretario comunale dottor Paladini per l'appello e, visto che la disposizione è un po' strana rispetto al solito, vi chiedo solo di dire presente o di alzare la mano, il Segretario prenderà nota.

SEGRETARIO COMUNALE:

Allora Consiglio Comunale del 21/09/2021 sono le 20:06 e procedo all'appello. Furlani Erika presente. Romanini Christian. Micelli Brunella. Marangone Michele. Comand Federico. Toscano Tiziana. Zuliani Elido. Bevilacqua Cristina. Merola Massimiliano. Olivo Oscar. Stocco Adriano. Bertolini Monica. Zuliani Davide. Botti Laura. Fontanini Paolo. Fain Ezio. Compagnoni Diego. Perfetto, passo la parola al Sindaco per l'illustrazione.

SINDACA FURLANI:

Allora il Consiglio Comunale ha come oggetto viabilità e sicurezza sul territorio comunale e stato di avanzamento dei lavori per la realizzazione della tangenziale sud e proposte di miglioramento. Io chiederei a uno dei firmatari della richiesta di illustrare esattamente che cosa si intende chiedere perché qua abbiamo presenti l'Assessore regionale Pizzimenti coi tecnici e poi ci sono anche altri tecnici, e quindi se per cortesia uno dei membri della minoranza può venire a illustrare le richieste specifiche, in maniera tale da sapere come procedere coi lavori.

? (3.30):

Buonasera. Allora l'intento della richiesta del Consiglio Comunale aperto è quello di essere aggiornati in merito ai temi della viabilità, nella fattispecie appunto dell'iter in merito alla tangenziale sud, in quanto all'epoca della prima richiesta di Consiglio Comunale a novembre 2019 non era pervenuta ancora alcuna informazione e durante poi i mesi seguenti non siamo stati informati su questo. Molti dei cittadini erano

interessati e chiedevano a noi Consiglieri di minoranza, naturalmente anche a voi di maggioranza, a che punto fosse l'iter stesso e, se possibile, ovviamente, quale fosse il cronoprogramma per addivenire ad una soluzione al problema del traffico. Non entro nello specifico, ovviamente, per quanto riguarda le problematiche del traffico, le conosciamo bene tutti se siamo qui. Se vuole qualche chiarimento in più, ma credo sia superfluo, in quanto la domanda era proprio in merito alla tangenziale sud, non alla viabilità in generale, riferita a questo tipo di necessità di risposta.

SINDACA FURLANI:

Grazie. Do la parola all'Assessore regionale Graziano Pizzimenti.

ASSESSORE REGIONALE PIZZIMENTI:

Sì, grazie Sindaco. Buonasera a tutti. Ringrazio dell'opportunità prima di tutto perché dà la possibilità di parlare ad un pubblico non solo di addetti al lavoro, ma anche a quelle che sono un po' le persone che ci abitano in questa area. Saluto i Sindaci, ne vedo tanti, Pozzuolo, Pasian di Prato, il Sindaco di Udine, Basiliano, il Consigliere regionale Santoro che mi ha preceduto. Io prima di tutto anche dico chi sono con me, così anche li presento, chi sono i tecnici e i collaboratori del mio assessorato. C'è il direttore centrale dottor Padrini, c'è il direttore dei servizi il **dottor ingegner Perrucci**, poi c'è l'ingegner Gobbino che è la posizione organizzativa per quanto riguarda la viabilità e infine poi c'è anche il progettista di fatto, o comunque l'ingegnere Pella da parte di Autovie, che è quello che di fatto poi segue i lavori. Ecco, questo è almeno quello che noi siamo qui oggi, stasera, per rispondere alle domande non solo degli addetti ai lavori, come dicevo, ma penso un po' di tutta la platea. Com'è la situazione? Beh, intanto vediamo da dove arriviamo. Arriviamo da una situazione, almeno da quando sono io, chiaramente, in cui c'era questo accordo di programma che doveva essere votato a livello comunale dai quattro Comuni interessati e per vari motivi, senza entrare poi nel merito, perché ogni Comune ovviamente è sovrano, specialmente il Consiglio Comunale, in particolare il Consiglio Comunale, e il Comune di Pozzuolo ad un certo punto non ha votato questo accordo di programma e quindi l'iter si era letteralmente fermato. Formato vuol dire che la tangenziale non poteva avere il consenso dei quattro Comuni, quindi non poteva procedere per gli altri step, step che sono abbastanza anche complessi e anche abbastanza lunghi, per cominciare dall'impatto di incidenza, e quindi si era un po' fermato il tutto, anche abbastanza, questo è il mio commento, anche a sorpresa, perché si pensava che fosse una cosa, una situazione abbastanza certa e consolidata, in realtà non era così, e quindi abbiamo dovuto riprendere tutto. Riprendere tutto vuol dire dopo a Pozzuolo ci sono

state le elezioni nel frattempo, dal punto di vista politico è cambiata anche l'Amministrazione, è cambiata un po' la situazione e quindi abbiamo ripreso in mano tutto l'andamento e sempre, leggo un po' di date perché così anche capiamo dal punto di vista temporale, nel dicembre del '18 sono stati adottati i documenti dell'accordo di programma da parte della Giunta regionale. Poi nel '19 dicevo che è stato fatto questo passaggio nei Comuni, ma purtroppo uno ha avuto questa difficoltà, allora abbiamo ripreso il tutto e nel '20, giusto nel marzo, nell'aprile del '20 è stato rivisto, è stato ripreso l'accordo di programma, è stato riproposto ai Comuni e finalmente tutti i Comuni l'hanno approvato. In Consiglio regionale quindi si conferma questo programma e si parte con la situazione successiva. La situazione successiva, il passaggio successivo è la conferma della verità della procedura di VAS, se già effettuata, al di là del parere motivato espresso dalla Giunta regionale e il 22 giugno viene ratificato in tutti i Consigli, che viene portato in tutti i Consigli. Di fatto poi questa approvazione da parte dei Consigli ha dato la possibilità di iniziare la cosiddetta VIA, che nel frattempo, i tecnici diranno più nello specifico, per leggi non nostre, ma a livello nazionale si è trasformata in una VIA nazionale e quindi stiamo aspettando, io spero, qua mi scrivono giustamente, però, insomma, entro il 31 dicembre del 2021 di avere in mano la documentazione tale per mandare alla VIA nazionale perché poi dopo ci sarà l'espressione appunto di questa VIA. È chiaro che tutto questo non dipende solo una volta che abbiamo tutti questi pareri, eccetera, eccetera, che poi mandiamo giù la roba per la VIA nazionale è chiaro che poi alla VIA nazionale i tempi non sono più nostri, come si dice, ma dipendono dai Ministeri e quindi da lì in poi non riusciamo a dare una tempistica certa. Il nostro obiettivo, ovviamente, seguendo il tutto, poi io dico così, poi magari lascio al dottor Pardini per lo specificare meglio in caso di passaggi ulteriori, dicevo che se tutto va bene, cioè che la VIA nazionale sia positiva, ma ci saranno sicuramente delle osservazioni, qualcuno addirittura l'abbiamo proposta noi, cioè che dobbiamo poi calibrare il tutto, penso che con l'aggiornamento del progetto e tutto entro il 22 potremmo chiudere il progetto definitivo. Quindi vuol dire progetto definitivo con tutti i pareri, per poi, dopo lascio la parola al dottor Pardini se il Sindaco lo consente, per attuare una procedura dal punto di vista poi della gara di appalto, che è una procedura completamente nuova, che, diciamo così, pensiamo di attuare perché secondo noi è quella più consona e anche più veloce e forse anche quella che potrebbe dare forse gli esiti più positivi, più certi, diciamo così. Ecco, questa potrebbe essere la situazione. Ecco, io da questo punto di vista mi fermerei, tanto per capirci. Allora Comuni all'inizio non tutti, dopodiché tutti hanno dato il parere favorevole, da lì è partita la procedura per la VIA, nel senso che abbiamo raccolto tutto, entro il 31 dicembre mandiamo per la procedura di VIA, se ed una volta in cui ci sarà questo parere della procedura di VIA si va col definitivo entro la fine dell'anno '22, dopodiché si andrà con la gara di appalto che è questa gara che adesso illustrerà il dottor Pardini, che è un po' particolare ed è

assolutamente una novità nell'ambito nazionale e non solo locale. Ecco, su questo mi fermo. Chiaramente sono disponibile.

SINDACA FURLANI:

Allora grazie Assessore. Do la parola al dottor Pardini.

DOTTOR PARDINI:

Sì, allora diciamo che l'idea è quella, una volta, come dire, definiti gli aspetti del progetto definitivo e quindi acquisiti i pareri successivi alla VIA, perché la VIA sicuramente darà prescrizioni al progetto che quindi dovrà essere adeguato e sviluppato e di conseguenza non sarà neanche questa un'operazione di poco conto, visto l'importo dell'opera che quota attualmente 142 milioni, ma immaginiamo che dopo alla fine, come dire, vedrà sicuramente un quadro economico, come dire, che dovrà essere aggiornato nei suoi contenuti. Comunque, per darvi l'idea dell'importanza dell'opera e anche della difficoltà nella progettazione dettagliata, attualmente, diciamo così, la disciplina ha riaperto un po' i termini di quelli che erano gli appalti integrati, soprattutto con riferimento alle opere infrastrutturali e quindi una volta diciamo chiuso il progetto definitivo con i pareri l'Amministrazione potrà valutare il procedimento migliore per arrivare il prima possibile all'avvio dei lavori e sicuramente su un'opera così delicata, un po' anche prendendo ad esempio quello che Autovie ha sviluppato anche con la terza corsia, la progettazione da parte dell'impresa che realizza l'opera, la progettazione esecutiva, sicuramente dà risultati migliori sotto il profilo poi del contenzioso con l'impresa appaltatrice. Nel senso che in quel momento l'impresa si fa carico di tutta una serie di dettagli esecutivi che sono poi quelli che lei stessa sviluppa e di conseguenza riduce sicuramente le situazioni di conflitto con la stazione appaltante. Su un'opera così importante credo che sia un'opportunità da cogliere, ma, ripeto, siamo ancora distanti da poter fare queste valutazioni, ma, insomma, l'idea può essere percorsa. Questa era l'integrazione che volevo dare su questo aspetto. Posso dire un'ultima cosa che magari si è persa, diciamo così, nell'elencazione delle attività? Dopo la stipulazione dell'accordo di programma, non dobbiamo dimenticarci che sono state avviate anche tutte le procedure di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio che hanno comportato anch'esse alcuni mesi e hanno anche dato l'opportunità a tutti i soggetti interessati di presentare osservazioni e poi si sono cristallizzate con il decreto del Presidente della Regione che ha reso esecutivo l'accordo di programma e quindi ha, diciamo così, scolpito dopo quarant'anni di attesa, ha scolpito il percorso della tangenziale sud nei singoli piani regolatori dei Comuni. Un ultimo accenno, giusto per completezza, nel 2021 comunque gli atti erano stati, diciamo così, anche oggetto di una decisione del TAR

che è risultata favorevole. Quindi sotto questo profilo, come dire, un'impugnazione giurisdizionale ha visto una sentenza favorevole del TAR su tutta l'attività messa in opera dalla Regione e dai Comuni che comunque, come dire, hanno poi ratificato i contenuti dell'accordo di programma. Tutto qui.

SINDACA FURLANI:

Se c'è qualche altro tecnico regionale che vuole intervenire. Ok, allora se c'è qualcuno che vuole intervenire. Consigliere Paolo Fontanini.

CONSIGLIERE FONTANINI:

Grazie. Buonasera, buonasera a tutti, buonasera Assessore Pizzimenti e grazie di essere venuto su invito del Sindaco e questa serata è stata chiesta dalla minoranza di questo Consiglio, come diceva prima il Consigliere Zuliani, tanto tempo fa e finalmente siamo riusciti a trovarci tutti insieme e anche a farlo aperto al pubblico. Dunque, nasce da molto tempo fa questa tangenziale sud, è inutile che faccio la storia. Però mi ricordo benissimo, anche se sembro giovane, che il progetto iniziale della tangenziale sud era a quattro corsie ed era di interesse nazionale ed era anche finanziato in parte dal Ministero delle Infrastrutture. Poi è stato declassato da una Giunta regionale a due corsie, facendo con le proprie forze ed è iniziato un iter diverso, con più valutazioni ambientali, con più sistemi di controllo e quindi abbiamo allungato molto. Poi c'è stato il problema, come ha ricordato l'Assessore Pizzimenti, del Comune di Pozzuolo, è inutile negarlo, c'è stato un problema, e adesso siamo riusciti finalmente e i Comuni hanno fatto il loro lavoro. Ora però mi chiedo come mai le cose di nuovo si fermano perché una valutazione di VIA nazionale la trovo sinceramente alquanto strana. Capisco che il codice ambientale ha sancito che le strade di interesse nazionale extra urbane di livello secondario hanno questa valutazione di VIA nazionale, ma non capisco come mai sia diventata, con quale atto sia diventata di interesse nazionale extraurbano secondario. Quindi chi ha sancito che deve essere di interesse nazionale secondario? E poi, appunto, mi chiedo anche due cose: il cronoprogramma di questi lavori e quali sono gli eventuali pensieri di finanziamento rispetto a una tangenziale che è stata finanziata tempo fa, i cui costi sicuramente saranno lievitati non solo per il tempo in cui stiamo adesso, ma non solo per il mercato che è cambiato e per le risorse, il costo delle risorse primarie che sono lievitati. Cosa pensa la Regione di fare? Ha veramente intenzione di fare questa tangenziale sud oppure no? Lo chiedo ai tecnici dal punto di vista tecnico, all'Amministrazione regionale per quello che riguarda le scelte strategiche di questa Regione. Grazie.

SINDACA FURLANI:

Do la parola all'ingegner Gobbino.

INGEGNERA GOBBINO:

Allora la VIA è diventata diciamo statale a seguito dell'integrazione del 152 del 2006, cioè del Codice dell'ambiente, perché con Decreto Legislativo 104 del 2017, vado a memoria, è stato modificato l'allegato 2 bis e quindi le strade extraurbane secondarie di interesse nazionale sono soggette alla competenza di VIA nazionale, cioè sono soggette alla VIA nazionale. Quindi non c'è un atto, non c'è un decreto legislativo che è integrato, il codice dell'ambiente ha stabilito questo e noi, come dire, abbiamo dovuto quindi prenderne atto. È un fatto. Non so perché dice di no. Prego.

SINDACA FURLANI:

Consigliere Fontanini, nel microfono.

CONSIGLIERE FONTANINI:

Grazie. Le chiedo scusa, signor Sindaco, se intervengo ma è necessario capire **perché è divenuta nazionale, cioè chi ha scelto che sia di interesse nazionale.**

INGEGNERA GOBBINO:

Ah, scusi, la strada è il secondo lotto della tangenziale sud di Udine. **Cioè è il completamento della tangenziale sud di Udine. Il primo lotto è una strada statale a gestione regionale, il secondo lotto è una strada statale a gestione regionale.** Soprattutto è il collegamento con il sistema tent, come si dice, cioè con il **sistema autostradale, è una strada, è una direttrice di livello nazionale. È così. Cioè non è che ce lo siamo inventati noi, è un fatto funzionale e quindi è un'opera**... Tra l'altro voglio anche dire questo, che, come dire, su questa decisione c'è stato un confronto appena entrato in vigore il nuovo decreto, per la verità siamo stati anche avvisati di questo spostamento della VIA proprio dai nostri colleghi della direzione centrale dell'ambiente perché c'era questa novità, come dire, che cambiava la competenza sulla VIA di questa strada. Devo dire... Come scusa? Esatto, dopo che lo screening era stato regionale prima precedentemente diciamo all'entrata in vigore di questo decreto. Quindi, diciamo, la risposta è questa e mi sembra tra l'altro abbastanza lineare, abbastanza chiaro. Non c'è nessuna nebulosità sotto, è tutto molto lineare. Per quanto riguarda poi la seconda parte della sua domanda, senz'altro diciamo dal punto di vista tecnico questa è una

strada da fare. Insomma, la Regione l'ha sempre detto, dico anche politicamente, anche tecnicamente è il completamento della rete, cioè non si può mettere in dubbio questa cosa.

? (21.10):

Questo mi pare che sia chiaro che è la volontà della Regione penso degli ultimi quarant'anni, cioè adesso non voglio perdermi né meriti, né pregi, nel bene e nel male, nel senso che la volontà è sempre stata questa. L'iter purtroppo l'abbiamo sentito e conosciuto, forse anche più di qualcuno di noi, che è stato mostruosamente lungo, perché se si parla di quarant'anni c'è qualcosa che non torna. Ma al di là del commento diciamo temporale, è chiaro che nel momento in cui il progetto diventa definitivo e che si ha diciamo la certezza e diciamo l'accortezza di capire anche quali sono i costi definitivi, perché finché non c'è il progetto non riusciamo a saperlo neanche noi, la Regione è assolutamente disponibile e pronta, almeno fin quando ci siamo noi sicuramente, assolutamente disponibile e pronta ad eventualmente integrare la cifra che manca. Perché se questo è l'obiettivo non possiamo mica fermarci con 140 passa milioni messi e dopo magari ne mancano otto, cinque, sei, dieci, non so quanti, e ci fermiamo lì, cioè diventerebbe qualcosa di strano. Quindi diciamo pure che lo dico io e mi prendo tutta la responsabilità del caso che la Regione e quindi la Giunta e quindi anche a nome del Presidente Fedriga che questo tipo di chiusura dell'eventuale quadro economico è assolutamente disponibile.

SINDACA FURLANI:

C'è qualcun altro che vuole intervenire? Qualche Sindaco che vuole intervenire? Consigliere Compagnoni.

CONSIGLIERE COMPAGNONI:

Buonasera signor Sindaco e buonasera a tutte le autorità presenti e anche ai cittadini che sono accorsi questa sera. La prima nota che volevo fare era relativa diciamo anche al metodo chiaramente per questa straordinaria seduta di Consiglio aperta. Siamo diciamo, sono contento, siamo contenti che finalmente anche Campoformido possa svolgere le riunioni del Consiglio comunale in maniera, in modo aperto ai cittadini, perché questo è una cosa che non si verificava da diversi mesi e quindi di questo diamo atto, anche perché c'è stata appunto questa richiesta di Consiglio aperto, un Consiglio particolare in cui tutti diciamo i presenti possono intervenire e diciamo in cui non si delibera e quindi è una cosa un po' diversa dalle nostre riunioni ordinarie. Auspico però che anche le prossime riunioni possiamo vederci di persona e chiaramente per discutere e in presenza parlando tra di noi e insieme anche alla presenza della popolazione come questa

sera anche delle deliberazioni ordinarie e non solo quando parliamo chiaramente di tematiche importanti come questa sera. Speravo che, come è stato richiesto dalla nostra lista e anche da altri Consiglieri, si potesse fare anche questa forma nuova diciamo dello streaming per consentire una partecipazione un po' più ampia visti i limiti che ci sono anche in questo momento. Quindi questa è la nota, diciamo così, di metodo. Rispetto al merito chiaramente personalmente io sono molto giovane, quindi quello che so ho potuto studiarlo sui libri, a differenza di molti amministratori presenti che chiaramente hanno potuto vivere tutto l'iter, però, appunto, come era stato sottolineato anche dalla giornalista e alle ultime elezioni comunali l'età mia è esattamente la metà della gestazione di quest'opera, quindi quando si comincia a portare avanti per quaranta, cinquanta anni un'opera, l'idea di un'opera c'è la volontà, quindi c'è stata la volontà da parte di diverse Giunte regionali, così si dice e l'opera non viene realizzata, chiaramente penso che noi, soprattutto i giovani, ma chiunque, si ponga un po' la domanda perché quest'opera non si riesce a realizzare, ma soprattutto andando al dunque penso che siamo tutti d'accordo non tanto sull'opera secondo me, ma sul fine che dobbiamo raggiungere, realizzando quest'opera o realizzando qualsiasi altra cosa che possa essere utile a raggiungere questo fine, risolvere chiaramente il problema del traffico a Campofornido e non solo, visto da un punto di vista limitato, e risolvere il problema del traffico a Campofornido. Per farlo chiaramente la tangenziale sud è una soluzione, anche se chiaramente, come è stato sottolineato, possono esserci anche modi diversi di pensare una tangenziale. Quindi un conto è una strada diciamo a due corsie, una per senso di marcia, e un conto è una strada diciamo più come noi immaginiamo normalmente la tangenziale. Detto questo, la posizione della nostra lista per un nuovo comune è appunto quella di trovare il sistema per risolvere la problematica del traffico a Campofornido e rivitalizzare il nostro centro abitato. Lo si vuole fare con la tangenziale sud, lo si voglia fare con un'altra opera, l'importante è che sia fatto, perché quando la volontà c'è, ma non si traduce in azione, chiaramente la volontà è come se non ci fosse. Quindi io al momento non vedo ostacoli appunto per cercare di procedere. Quindi bisognerebbe appunto fare in modo. Io non sono un tecnico. I tecnici sono seduti qui e il lavoro della parte politica è quello di sollecitare, di portare avanti chiaramente le istanze chiaramente dei cittadini. È una visione complessiva, quindi dal punto di vista politico, signora Sindaco, io dico che sarebbe importante portare avanti l'idea di rimuovere il traffico da Campofornido, unitamente a una visione complessiva di rilancio del nostro Comune e in particolare in questa sede del centro abitato del Comune perché chiaramente togliere il traffico va bene, ma dobbiamo anche fare in modo che il Comune e il paese di Campofornido siano attrattivi chiaramente, nonostante venga eliminato il passaggio chiaramente del traffico. Quindi io diciamo spero che adesso in questa serata possono esserci degli interventi e proficui e quello che io dico spero, lo dico alla politica di più esperienza, di

quelli che l'hanno fatta per tanti anni, e lo dico a tutti gli amministratori presenti, cerchiamo di capire se questa quest'opera la vogliamo fare, se la vogliamo fare facciamo di tutto anche presso tutte le sedi competenti per farla e puntare dritti alla nostra direzione, sennò decidiamo un'altra alternativa, anche più piccola, e portiamola avanti. Quindi per noi l'importante è risolvere la problematica. Certo è che quarant'anni a parlare e a spendere soldi diciamo non hanno portato grandi cose. Noi dobbiamo essere quelli che cerchiamo, che, anzi, decidiamo di portare avanti la risoluzione del problema del traffico a Campofornido. Non dobbiamo essere ancora quelli, almeno noi non vogliamo, e continuano a parlare come si fa per tanti anni, c'è stato il problema, diciamo, come si è detto di Pozzuolo chiaramente che la cittadinanza di Pozzuolo chiaramente si è in parte opposta e quindi questo è sicuramente stata un ostacolo. In questo momento non c'è. In passato ce ne sono stati altri. Io dico ragioniamo a livello territoriale ampio, decidiamo e portiamo avanti una decisione in modo comune tra tutte le parti interessate e in maniera da risolvere finalmente questo problema. Io, e penso nessuno, ha la soluzione pronta in tasca, però penso che pensando al nostro Comune in questo momento, perché siamo nel nostro Comune, un Comune diciamo con meno traffico, con un centro abitato soprattutto il paese di Campofornido più vivibile e più bello penso che sia quello che noi dobbiamo realizzare e che sia quello che ci meritiamo tutti quanti per poter valorizzare questo Comune, a renderlo attrattivo anche dal punto di vista anche turistico, viste le particolarità e diciamo che presentiamo sul territorio dal punto di vista storico, e concludo, naturalistico e paesaggistico, specialmente in riferimento chiaramente anche alla storia del trattato di Campofornido, alla storia dell'aviazione, alla presenza di altri siti interessanti che possono essere valorizzati e il passaggio delle automobili non ci sta portando grandi benefici, ma dobbiamo anche fare in modo che questo diventi un centro in cui apriamo delle attività, portiamo avanti delle iniziative e che non diventi chiaramente come era diciamo uscito quell'articolo sul giornale durante il primo periodo di chiusura legato alla pandemia in cui diciamo sembrava che il Sindaco dichiarasse "abbiamo visto diciamo come Campofornido sarà quando ci sarà la tangenziale". C'era stato questo qui pro quo, diciamo. Sì, c'era stato questo articolo, questa uscita, che significava, diciamo, abbiamo visto Campofornido senza traffico, quindi vediamo come sarà in quel momento. Io la immagino in modo diverso, la immagino con un traffico senza mezzi pesanti, con un traffico limitato e soprattutto diciamo un paese vivo in cui si possa Campofornido, ma anche il resto del Comune, in cui si possa camminare, muoversi in bicicletta e quindi diciamo dobbiamo portare avanti una visione complessiva, le piste ciclabili, il collegamento con le piste ciclabili e non solo del nostro Comune, eccetera. Non soltanto pensare alla singola opera, quindi portiamo avanti il discorso in una visione complessiva che secondo me, scusate la lunghezza, è quello che un po' manca. Non è una questione di dire l'opera sì o l'opera no su ogni cosa, come sulla

rotonda. È una questione di decidere insieme, spero, su questioni strategiche di portare avanti una visione complessiva determinata su quello che vogliamo per il Comune e per il territorio più vasto. Grazie e scusate la lunghezza.

SINDACA FURLANI:

Beh, posso aggiungere solo un paio di cose. Innanzitutto mi pare che da aprile 2020, quando c'è stata poi nel Consiglio Comunale la ratifica del nuovo accordo di programma, l'iter non si sia fermato. Quindi se la Regione e i Comuni vogliono proseguire questo mi pare un indicatore più che ovvio. Per quanto riguarda l'affermazione da me fatta sul periodo del lockdown, ovviamente non mi auspico che la statale sia deserta. Auspico un altro tipo di traffico. Ovviamente senza nulla togliere a nessun giornale, per l'amor di Dio, però, come abbiamo sempre detto, i giornali poi scrivono quello che gli conviene. Darei la parola al Sindaco di Basiliano, dottor Marco DEL Negro.

SINDACO DEL NEGRO – COMUNE DI BASILIANO:

Intanto grazie alla Sindaca Furlani per l'invito, perché non è usuale che altre Amministrazioni vengano invitati a partecipare a Consigli Comunale. Secondo me è positivo, un saluto all'Assessore regionale. Rispetto al Consigliere non ho tanti anni in più, ma tra Terna e tangenziale penso di dimostrare almeno una trentina in più, un disastro, a meno di cappelli. Questo per dire che ci sono delle cose che poi hanno un loro corso storico e gli intoppi di percorso sono parte fisiologica del fare amministrativo. È evidente che se è ribadita, come è ribadita la volontà dell'amministrazione regionale, di portare a termine quest'opera, prendiamo atto e come abbiamo già fatto, almeno basiliani l'ho vissuta da sette anni a questa parte, e rimane a disposizione. Mi ricordo quando il dottor Pardini è venuto a Basiliano per farmi firmare una carta qualche anno fa, quindi Basiliano da quel punto di vista lì... Cioè io faccio, mi permetto e mi scuso che do le spalle ai cittadini di Campofornio, che magari la cosa interessa di meno, per fare due domande, se posso. La prima è dato che nell'accordo di programma erano previste delle possibilità migliorative e nella delibera di Consiglio Comunale di Basiliano che paradossalmente poi era la parte impugnata anche in sede di ricorso era stata riportata l'indicazione che già si fece alla Regione precedente al primo accordo di programma di contemplare delle possibili modifiche in sede di VIA di alcuni elementi integrativi, penso alla rotatoria d'ingresso, parlo per Basiliano chiaramente, ma questo è il senso che se non ricordo male valeva anche per qualcosa che riguarda Campofornio, se non ricordo male, l'innesto sull'altro tratto della A13. Quindi la procedura di VIA nazionale consentirà comunque di poter portare avanti queste misure? Seconda domanda, si era avviato un

percorso che prevedeva la riqualificazione dell'interasse della A13, coinvolgendo i Comuni dal Pordenonese fino alla città credo e forse anche, non ricordo, se potete spendere due parole per dire a che punto è quell'iter progettuale per la riqualificazione. Perché, sempre collegandomi a quello che diceva il Consigliere prima di me, c'è la necessità di coordinare una serie di politiche che riguardano anche la mobilità ciclabile, no? Noi abbiamo mobilità ciclabile e ci stiamo attivando il biciplan integrati o no, però poi magari non sappiamo come la A13 verrà valorizzata e la A13 può diventare, alla luce di tutto quello che si racconta, anche se non un percorso ciclabile chiaramente, ma anche messa in sicurezza per il traffico, perché i centri Basagliapenta, Campofornido, Santa Maria, eccetera, la strada ci passa, no?, e quindi al servizio della popolazione può anche esserci un elemento di sicurezza ciclopedonale. Ecco, basta, spero di non aver rubato tempo ai padroni di casa e grazie per l'opportunità.

SINDACA FURLANI:

Allora do prima la parola all'Assessore Pizzimenti.

ASSESSORE REGIONALE PIZZIMENTI:

No, io faccio solo una considerazione, poi la parte più tecnica la faccio fare ovviamente a chi ha proposto. Tutti penso, perché quarant'anni di storia di questa tangenziale, molti di noi saranno stati piccolini, forse anche neanche nati. Però di fatto, e questo per rispondere anche al Consigliere, mai è successo che siamo arrivati a questo livello di avanzamento, diciamo così dell'iter. Mai. Quindi non so che volontà ci fosse stata quarant'anni fa, non so quello che è stato vent'anni fa, dieci o cinque. Quello che sta di fatto che mai si è arrivati così, quindi la volontà di arrivare alla conclusione è chiaro che c'è. Se c'è dopo c'è questa volontà, ci sono intoppi, ci saranno difficoltà, questo è ovvio, ci saranno tempi magari non immediati, perché quando si va alla VIA nazionale non si sa mai di preciso quando ritorna, però prendiamo almeno atto che da qui in poi è tutto nuovo rispetto prima, almeno quello, quindi non c'è nessun dubbio che cosa fare, cosa non fare. Perché se mettiamo in dubbio la tangenziale dopo quarant'anni, anzi, lo devo dire, e lo dico con tutta onestà intellettuale anche questo, che io, prima di riprendere in mano la tangenziale, ho chiamato tutti i Sindaci per capire se c'era ancora la volontà della tangenziale, almeno questo. Cioè almeno datemi atto di questo, nel senso che prima di muovermi, come spesso faccio, non dico sempre ma quando posso lo faccio, chiamo sempre i rappresentanti degli enti locali quando si fanno opere di un certo tipo. Perché ovviamente loro sono i portatori di quelle che sono le esigenze e soprattutto anche quelle che sono le aspettative del territorio e quindi sentire loro per me è fondamentale e io non mi sarei mai sognato di riprendere il procedimento se i

Comuni non erano d'accordo, non fossero stati d'accordo. E questo è un dato di fatto. Quindi il passaggio è stato fermo, chiamo, d'accordo tutti e riprendiamo e questo l'ho fatto e penso che tutti quelli che sono presenti, Sindaci, quantomeno sono d'accordo ed è quello che hanno detto. Quindi la volontà c'è, ci sarà fino in fondo. Te l'ho detto, mi sono sospeso anche dal dire che anche dal punto di vista finanziario se c'è questa gap diciamo tra quanto abbiamo a disposizione e quanto sarà il livello progettuale siamo pronti a fare la nostra parte. Per il resto, per quanto riguarda quello che chiedevi tu, Sindaco, sul discorso delle opere diciamo di mitigazione, chiamatele come volete, quelle che vengono fatte al di fuori, diciamo così, è chiaro che rimangono. Non è che adesso ci chiamiamo, perché vogliamo recuperare qualche milionata di euro. Quelle rimangono perché il territorio le chiede e se siamo in questa fase è perché il territorio lo chiede e noi ovviamente continuiamo su quella direzione. Poi se c'è qualcosa di particolare tecnicamente, ma la volontà politica è quella.

SINDACA FURLANI:

Do la parola all'ingegnera Gobbino.

INGEGNERA GOBBINO:

Si, allora volevo solo aggiungere due cose per il Sindaco di Basiliano. Allora la riqualificazione di cui si parlava nella parte sottesa poi di Pontebbana della tangenziale sud di Udine. Seguirà tra virgolette la declassificazione una volta che sarà realizzata poi dall'agenzia le sud di Udine da declassificazione, vuol dire che quella strada non sarà più statale, senz'altro potrà essere regionale, ma magari anche di meno, chi lo sa. Però i progetti di riqualificazione in qualche modo interesseranno il territorio e vediamo se interesseranno anche la Regione e il territorio. Questo in qualche modo lo vedremo. La parte a cui lei faceva riferimento, che è quella che viene dopo della Pontebbana, cioè quella più a ovest, naturalmente è interessata da un progetto di riqualificazione che lei conosce, rispetto al quale ci sono anche delle interlocuzioni col Ministero, quindi non sto qua a dire, e il cui studio fattibilità la Regione ha approvato e che costituiscono oggettivamente la strategia della Regione su quell'asse e appunto è un'asse nazionale e un'altra precisazione, perché si è fatto riferimento ai tempi della via nazionale, i tempi della VIA nazionale per nostra esperienza e per come ci più ci confermano i colleghi nel servizio di VIA regionale sono molto rigorosi e in sei mesi concludono i procedimenti di VIA perché così prevede la legge. Quindi, diciamo, mi sento di dire che ci dicono questo e ci confermano questo, cioè anche l'esperienza degli ingegneri con Autovie venete, con la terza corsia, quindi diciamo non è che in quest'idea così un po' che il Ministero è una specie

di pozzo di vermicino è proprio un'idea no, ma non possiamo anche dire un'altra cosa, che avvalendosi di un professionista esperto quale auto VIA vivente, che ha sicuramente un'esperienza, diciamo così, puntuale, proprio sotto il profilo delle infrastrutture stradali e nei rapporti col Ministero immaginiamo che possiamo avere, come dire, quantomeno il vantaggio di un'esperienza già fatta e quantomeno già sviluppata. Ecco, poi dopo, come sempre, è legittimo avere dei dubbi sulle tempistiche perché sappiamo che i procedimenti amministrativi possono essere sempre molto delicati, molto lunghi e quindi lo vedremo alla prova dei fatti i tempi che la VIA nazionale si prenderà su questo profilo. Sindaco di Pesian di Prato, dottor Andrea Pozzo.

SINDACO POZZO – COMUNE DI PASIAN DI PRATO:

Beh, mi sembra doveroso intervenire per ringraziare il Sindaco e l'Amministrazione di Campofornido per questo invito, per questa occasione, tutte le strutture per essere venute qui a rappresentarci, rassicurarci su quelli che sono gli aspetti tecnici di un progetto, di una iniziativa così importante per le nostre comunità. Mi permetto di dire, dopo tredici anni di amministrazione, quindi tra gli amministratori mi sembra di essere tra quelli che si possono in qualche maniera annoverare tra quelli più anziani, c'è una grande novità e quindi di questa dobbiamo prendere atto tutti quanti a livello istituzionale e cioè questa è un'opera che non viene realizzata con il consenso della stragrande maggioranza delle amministrazioni. Questa è un'opera che va avanti se c'è l'accordo e la sintonia tra tutte le Amministrazioni e il clima che si sta diciamo respirando in questo momento, che io percepisco sentendo le varie situazioni, come sono cambiate nel tempo, e devo dire che aver raggiunto un accordo fra le varie amministrazioni per andare nella stessa direzione rende il tutto il più fattibile, quindi gli uffici della Regione si trovano nella condizione non soltanto di dover mediare quelli che sono stati gli intoppi, sui quali non entro proprio nel merito e, anzi, mi astengo da valutazioni perché ogni comunità fa le proprie scelte però oggi il percorso è possibile perché non ci sono più quelle forme di opposizione ad un progetto che negli anni non ha visto sempre tutti d'accordo. È chiaro che Pesian di Prato vive bene se Campofornido sta bene perché noi siamo il Comune immediatamente successivo. Risolvere il problema del traffico a Campofornido consegue che Santa Caterina, la nostra comunità di ingresso su Udine viene salvaguardata. Noi oggi abbiamo una condizione molto simile a quella del Comune di Campofornido e quindi è chiaro che la nostra vicinanza tra le nostre due comunità è sempre stata totale proprio per questa ragione. Ora io mi sento anche di ringraziare l'Amministrazione regionale per avere dato propulsione e spinta sia dal punto di vista procedurale, sia dal punto di vista economico, dello sforzo per riuscire ad addivenire a tutti quegli accorgimenti che servono per far sì che quest'opera da un progetto largamente condiviso sia un progetto attuato e questo io ritengo vada tra i grandi meriti della nostra

comunità, del fatto che le Amministrazioni hanno fatto un grande sforzo e sono riuscite a fare sintesi. Ecco, io credo che questa situazione non sia sempre stata scontata e se al netto di quello che è successo con la pandemia che ha fermato il mondo, adesso stiamo ripartendo, stiamo ripartendo sembrerebbe anche perché c'è forza, determinazione e poi questa è terra di rinascita, terra di ricostruzione, dove non ci si abbatte, ci si riprende sempre dopo una crisi perché appartiene al nostro DNA, ma dobbiamo ricordare che, al netto di questo periodo, i tempi effettivamente a disposizione sono stati pochi e in questi pochi tempi le Amministrazioni hanno dato dei messaggi molto importanti. La tangenziale sud va realizzata e nessuno mette più in discussione questo che ormai è un dogma. È un dogma. È esattamente ciò che tutti quanti vogliono. Quindi questo serve sia per dare, diciamo, risposta ai motivi anche per i quali in altre occasioni ci siamo ritrovati e non eravamo con questa visione diciamo unitaria. Io personalmente posso rappresentare diciamo la condizione di una comunità soddisfatta anche dal fatto che esistono progetti sulla Pontebbana, e anche su questo ci sono delle attenzioni enormi, sul fatto che Pasiari di Prato ha progettato tutto un sistema di accesso verso il centro, verso la città di Udine, che effettivamente ha trovato un ascolto nell'Assessore Pizzimenti, anche di questo lo ringrazio perché tutti quanti hanno letto la stampa in questi giorni e, insomma, abbiamo anche più spesso anche il Consigliere Tosolini sul punto, noi oggi stiamo per realizzare delle opere che costano, che sono molto importanti ma che servono per far sì che non tutto passi attraverso la Pontebbana ma si distribuisca in maniera diciamo più efficiente, compreso diciamo il beneficio per la comunità e anche per Villa Primavera, quindi direi che tutte queste collaborazioni, questi progetti effettivamente rappresentano dei vantaggi, che però sono tutti da leggersi non nella singola opera sul quale uno è d'accordo, ma nel complesso delle opere perché partono dalla più grande che è ovviamente la tangenziale sud e prevedono per la Pontebbana il fatto che la Pontebbana venga effettivamente declassata, diventi una strada di livello regionale e le comunità locali riescano a gestire in maniera coerente il traffico locale in maniera che non soltanto ci sia meno traffico, ma che sia più funzionale alle attività sia diciamo produttive del territorio, sia dei residenti e io credo che questa sintesi sia l'augurio che tutti quanti ci facciamo e anche il merito che tutte le Amministrazioni hanno avuto nell'essersi messi insieme per portare avanti una battaglia che adesso sembra, insomma, vincibile. Quindi grazie, grazie a tutti quanti quelli che hanno voluto collaborare per questo e ricordiamocelo perché se riteniamo questo punto di riferimento vediamo che è prevalso l'interesse di una comunità molto più larga, molto più importante, più comprensiva che è tutta quell'area del Friuli che oggi può respirare e può guardare con fiducia al futuro, perché effettivamente delle situazioni che effettivamente erano diventate intollerabili oggi sono superabili.

SINDACA FURLANI:

Grazie Sindaco. Consigliera Bertolini.

CONSIGLIERA BERTOLINI:

Grazie. Buonasera a tutti. Alcune semplici domande, quindi VIA di interesse nazionale, quindi non c'entra più la Regione, siamo a Roma, al Ministero. Che tipo di interlocuzione c'è con il Ministero? Cioè sappiamo bene, io da Sindaco so bene che quando chiedevo qualcosa alla Regione non bastava che mandassi una lettera, una PEC, dovevo non dico quotidianamente, ma in tempi, così, spesso dover sollecitare che ciò che avevo chiesto venisse in qualche maniera realizzato. Quindi quali sono i rapporti che la Regione ha con il Ministero e quindi, altra domanda, se questi sei mesi presumibilmente vengono rispettati ovviamente la data è del 31/12/2021 l'invio della documentazione? Ok, quindi sei mesi, arriviamo a giugno 2022. Ok, e quindi questa domanda. Poi al signor Sindaco, Assessore Olivo alla viabilità, quali sono attualmente i passaggi sul nostro territorio, cioè quante sono le autovetture? Nel passato sapevamo che si aggiravano 28.000 passaggi, se ci sono state delle modifiche o se, insomma, siamo più o meno su quei numeri che già purtroppo conosciamo. Ricordo, non lo so, ma sicuramente il signor Sindaco e il signor Assessore lo sanno, appunto che anche Campoformido in sede di VIA aveva una richiesta di modifica del progetto originale, quindi mi associo a quanto detto dal Sindaco Del Negro. Sempre da quanto detto dal Sindaco Del Negro, non so se a cosa si riferiva il programma di ristrutturazione della strada, se è quello che abbiamo visto un paio di anni fa, siamo stati in Regione a novembre del 2018, se non ricordo male. Beh, per quanto riguarda Campoformido era un progetto devastante, cioè al di là che non conoscevano, cioè era stato buttato sulla carta e non si sapeva neanche come fosse stato il territorio di Campoformido e quindi mi auguro che il Sindaco e l'Assessore su questo vigilino in maniera molto, molto attenta perché, a meno che non ci siano state modifiche, ripeto, io parlo di ormai tre anni fa, per il territorio, per il Comune di Campoformido quel progetto veramente non era assolutamente utile. Anzi, era molto devastante ed impattante. Grazie.

SINDACA FURLANI:

Allora, per quanto riguarda il numero degli autoveicoli, le cifre sono sempre le stesse, 25.000, 35.000, una media di 30.000 veicoli al giorno. Per quanto riguarda la ristrutturazione dell'asse stradale, dopo abbiamo qua i rappresentanti dello studio Stradivari a cui abbiamo commissionato un progetto, un'idea di come si potrebbe rivisitare l'asse che va da dopo la rotonda fino a dopo il trattato. Sì, noi però abbiamo fatto fare uno

studio a questo studio. Sì, ma non è lo stesso, cioè nel senso non è lo stesso progetto, ne abbiamo fatto fare un altro. Non so se volete aggiungere qualcosa. Assessore Pizzimenti.

ASSESSORE REGIONALE PIZZIMENTI:

Sì, solo per quanto riguarda i rapporti, perché poi io sono pienamente d'accordo con quello che ha detto, Consigliera. Nel senso che se poi non si segue quello che è l'iter, ma non solo a livello nazionale, anche da Sindaci in Regione, prima le Province, si può arrivare allo stesso risultato, forse si arriva un po' più tardi, ma almeno si ha sotto controllo la situazione. Su questo sono pienamente d'accordo. Tant'è che, lo dico spesso, ma insomma si va a Roma, non è che non si va ai Ministeri. Non più tardi di ieri pomeriggio eravamo al Ministero dei trasporti per il PNRR, quindi i giri si fanno, non è un problema. Per quanto riguarda io vorrei parlare con l'ingegnera Pella che ha il contatto diretto, poi che un po' dall'esperienza, poi anche sulla fattispecie che è un po' la situazione del Ministero dell'Ambiente, che quindi non è proprio quello diretto nostro con cui andiamo spesso, insomma.

SINDACA FURLANI:

Ingegnere Pella.

INGEGNERE PELLA:

Noi abbiamo un rapporto quasi quotidiano col Ministero che adesso si chiama della Transizione ecologica tra l'altro, l'ex Ministero dell'Ambiente. Diciamo il funzionamento nel campo delle VIA nazionali è molto semplice, simili anche a quello regionale. L'istruttoria viene passata alla commissione speciale, una volta che arriva al Ministero dell'Ambiente viene passata ad una commissione speciale che è formata da tecnici idraulici e geologi, diciamo specializzati nel campo ambientale. Spesso questa commissione VIA organizza anche dei sopralluoghi sul posto, proprio per rendersi conto delle difficoltà o delle peculiarità del territorio attraversato dall'opera e così è stato diciamo per tutti i progetti sottoposti a VIA nazionale, dalla terza corsia, come accennava prima l'Assessore, al progetto dell'ISER, al progetto di Re di Puglia, diciamo tutti questi progetti quindi vengono vagliati da questa commissione VIA, sono dei tecnici esterni al Ministero che si ritrovano, diciamo, una volta alla settimana sui vari progetti che devono esaminare, aprono la procedura incaricano un istruttore specifico, si fanno le domande, poi viene qualche volta formalizzata anche una richiesta di integrazioni. Ecco, la richiesta d'integrazione può portar via rispetto ai tempi canonici che si diceva ulteriori trenta giorni per la presentazione di queste integrazioni. Comunque la commissione poi si

riunisce in commissione plenaria, partecipiamo, adesso vedremo in epoca Covid se le partecipazioni saranno ancora in presenza o da remoto. Comunque i progettisti partecipano alla riunione plenaria della commissione VIA, danno le ultime risposte per fugare i quesiti che la commissione porta avanti e poi si riunisce, chiude l'istruttoria e la presenta al Ministero dell'ambiente. Nel caso specifico di questa volta noi faremo anche l'istanza per l'autorizzazione paesaggistica, come abbiamo fatto per esempio per il casello dell'Isel. Perché esprimendosi il Ministero in maniera congiunta a livello di compatibilità ambientale, quindi di VIA e di autorizzazione paesaggistica, si ottengono entrambe le autorizzazioni e a questo punto il decreto non è un decreto del Ministero della Transizione ecologica, ma è di concerto col Ministero che oggi si chiama della Cultura. Quindi ci sarà un decreto diciamo che incrociando le dita dovrebbe essere positivo e come diceva il dottor Pardini potrebbe essere accompagnato da prescrizioni, come abbiamo avuto anche la terza corsia. Le prescrizioni ovviamente verranno fatte proprie nello sviluppo del nuovo progetto definitivo che avverrà a valle, quindi dal luglio del prossimo anno, a chiusura della procedura nazionale e porterà al progetto integrato con l'ottemperanza di queste prescrizioni che avverranno in sede di VIA. **Mi riaggancio ancora un momentino alla domanda che ha fatto anche che il Sindaco di Basiliano relativamente alle osservazioni che erano state recepite nell'accordo di programma, il nuovo studio di...** Ecco, perché forse questo abbiamo passato velocemente. Autovie venete è stata incaricata di questo aggiornamento progettuale e soprattutto dell'aggiornamento dello studio di impatto ambientale che era già stato predisposto nel 2014, quindi in realtà in questi mesi, cioè fino al 31 dicembre, noi abbiamo dato avvio allo sviluppo di questa rivisitazione dello studio di impatto ambientale. **Nello studio di impatto ambientale vengono inserite tutte le cose che erano diventate prescrizioni nella formazione dell'accordo di programma. Quindi in realtà se voi andate ovviamente sul sito della Regione a vedere le prescrizioni che avevano accompagnato l'accordo fra queste ci sono quelle di valutare la possibilità, quindi noi le metteremo come alternative valutate, no?** il fatto della rotatoria all'accesso all'inizio della Pontebbana, all'accesso del paese, che poi sono tutti sistemi anche per disincentivare il traffico di attraversamento dell'attuale Pontebbana. Prima parlavate di traffico, noi nel vecchio studio avevamo fatto delle valutazioni che adesso dovranno essere attualizzate con il traffico di questi giorni, ma noi pensavo, eravamo arrivati alla conclusione che sull'attuale Pontebbana, con diversi sistemi anche di rallentamento del traffico e con l'alternativa fornita ovviamente della nuova tangenziale, il traffico passava al 40% dell'attuale. Questo nel vecchio studio 2014. Io credo che anche quello che stiamo predisponendo adesso rimarcherà questo declassamento della strada e questa drastica riduzione del traffico, con anche come diceva il Consigliere giovane, come si era definito, potrebbe riqualificare i centri

storici che vengono attraversati da Basagliapenta fino a Pasion di Prato che è come diceva giustamente il Sindaco.

SINDACA FURLANI:

Bene, Consigliere Compagnoni.

CONSIGLIERE COMPAGNONI:

Sarò molto più breve perché perdo il dono della sintesi quando ho giornate più pesanti. Allora noi ci siamo come lista, diciamo abbiamo portato avanti sia durante la campagna elettorale che in seguito un'idea, che era stata portata avanti anche negli anni diciamo in questo Comune che è quella diciamo dell'inserimento di una o comunque collegamento con delle linee di autobus per sopperire a questa carenza di servizi di trasporto pubblico locale che abbiamo, in particolare per quanto riguarda Campoformido e anche la frazione di Bressa. Penso che questo discorso si inserisca insomma a pieno titolo anche in questa discussione. Perché poi il discorso centrale, il punto centrale appunto come abbiamo detto è come valorizzare i nostri centri abitati e che volto vogliamo dare. Quindi in una interrogazione che avevamo presentato l'anno scorso e a cui aveva dato risposta l'Assessore Olivo appunto l'Assessore Olivo aveva ripercorso anche diciamo un po' alcuni contatti che sono intercorsi appunto con la Regione, credo appunto con l'Assessore regionale rispetto a questo tema. Riteniamo che sarebbe importante quantomeno tentare anche di sperimentare questa soluzione perché Campoformido è l'unico Comune della cintura urbana udinese che in qualche modo non è completamente coperto dal trasporto pubblico locale. Ecco, quindi, sia per diciamo così sia per una questione diciamo ambientale, sia per una questione di venire incontro alle esigenze dei giovani e degli anziani e di tutta la popolazione questa sarebbe una proposta importante, ecco, da portare avanti. Quindi approfitto dell'occasione per chiedere diciamo conto se c'è qualcosa diciamo in ballo rispetto a questa proposta. Grazie.

? (1.2.00):

Sul TPL io posso anche rispondere abbastanza velocemente. Cioè tutti sanno cosa sta succedendo e cosa è successo soprattutto, e mi riferisco al Covid. Ma al di là di questo è stata fatta una gara, è stato fatto un contratto, è stato chiuso un contratto che è stato sottoscritto, il contratto prevede una serie di iniziative che vanno sia con un aumento di chilometraggio ma anche di modalità, ma anche di infrastrutture, eccetera, eccetera. Abbiamo fatto quattordici incontri sul territorio, nel senso che abbiamo suddiviso il Friuli Venezia

Giulia in quattordici aree più o meno omogenee per quanto riguarda il trasporto pubblico locale su gomma, in questo caso, e abbiamo ricevuto, come dicevo prima, perché uno dei miei pallini è quello di appunto sentire le Amministrazioni locali. Abbiamo ricevuto anche delle proposte, richieste e quant'altro sulle quali devo dire alcune siamo riusciti in tempi relativamente brevi, gli altri sono letteralmente ferme, e lo dico con onestà intellettuale, perché sappiamo benissimo cosa vuol dire il trasporto pubblico locale. Basta pensare le scuole come sono partite la settimana scorsa e la difficoltà che c'è stata per organizzare il tutto. Sono 136 autobus in più, corriere anzi in più. E quindi vuol dire che tutto quello che è stato messo in piedi era in funzione per le scuole ed in favore di quello che il sistema scolastico per mandare i ragazzi in sicurezza a scuola. È chiaro che quello lì ci ha assorbito molto, lo dico, oltre che di tempo, di metodo, anche finanziariamente, perché poi bisogna trovare i soldi, li dà lo Stato ma non subito, insomma c'è stato un lavoro nel quale veramente io posso essere assolutamente contento. Ringrazio gli uffici perché è stato veramente un lavorone. Questa estate, tutto agosto, l'abbiamo passato con incontri tra Prefetto e via dicendo. Però su questo andiamo avanti, cioè nel momento in cui riusciamo le richieste, quelle che hanno un senso, quelle che sono state vagliate poi rispetto alla parte tecnica sia nostra che anche ti arriva Udine in questo caso perché è lei che ti opera in provincia di Udine e su queste daremo risposta il più presto possibile. Basta che passi questa pandemia, che non ne posso più, tanto per essere chiaro.

SINDACA FURLANI:

Consigliere Fain.

CONSIGLIERE FAIN:

Buonasera. Vi ringrazio della vostra presenza, quantomeno qualificata e finalmente cominciamo a vedere un momentino, ad avere delle risposte che naturalmente nell'auspicio di tutti che si concretizzino nel più breve tempo possibile. Recentemente, anzi proprio lunedì sera, questo Consiglio Comunale ha discusso in relazione ad un'interrogazione che abbiamo presentato noi della minoranza proprio successiva a quell'articolo che è comparso, anzi, che poi è seguito ad altri articoli della stampa, circa la ventilata realizzazione di una bretella nella zona che interesserebbe soprattutto Santa Caterina, Villa Primavera, eccetera. Ora con piacere vengo anche sollecitato dall'intervento del Sindaco di Basiliano, vengo a sapere, a conoscenza, ma del resto era, diciamo così, una logica conseguenza che tutto quello che si deve realizzare, che si potrà realizzare, dalle piste ciclabili ad altri sistemi di viabilità, eccetera, potranno essere sicuramente realizzati in maniera più adeguata, più cosciente, più ponderata quando finalmente la strada statale 13 sarà

declassata. Ora diciamo che sono ancor più preoccupato dal fatto che questa amministrazione regionale abbia finanziato questa benedetta bretellina perché i tempi di realizzazione della tangenziale sud, ma l'abbiamo capito, aspettiamo la risposta del Ministero, la progettazione che porterà via un altro anno, eccetera, quando sarà realizzata? Fra cinque anni, fra sei anni? Non lo sappiamo ancora. Certo è che se realizziamo come qui vengono riportate dal Messaggero veneto le dichiarazioni del Consigliere Tosolini, che saluto fra l'altro, è un'opera la bretella immediatamente cantierabile, ma che senso ha? Ma che senso ha? Il senso che ha è soltanto di spostare il traffico che attualmente passa sulla Pontebbana, che è un traffico intenso, su una bretella a 50 metri di distanza. Ma questo è sperpero di denaro pubblico e mettere la popolazione in condizioni assolutamente disagiate. Mettere parte della popolazione di Pasion di Prato, nello specifico via Marano e Villa Primavera, in condizioni di disagio assoluto solo per quale motivo? Voi mi dovete dare una giustificazione logica e soprattutto condivisa da parte di tutta la popolazione residente, grazie.

SINDACA FURLANI:

Allora io dovrei la parola all'Assessore Olivo per alcune indicazioni sul prosieguo di questo Consiglio che riguardano appunto questa nuova strada.

ASSESSORE OLIVO:

Grazie. Buonasera a tutti. Finora abbiamo parlato di tangenziale, era doveroso, auspicabile. Però adesso abbiamo probabilmente anche altri argomenti che riguardano appunto la richiesta di questo Consiglio Comunale aperto che riguardano la richiesta di trattazione di argomenti di viabilità in generale e più o meno macro e quindi io direi se le richieste sono state e anche le risposte sono state esaustive per quanto riguarda la tangenziale sud si possa andare anche un po' oltre perché c'è il discorso magari della rotonda, qualche Consigliere ha già anticipato il discorso alla bretella di Via Marano, poi non dobbiamo dimenticare che c'è anche qui lo studio Stradivari, che dovrà illustrarci, che è venuto qui e ringraziamo, per illustrarci il progetto di ristrutturazione fra virgolette urbana del largo del municipio e che è un progetto che riguarda e la tratta all'asta che va sostanzialmente dall'aereo verso Santa Caterina fino all'altezza della caserma dei carabinieri, tanto per inquadrare un attimino la realtà viaria di Campofornido. Progetto che io penso, ma è del tutto personale questa mia considerazione, doveva essere fatto ancor prima della realizzazione della bretella, perché non vai a calare un qualche cosa in un certo posto, seppur magari meritevole, senza conoscere e valutare l'intero impatto. Comunque prima si parlava di anni, no? Beh, noi qui purtroppo a Campofornido e

anche Basaldella di anni, di tempi ne siamo purtroppo maestri, perché una questione, una cosa che doveva essere impossibile tecnicamente, purtroppo me lo ricordo perché anch'io ho qualche anno, era l'interramento dell'autostrada e della tangenziale o superstrade che era limitrofa, ecco, lì sono trascorsi quarant'anni. Poi il sottopasso ferroviario di Santa Caterina se ne parlava, io quella volta non c'ero, me l'hanno detto, dal '38 in poi sono passati quasi 80 anni. La tangenziale sud va per i quaranta. Ecco, faccio una battuta, una semplice battuta, non voglio tediare e portar via il tempo nessuno, faccio una considerazione del tutto personale, come se fossi solo in questa sala. Penso che se ci fosse stata una sinergia tra Provincia e Regione, così come ha risolto la Provincia subito i due primi punti nevralgici di cui ho appena detto, a questo punto probabilmente senza nulla togliere alla Regione, per l'amor di Dio, però non è solo questa Amministrazione, sono anche quelle precedenti. Io penso che qualcosa in più ad oggi avremmo fatto. Noi per questa Amministrazione appena insediati, ma non è per dire, non è una questione di vetrina, è giusto che qualcuno abbia la sua vetrina perché non ha modo di presentarsi al pubblico soventemente o magari un po' più, un po' meno della maggioranza. La mia è soltanto cronaca. Da quando siamo assediati, da subito, da qualche giorno dopo abbiamo affrontato di nuovo il problema irrisolto della viabilità a Campoformido e per noi non è un qualche cosa che stasera ne parliamo e poi diciamo beh, ne parleremo il mese prossimo. Per noi, aspettate che cerco le parole giuste, per noi sono imprecazioni e dolore ogni giorno, ma non per noi della maggioranza, per tutta la popolazione del nostro Comune, in particolare per i cittadini di Campoformido. Sono imprecazioni e dolore. E ogni momento noi viviamo una roulette russa. Questo la Regione lo sa, la politica lo sa. Per cui io credo che, al di là delle giuste parti tra almeno parlo per il Consiglio di questa sera, tra maggioranza e opposizione, ecco, io credo che ci debba essere la convinzione che qualcuno ci crede, cioè crede a noi stessi, crede a quello che diciamo. Campoformido ha un tumore, io l'ho detto e lo dico, uso questo termine da tantissimo tempo, che è dato appunto in primis dal traffico pesante. Noi abbiamo chiesto anche al prefetto che ci autorizzi, con proprio decreto ad applicare una limitazione della velocità nel tratto del centro storico nostro. Abbiamo chiesto di poter applicare delle telecamere per la lettura della velocità. Dovete credermi, qui probabilmente c'è più di mezzo chilo di comunicazione, anche con il prefetto ci sono diverse lettere. Dovete credermi se, come dire, non leggo e quindi se estrapolo, ma è la pura verità. Ci è stato risposto che limitare il traffico a Campoformido a 40 all'ora creerebbe ancora più disagio e quindi ci ha detto niente per quanto riguarda la limitazione delle velocità e nemmeno per le telecamere. Questo è l'ufficio e il signor prefetto. Quindi noi a chi dobbiamo votarci? Dobbiamo fare forse delle manifestazioni tipo Covid sulla strada? Potremmo anche farle, l'importante è che siamo tutti d'accordo, come siamo tutti d'accordo questa sera nell'auspicare, nello spingere e nel pregare effettivamente chi deve lavorare per questo affinché

la tangenziale sud parta il prima possibile. Però stiamo facendo anche le barriere... Parlando sempre di tangenziali o di macro viabilità, stiamo facendo finalmente le barriere fonoassorbenti a San Sebastiano, questo è grazie anche al lavoro delle passate Amministrazioni di Campoformido. Quindi Campoformido... Prego, signora? Quindi Campoformido è attenta da sempre sul problema della viabilità e quando un'amministrazione riesce a realizzare qualche cosa noi siamo i primi a non assumerci, così, il primario valore, ecco, della soluzione, la primordialità della realizzazione. Le cose condivise e le cose che si realizzano partono da lontano, quindi è inutile che si facciano appunto vetrine per dire voi non fate così, voi non fate colà, eccetera. Io non ho nient'altro da dire perché ho detto tutto. L'unica cosa, e l'ultima, all'Assessore, agli uffici regionali vorrei chiedere, vorrei richiedere che lo si è detto nelle prime, in una delle prime riunioni che hanno fatto assieme, che in sede di VIA nel momento in cui la tangenziale, l'opera e il progetto sarebbe stato sottoposto a VIA, e quindi ci sarebbe stato questo anno di tempo, ecco, di aspettativa tecnico-politica, si diceva che sarebbe stato opportuno incontrare le amministrazioni locali per valutare una progettazione condivisa dei problemi sul territorio. Per quanto riguarda Campoformido, è importante che prima che parta il progetto definitivo ci si incontri per valutare diverse cose. Io parlo di Campoformido, ma negli interventi precedenti il risultato è evidente che anche gli altri Comuni interessati hanno bisogno di questi incontri per appunto iniziare a condividere il progetto finale. Ecco, noi abbiamo il problema da risolvere progettualmente ancora dell'attraversamento dell'ex strada provinciale che da Campoformido porta a Basaldella. È un nodo che ne abbiamo parlato, nella volontà è risolto, però dovrà essere anche un attimino progettualizzato, come si dice, perché per il momento non è ancora chiara, o comunque stabilita qual è l'opera da realizzarsi. Grazie.

SINDACA FURLANI:

Allora do la parola al Consigliere regionale Lorenzo Tosolini.

CONSIGLIERE REGIONALE TOSOLINI:

Buonasera. Io vi ringrazio che mi permettete di dire due parole a proposito di questa bretella. Quando è stato realizzato, faccio un salto indietro, l'eliminazione del passaggio a livello di Santa Caterina, che il progetto preliminare, la prima bozza l'abbiamo portata grazie all'intervento dell'onorevole Fontanini al Ministero dei Trasporti proprio perché non si riusciva a venirne fuori con una progettualità ben definita e il progetto l'hanno accettato, questo progetto che poi è stato diciamo finanziato sia dalle Ferrovie sia dalla Regione, però è stato realizzato dall'allora provincia che poi l'ha inaugurata Fontanili poco tempo fa. In questo progetto

prevedevano due bretelle, una verso nord e una verso sud. Perché questa soluzione? Perché da una parte la volontà era quella di realizzare un ring, un ring che andasse verso l'SP60 da una parte e dall'altra parte verso il villaggio primavera. Questo perché il villaggio primavera, perché noi abbiamo sempre avuto il problema di via Lignano, via Lignano sapete è una strada stretta a doppio senso che poi sbatte contro un famoso ponticello della ferrovia a senso unico alternato. Le ferrovie non hanno mai voluto rifarlo, cambiarlo, di conseguenza si viene a formare sempre un imbuto, soprattutto anche con la svolta a sinistra sulla statale. La statale al secondo semaforo di Santa Caterina è ad una corsia in direzione Campofornido. Il numero, il traffico delle macchine sono sempre gli stessi. Ciò che soffre Campofornido soffre Santa Caterina. Questa soluzione a cui abbiamo chiesto, diciamo così, un intervento della Regione per finanziare ed è stata finanziata in assestamento voleva semplicemente, dato che questi progetti erano stati portati in piano struttura sia dal Comune di Campofornido sia dal Comune di Prato. Ci sembrava logico questa bretella avesse un suo diciamo sviluppo successivo. Regolato da una convenzione, il Comune di Passignano di Prato e il Comune di Campofornido, abbiamo i soldi, abbiamo diciamo accettato il finanziamento. Ciò che adesso insieme le due Amministrazioni devo individuare è il percorso più ragionevole e migliore da farsi. Ovviamente è una strada in cui se si percorre la strada bassa su via Marano, via Marano verrà urbanizzata con pista ciclabile, con illuminazione e quanto serve, se si viene fatta invece a nord del campo sportivo di Santa Caterina sbocca in corrispondenza della rotonda. Perché dico questa cosa? Perché via Lignano per noi è praticamente gran parte l'80% del traffico su villaggio primavera. Noi abbiamo pochissimi residenti che abitano in via Lignano, di conseguenza ci sembrava una cosa intelligente con un piccolo allungamento di favorire la permeabilità su quel benedetto ponticello, che è a senso unico alternato. Anche perché con l'attivazione delle piscine interne ed esterne c'è un traffico notevole che passa su via Lignano. Di conseguenza il traffico pesa su via Lignano, però il reale beneficiario diciamolo con grande tranquillità è il villaggio primavera. È questa la soluzione che abbiamo cercato, senza cercare sicuramente di danneggiare nessuno, di far male a nessuno. Il piano struttura del Comune di Campofornido prevedeva quella bretella, poi il percorso e diciamo lo sviluppo lo decideremo insieme, lo faremo insieme legato da una convenzione. Per il resto è un percorso che anche all'Amministrazione comunale, e poco tempo fa ne abbiamo parlato con il Sindaco Pizzimenti, per la bretella anche sulla SP60. Perché? Perché la statale e l'SP60 sono le due principali porte di accesso a Udine, una perché parte su tutto il centro studi e l'altra perché parte sul viale Venezia e piazza 26 Luglio. Sgravare e far permettere alle macchine, ai veicoli, soprattutto quelli macchine, non camion, un percorso più leggero e diciamo a ragnatela, in maniera tale che dopo ognuno si sceglie il percorso che più gli aggrada ci pareva una cosa molto intelligente e ci pare ancora una cosa molto

intelligente. Senza arrivare ai punti, come si ricorda forse Fontanini, che lui era Sindaco, che a un certo punto Ceccotti, vi ricordate?, ha chiuso viale Venezia e da Santa Caterina fino oltre Campoformido era tutta una fila di camion che aspettavano di poter entrare. Diversi anni fa, siamo negli anni '90. E abbiamo vissuto anche queste situazioni, voi siete... Gran parte di voi queste esperienze non le ha vissute. Ma come è stato ricordato dall'Assessore, il passaggio a livello batteva e c'abbiamo in Comune il decreto, il regio decreto 1938 per eliminare il passaggio a livello. Grazie a una sinergia Regione, Provincia, Comune e Comune anche di Campoformido siamo riusciti a trovare una soluzione che rende il traffico più leggero. Ovvio che adesso i tecnici dovranno trovare anche una soluzione successiva per eliminare quei due benedetti semafori che sono distanza uno da 50 metri dall'altro perché anche quello è una strozzatura. L'inquinamento che noi abbiamo misurato su Santa Caterina è uno dei più alti di tutta la Regione. Fate voi se possiamo sgravare il traffico, renderlo più rapido, più veloce e mi pare che sia un obiettivo estremamente intelligente da raggiungere. Ovvio, dobbiamo tener conto dei residenti, dobbiamo tener conto dei cittadini, però penso che questo lavoro, questa relazione la possiamo fare tranquillamente tra le due Amministrazioni, proprio col supporto tecnico della Regione. Grazie.

SINDACA FURLANI:

Allora grazie Consigliere. Io, chiedo scusa, ma per quanto riguarda la tangenziale sud se non ci sono altre domande io libererei l'Assessore. È sempre inerente alla tangenziale sud? Consigliere Fain.

CONSIGLIERE FAIN:

Io ho fatto un intervento che è funzionale alla tangenziale sud. Prima è stato detto che la tangenziale sud ha dei tempi e sono stati ben specificati per il completamento dell'iter, la progettazione e la sua costruzione. Bene, alla domanda del Sindaco di Basiliano, ma anche dell'ex Sindaco di Campoformido, è stato risposto si parlerà di sistemazione della Pontebbana attraverso piste ciclabili, attraverso altre forme di viabilità, attraverso rotatorie, eccetera, quando la strada statale 13 sarà declassata. Bene. Poi se volete insisto ancora e se mi permettete risponderò anche alle obiezioni del Consigliere Tosolini, che sono in grado di argomentare molto bene, però perché si va a finanziare un'opera che è in questo momento, secondo il mio parere, ma anche dei miei colleghi della minoranza che dovrebbe essere invece funzionale, dovrebbe essere approcciata solo quando la strada statale 13 sarà declassata, come tutti gli altri interventi che sono previsti in questo senso. Perché nonostante il Consigliere Tosolini giustamente richiami tutti quanti all'armonia, agli accordi, eccetera, no?, di fatto questa bretella, che sarà sicuramente corroborata dal senso

unico di via Lignano, e quindi comprometterà tutta la viabilità di quella zona, perché voglio aggiungere Villa Primavera non termina sul ponticello, ma è anche al di là del ponticello. E poi magari approfondiamo. Ma perché si vogliono mettere fondi che in questo momento potrebbero essere destinati ad accelerare proprio l'iter della tangenziale sud per spostare un problema di 50 metri, la distanza fra la strada statale 13 e la realizzazione della bretella, si sposterà un po' di traffico della statale 13 a questa bretella, andando a consumare terreno vergine, andando a disturbare una popolazione che abita lì da quarant'anni e che ha scelto di vivere lì proprio in tranquillità, e continua a vivere lì proprio perché è garantita questa tranquillità, per non risolvere il problema. Non si risolve il problema di Santa Caterina e della viabilità. L'altro giorno in Consiglio Comunale ho semplicemente detto se qualcuno è in grado di usare, mi auguro tutti, Google Earth, si mette lì a guardare e prova a simulare le varie soluzioni si renderà conto che questa opera in questo momento è assolutamente inutile. Ecco perché la inserisco nel discorso della tangenziale sud, perché secondo me è funzionale solo quando la tangenziale sud sarà realizzata e quindi la statale 13 sarà declassata. Se volete, se mi lasciate, posso anche un momentino intrattenermi sul discorso del Consigliere Tosolini, allora, altrimenti poi continuo a prendere la parola e magari anche vi annoio. Dunque, Consigliere Tosolini, il progetto fu presentato alla Comunità di Pesian di Prato, appeso in bacheca, il 21 maggio del 2004 e prevedeva tre distinti stralci: il primo, realizzazione del sottopasso ferroviario; due, bretella che collegava la tangenziale per Sedegliano, chiamiamola così, adesso non ricordo, SP60; ecco, terzo, stralcio questa bretellina. Ma questa bretellina doveva essere realizzata solo dopo che gli altri due stralci dovevano essere realizzati. Il tutto poi le Amministrazioni successive di Pesian di Prato, ma soprattutto di Campoformido, hanno abbandonato questa idea e gli abitanti di Villa Primavera se lo ricordano perché ci sono stati incontri con il compianto Sindaco Zuliani proprio per spingere e insistere sulla realizzazione della tangenziale sud. Ora è sospetto a mio parere questo improvviso rivivere, far rivivere questa idea di questa bretellina. Ecco, mi pare un po' ingannare la popolazione, grazie.

SINDACA FURLANI:

Allora innanzitutto io credo che il fatto che siano denominati lotto 1, lotto 2 e lotto 3 non ha alcun senso, nel senso che anche la tangenziale sud il primo lotto era quella che ancora deve essere realizzata. No, quella che è stata realizzata già era il lotto due ed è stato realizzato per primo. Questo che ancora deve essere realizzato è il lotto uno e quindi il fatto che si chiamano uno o due non ha nessun valore. Do la parola all'ingegner Gobbino che mi pare che voleva rispondere.

INGEGNERA GOBBINO:

No, volevo fare alcune precisazioni. Allora sulla questione principale che viene trattata volevo fare un po' di ordine sulla riqualificazione della 13 e la realizzazione della tangenziale sud. Allora è chiaro che in questo momento la statale 13 a Campofornido è un'asse nazionale, è una strada statale, è una direttrice nazionale. Quindi anche lo studio cui ci si rifaceva prima rispondeva a dei criteri molto precisi che noi abbiamo dato, perché in quello studio, in quel momento non ci interessava sapere cosa sarebbe successo a Campofornido se la tangenziale sud fosse stata fatta, perché in quel momento non c'erano le condizioni. Quindi i criteri generali di quello studio, più volte ribadito, è che la riqualificazione doveva comunque salvaguardare due cose: uno che quello è un'asse statale con determinate funzioni che devono essere garantite per la direttrice statale e quindi rendere tra virgolette, sintetizzo in maniera molto come dire sommaria, perdonatemi, quell'asse indisponibile o il meno disponibile possibile per gli spostamenti intracomunali. Ok, adesso l'ho detto sommariamente, poi i criteri erano complessi. Adesso invece siamo in un'altra condizione, la tangenziale sud si farà. L'abbiamo detto. È scolpito sulla pietra. C'è un decreto del Presidente. Ci sono 50 milioni e si farà. Quindi la riqualificazione nel tratto sotteso, compreso Basagliapenta, eccetera, sarà una riqualificazione che avrà tutt'altre caratteristiche, poiché quella strada sarà declassata. Qualcuno ha parlato di progettazione, l'Assessore di progettazione complessiva, lo vedremo, si farà. Diciamo che noi abbiamo superato lo scoglio principale di fare la tangenziale sud di Udine. Senz'altro ci sarà una differenza tra il tratto sotteso della statale 13 che interessa tutti i presenti qua e quello che verrà dopo che ha determinate caratteristiche che sono anche lì disegnate sullo studio di fattibilità e poi sarà sviluppato nei progetti, insomma. C'è la variante di Casarsa, ci sono molte cose rilevanti, diciamo. Una osservazione d'ordine generale, però trasportistica, perché si è parlato di velocizzazione del traffico, si è parlato di molte cose. Allora la tangenziale sud con questo secondo lotto che sarebbe stato il primo viene completata. Le soluzioni sono complesse, non sono semplici per riqualificare tutto quello che si libererà, ma tutto quello che si libererà non potrà che essere programmato, progettato, pensato proprio dai Comuni e dei territori. Certo, la Regione potrà, come dire, sostenere, supportare, potrà essere presente io credo, ma questo si vedrà, ma il progetto avrà determinate caratteristiche, senz'altro. Per cui si potrà anche immaginare di velocizzare il traffico, però ci dovrà essere una declinazione da parte dei Comuni, ne abbiamo parlato più volte, anche con il Sindaco proprio di Pasiàn, eccetera. Cioè ci dovrà essere una declinazione in termini di mobilità sostenibile molto spinta. A quel punto sarà possibile. E sarà una progettazione organizzata che lo dirà. Sulla questione della bretella non voglio rispondere perché comunque insomma ha già risposto la Sindaca, quindi non ho niente da dire. Però ci tenevo a precisare tutto questo, e soprattutto non c'è nulla che avvenga con uno

schiocco di dita. La progettazione richiede pensiero e tempo, il finanziamento richiede tempo, le procedure c'hanno un tempo incompressibile. Insomma, anche questo volevo spiegare un poco, ma lo sapete, più che altro...

SINDACA FURLANI:

Sindaco di PAsian di Prato, dottor Pozzo.

SINDACO POZZO – COMUNE PASIAN DI PRATO:

Volevo ringraziare per questa precisazione ultima che abbiamo ascoltato. In effetti i confronti sono stati dati e si rischia qualche volta di mettere diciamo sullo stesso piano e sullo stesso argomento tre diciamo posizioni che sono completamente diverse. La tangenziale sud, paradossalmente, se parlassimo solo di questo noi qui potremmo andare a casa perché non siamo quei volti della tangenziale sud, la Pontebbana che è tutta un'altra storia sulla quale ci siamo confrontati moltissime volte e ricordo a tutti che se il sottopasso di Santa Caterina è una grande rotonda e non è semplicemente questa manovra semplice, come si trova un po' in tutta Italia per continuare diciamo a proseguire in una sola direttrice è proprio perché la rotonda è nata, è stata studiata per ospitare anche altre forme di collegamento e negli studi si valutava come far fluire determinate categorie di traffico pesante fuori dai centri urbani e determinate categorie di traffico leggero in favore della residenzialità locale, che è tutt'altro rispetto alla tangenziale sud ed è tutt'altro rispetto alla Pontebbana vecchia, tradizionale, quella nazionale, eccetera. Ed è quindi chiaro che senza... lo non entro, non credo che sia neanche questa la sede di discuterne, sicuramente noi, come Amministrazione di PAsian di Prato ci siamo trovati ad avere dei progetti che sono lì, scritti, non ce li siamo inventati, e abbiamo sentito anche amministratori precedenti che hanno precisato che questi raccordi esistono, sono stati studiati e previsti e li abbiamo trovati sia nello studio della Pontebbana sia nelle documentazione interna nei piani struttura e in tutti gli elaborati della viabilità sia del Comune di PAsian di Prato che del Comune di Campoformido. Mi permetto soltanto di dire che oggi parliamo di cose macro, andare a discutere di una piccolissima viabilità locale, che in realtà è un comodo raccordo per i residenti e null'altro perché nessuno dalla Pontebbana va a farsi un giro in via Lignano, mi pare. Insomma, ma questo senza entrare, stralciamo questo argomento, ne discuteremo tantissimo nei nostri Consigli Comunali, eccetera, ma io credo che in questo momento non si sia fatto altro che dar seguito ad una progettazione che esisteva già, che prevede dei passaggi successivi e che per quella che è la mia lettura è un grande beneficio per la residenzialità, non vedrà passare nessun altro che non i residenti, perché diciamo effettivamente quest'ultimo argomento non

può essere secondo me agganciato sulla tangenziale sud. Questo soltanto per dare un ordine, diciamo, di dimensione e anche per dire che diciamo non siamo arrivati a richiedere, perché poi ho sottoscritto io alla fine la richiesta di questo contributo, ma l'ho fatto perché c'era la possibilità di andare avanti con un altro di quegli elaborati strategici che erano già nella nostra funzione, come Comune di Pesian di Prato abbiamo ritenuto di andare a risolvere anche dei problemi così di riqualificazione di strade in questo momento hanno un diciamo così una situazione quantomeno discutibile in termini diciamo di sicurezza e anche di modernità, perché non ci sono piste ciclabili, mancano di tutto, se non di un po' di asfalto, e probabilmente per i residenti andare a fare un intervento questo può essere utile affinché si vada in sicurezza poi nei flussi macro. Ma questa è una valutazione che ha un'altra sede. Quindi ringrazio per avere, perché non l'avevo sentito in tutta la serata, riportato. Ogni tanto bisogna fare anche questo compito che lo so che è antipatico, ma non è soltanto un aspetto amministrativo e politico, alcune volte ci sono anche degli argomenti tecnici e devo dire che effettivamente ci siamo incontrati talmente tante volte che persino una persona che è abituata a fare politica comincia a diventare un po' tecnico. Di questo, ringrazio. Però serve, serve perché altrimenti non ci diamo un paradigma per operare.

SINDACA FURLANI:

Grazie. Consigliere Compagnoni.

CONSIGLIERE COMPAGNONI:

Bene, siccome io sono un po' come San Tommaso e abbiamo parlato per più di un'ora e mezza, San Tommaso è finché non vedo, non credo, no? La domanda è una, secca e determinata, a cui chiedo una risposta altrettanto secca, determinata. Quando? Che tempistica si dà per fare se parliamo dell'autobus? Quando si fa la tangenziale? Io penso che sia importante dare un termine preciso.

SINDACA FURLANI:

Consigliere Compagnoni, queste domande sono già state fatte.

CONSIGLIERE COMPAGNONI:

Risposte molto vaghe. Allora diamo un termine.

SINDACA FURLANI:

Le date della tangenziale sud sono già state comunicate. Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale le problematiche sono già state esposte dall'Assessore Pizzimenti. Allora, Consigliere Compagnoni, lei è già intervenuto tre volte. Cortesemente ci sono anche altre persone che vorrebbero... Le risposte sono già state date, Consigliere Compagnoni.

CONSIGLIERE COMPAGNONI:

Non in maniera precisa. C'è una mano alzata.

SINDACA FURLANI:

La parola al Sindaco di Udine, Onorevole Pietro Fontanini.

SINDACO FONTANINI – COMUNE DI UDINE:

Allora intanto io sono qua un po' con la duplice veste, il Sindaco di Udine è quella ufficiale, però anche cittadino che abita a Basaldella, e che quando deve andare a Udine ha problemi per immettersi da una strada, perché io esco dalla via e c'è un forte traffico che arriva dalla strada provinciale che si innesta qui sulla Pontebbana e che molti utilizzano per arrivare nella zona sud della città di Udine, ma anche per andare oltre, nella zona est. Perché noi abbiamo due canali, Tosolini, uno che va nella zona studi, come dicevi tu, la strada statale, l'ex provinciale 60, ma anche la strada sud poi per prendere l'autostrada e tanti altri. Quindi siamo in una situazione molto, molto delicata e molto pesante. Ho sentito dei tempi certi per quanto riguarda la realizzazione di questa benedetta tangenziale. **Qui bisognerebbe parlare di cose successe nel passato, della Sovrintendenza, soprattutto che è stata la causa di tutto perché se siamo ancora qua ad aspettare è perché la Sovrintendenza dei beni ambientali ha messo un vincolo ad un campo di granoturco che faceva da pandan ad una villa in quel di Zuliano da lì è partito tutto e tutto si è bloccato, nel senso che è stato fermato tutto. Purtroppo sono passati tanti anni, i soldi sono lievitati e la strada è ancora da realizzare.** Un piccolo consiglio ai tecnici, avete detto che avete tre mesi per presentare le carte a Roma, magari se lo fate in un mese e mezzo non sarebbe meglio? Così, questo così, come battuta. Anche perché io penso, ingegnere, che bisogna comprimere i tempi. Dal Governo di Roma stanno dicendo che dobbiamo fare provvedimenti per accelerare i tempi, che siamo un paese che non riesce a spendere, non riesce a far le cose rapidamente. Dobbiamo dimostrare di essere più efficienti. Poi ci sarà questo VIA con le osservazioni, col progetto poi definitivo, poi ci sarà la gara d'appalto perché è una gara che non sono bruscolini. Insomma, viaggiamo sui 150 milioni, capite che i tempi sono abbastanza lunghi, però io penso che questa volta siamo

arrivati al dunque, penso che questa benedetta strada si farà, anche perché è attesa e necessaria, non è un'opera così inutile nel deserto, ma risolve i problemi a tante Amministrazioni, anche al Comune di Udine, anche se noi non siamo interessati geograficamente da questo attraversamento della tangenziale, però l'innesto, soprattutto in viale Venezia, è qualcosa di delicato ed importante. Noi ci stiamo ormai, grazie anche alla Regione, devo dire, perché ultimamente ci ha dato un ottimo contributo per completare le rotatorie, perché la soluzione, Pasian di Prato so che la cosa non è facile, tecnicamente è complicatissima, sarebbe fare due rotatorie al posto di due semafori e così le cose andrebbero via fluide, molto più fluide della situazione attuale. Noi a Udine abbiamo fatto già una rotatoria su viale Venezia, ne faremo altre due, abbiamo già approvato il progetto definitivo, quindi siamo molto più avanti rispetto alla tangenziale, e quindi daremo fluidità del traffico. Però è chiaro che i problemi sono qua, cominciano in quel di Basiliano e vanno avanti poi negli altri Comuni, quindi io penso che la riunione di stasera sia una certezza per i cittadini di Campoformio, per tutti noi che viviamo congestionati, anche per Pasian di Prato, in particolare e Santa Caterina, che c'è una soluzione, c'è la volontà forte di Amministrazioni comunali, dei territori e anche dalla Regione che ha confermato con forza di voler andare avanti nel realizzare quest'opera che, ripeto, è fondamentale. E poi ci sono anche questi problemini che mi rendo conto le Amministrazioni di Campoformido e Pasian di Prato devono trovare la soluzione migliore.

SINDACA FURLANI:

Grazie onorevole Fontanini. Do la parola al Sindaco di Pozzuolo, ingegner Dennis Lodolo.

SINDACO LODOLO – COMUNE DI POZZUOLO DEL FRIULI:

Sì, intanto per ringraziare il Sindaco Furlani che ci ha invitato a questa riunione, ha invitato un buon parterre di esperti e che ci ha dato un po' le indicazioni. Sì, io la tangenziale sud la conosco da quando ero ai primi banchi del Consiglio Comunale praticamente, l'ho vissuta per più di quarant'anni, il progetto è del '78, parliamo prima dell'80, poi nel '90 c'è stata una prima evoluzione, nei primi anni '90 poi c'è stato il vincolo famoso di cui riferisce il Sindaco di Udine e con quel vicolo lì praticamente si è praticamente mozzato in pratica, perché anche sul piano regolatore nostro poi è stata tolta addirittura dal piano regolatore e poi si era arrivati a un buon punto nel 2006, ecco, visto per ribadire, perché ho seguito anche quella volta, eravamo molto vicini ad un accordo nel 2006 quando abbiamo chiesto, il Comune di Pozzuolo alla Regione, la riduzione del vincolo. Si chiedeva di togliere trenta metri di campo di granoturco per farla passare. Non c'è stato niente da fare, la Sovrintendenza non ha potuto accogliere la nostra istanza presentata assieme alla

Regione con documenti e quindi poi quello lì ha fatto allungare, ha fatto perdere quindici anni almeno questa purtroppo negazione e ha portato, quello che ha danneggiato ci porta a scontentare diversi cittadini. Avremo da demolire più case, ecco, lì adesso io ho paura di questo. Perché qua è inutile parlare. Coi soldi che ci sono non si fa niente. 142 sono pochi, sono pochi, sono pochi. Con l'aumento dei costi che c'è stato in questi anni puoi pensare già a 200 e non vorrei che si tagliasse dove soffriamo noi. Questo è il tema principale che noi ci batteremo perché noi non siamo contro la tangenziale, ma siamo per tutelare anche il nostro territorio. Non è che possiamo... Cioè ci sono delle case da demolire e dovranno essere correttamente remunerati i cittadini. Ovviamente ha fatto diventare il sottopasso... Devo dire tutto, perché insomma, so tutta la storia, il sottopasso che ha fatto Fontanini sulla tangenziale ovest ci ha chiuso praticamente. Adesso uno che viene giù da nord e deve andare a Pozzuolo non sa più come saltar fuori, è una roba vergognosa questa. E lì ci ha presi per il collo a doverla in qualche modo digerire questa cosa. Addirittura anche il progetto delle nostre opposizioni, di chi, insomma, è contrario, per il primo tratto, quello che va dal quadrifoglio alla statale, alla nostra statale, alla strada regionale 353 si chiama, quel pezzo lì è messo anche nei loro progetti. Quel pezzo lì è quello che è fondamentale per noi di Pozzuolo. Poi la prosecuzione ci toglie della campagna e lì c'è il danno ambientalistico, però lì non dovremmo lesinare sulla progettazione, non dovremmo lesinare sui passaggi e sulle strade, perché abbiamo tante strade campestri, non dobbiamo rimanere che uno poi per andare in un terreno deve fare il giro del mondo. Quindi sono tutte cose che ci hanno promesso che in sede di progettazione verranno sentite e poi secondo me un buon segno sarebbe per vedere viva questa tangenziale sud e le rotonde che sono nell'accordo di programma. Potrebbero essere cominciate a realizzare perché siamo gli unici, è ridicolo, no? Cioè abbiamo le rotonde già messe lì, conteggiate nell'accordo di programma e via però non c'è... Vediamo fare rotonde su tutte le strade, da Mortegliano in giù... Ecco, Mortegliano è l'unico che non ha la rotonda perché poteva farla quella volta, la farà probabilmente, perché assurdo l'incrocio che ha cinque strade, quella lì era proprio una rotonda classica, e comunque da lì in giù e tutta la napoleonica è piena di rotonde, non so perché a Pozzuolo noi non possiamo permetterci almeno le due o tre rotonde che sono principali con tutte le strade. Quindi, diciamo, chiediamo anche noi qualcosa, insomma, perché abbiamo, ovviamente avremo del traffico in più e quindi dovremo avere maggior tutela. Spero che appunto i tagli non vengano fatti lì, su queste cose qui, perché appunto c'è da pensare che i soldi che erano stati pensati ormai già non so neanche quanti anni fa avete fatto quel conto lì, adesso coi prezzi che sono saliti, poi dovete capire che ci sarà anche un po' d'inflazione e tutto, il 142 andrà a finire a 200 circa. Quindi speriamo di non avere... Di non subire. Bon, concludo qui e ringrazio appunto per l'attenzione, per aver portato l'argomento in discussione. Auguri che questa tangenziale

riusciremo. Io ormai pensavo prima di andare in pensione di poterla utilizzare, ma ormai ho già rinunciato, perché insomma ci vorranno molti più anni. Grazie e buona serata.

SINDACA FURLANI:

Ok. Grazie. Do la parola al Consigliere regionale Maria Grazia Santoro.

CONSIGLIERA REGIONALE SANTORO:

Buonasera a tutti, intanto. Non era mia intenzione intervenire questa sera, perché ritrova un po' questo accordo un po' che ognuno vuole raccontare la sua storia, tralasciando magari dei cambi di pensiero e altro, però io credo che se siamo qui è grazie ai Consiglieri comunali che hanno chiesto la convocazione di questo Consiglio è per informare i cittadini. E il fatto di parlare mi è venuto soprattutto dal Sindaco di Pozzuolo perché è evidente che a fronte di un miglioramento lungo tutto il tracciato dei Comuni che avranno questa strada il tema Pozzuolo è il tema più importante e non è un caso, infatti, che da quel punto di vista una criticità in Consiglio Comunale c'era stata che ha portato al procrastinare la sigla dell'accordo di programma. Perché mi fermo su Pozzuolo? Perché è stato fatto un lavoro, e qui se c'è qualcuno di Pozzuolo, io sono molto orgogliosa, Sindaco, di averlo portato avanti, che è la valutazione dell'impatto sulla salute. Uno dei primi progetti, questo, che è stato affiancato da una valutazione di quanto questo progetto nuovo potrà inquinare nel momento in cui viene realizzato. Non è una cosa che si fa spesso. Siamo ovviamente molto preoccupati, tesi all'idea di quanto potrà migliorare Campofornido rispetto al fatto di togliere il traffico. Ma cosa succederà di quei luoghi nel quale questo traffico verrà in qualche modo spostato? Ecco che allora, per rasserenare ed avere una base scientifica, e di questo devo ringraziare l'azienda sanitaria e tutti i tecnici che hanno lavorato a questo, e credo che ai cittadini sarebbe un lavoro da mostrare, proprio perché è un'attenzione molto vicina alle preoccupazioni che i cittadini hanno di trasferimento dei traffici, quindi si può fare una simulazione di quello che succede, beh, lì ad esempio si è deciso di ampliare la fascia di rispetto a Pozzuolo e quindi con basi scientifiche si è potuto dire che la fascia da, come dire, espropriare e quindi da tenere libera e piantumare per evitare un maggior inquinamento è legittimamente maggiore di quella che per legge sarebbe in qualche modo dovuta. E quindi voi sapete che espropriare di più rispetto a quello che si deve se non si ha una base scientifica sulla quale si deve fare è evidente che questo è un elemento di grande importanza e devo dire che mi sono molto stupita, però oggi ho sentito delle spiegazioni che sinceramente si debba in qualche modo integrare la SIA, cioè lo studio di impatto ambientale, in quanto già nel 2015 (questa è la delibera 1000, quindi anche un numero semplice da ricordare) e nel 2017 erano stati

integrati gli accordi con Autovie per integrare la valutazione di impatto ambientale proprio su questa cosa. Quindi io mi illudevo che la valutazione d'impatto ambientale fosse in qualche modo già partita e quindi rientrasse in quella salvaguardia che anche il decreto del '17 fa perché questi atti, appunto, sono del '15 e del '17. O forse avrei provato insomma a portare avanti questo argomento, nel senso che la procedura era iniziata prima. Perché era iniziata prima, Sindaco Fontanini? Perché è proprio quel vincolo di cui tutti parliamo che è diventato sfidante e che ci ha fatto pensare di poter progettare nonostante il vincolo e difatti la progettazione è avvenuta con due scenari diversi, cosa succede se facciamo nel vincolo, cosa succede se facciamo fuori dal vincolo e quali sono i danni che in qualche modo andiamo incontro. Quindi oggi il tema è andiamo avanti perché credo che sia un progetto di territorio, non debba essere un progetto che abbia un colore o che abbia una parte, ma perché è importante che tutti portino avanti questo progetto fondamentale per questa parte dell'Udinese, io lo chiamo così, perché appunto pur non essendo coinvolto come Comune territorialmente dal punto di vista dei flussi di traffico anche Udine lo è. Certamente io spero che i tempi della VIA nazionale siano tempi in qualche modo rispettati. Confido che l'Assessore Pizzimenti sia da pungolo nei confronti del Ministero perché questo avvenga, perché c'è un'altra cosa che a me spiace molto è che questa non è un'opera commissariale e quindi i grandi tempi veloci che abbiamo potuto in qualche modo attivare come terza corsia non sono riportabili con semplicità proprio perché la gestione commissariale ovviamente portava una serie di vantaggi dal punto di vista della procedura. Ad un certo punto opere, altre opere, non si sono più potute attrarre nella gestione commissariale e quindi quest'opera la dobbiamo gestire tra virgolette per le vie ordinarie. L'auspicio è che tutto questo avvenga con tempi certi e dia risposte ai cittadini, perché credo davvero che lo sforzo che tutti e mi sento dire abbiamo fatto e stiamo cercando comunque di fare anche tenendo alta l'attenzione rispetto a questo progetto è per risolvere le problematiche di traffico che basta provare ad attraversare questa strada che è chiarissimo come in qualche modo impattino sulla vita dei cittadini. Per cui tenendo un po' queste preoccupazioni sui tempi soprattutto della VIA ministeriale auguro a tutti un buon lavoro.

SINDACA FURLANI:

Grazie. Do la parola ad un cittadino. Nome.

DIEGO MONTES:

Buonasera, io sono Diego Montes. Sono un normale cittadino e quindi mi chiedevo che domani mattina dovrò andare a chiedere, insomma... Dovrò andare a dire... Scusate, sono emozionato. Dovrò andare a dire

a mia nonna e a mio fratello piccolo di quindici anni e a mio fratello grande di trenta che cosa si è detto qua. E io sinceramente ho capito un po', ma non troppo e quindi io chiedo all'Assessore Pizzimenti se e quando effettivamente questa tangenziale verrà fatta, perché delle persone, insomma, vorrebbero avere delle risposte. Non so, perché se la volontà politica c'è bisognerebbe prendersi la responsabilità politica anche. E insomma un lasso di tempo. E poi chiedo anche se l'autobus e quando sarà fatto l'autobus. Grazie mille.

ASSESSORE REGIONALE PIZZIMENTI:

Allora rispondo, non lo so. Io anche rispondo per l'ennesima volta, però, insomma, qualche volta l'ho detto già stasera. È difficile dare una certezza del tempo perché non dipende solo da noi. La famosa valutazione di impatto ambientale che viene mandata a Roma entro fine anno ha dei tempi canonici di sei mesi, prolungabili di trenta giorni magari per le integrazioni, quindi si va minimo sette mesi. Questa dovrebbe essere la normalità, ma non dico spesso, alcune volte per fortuna non sempre il Ministero dell'Ambiente non è che risponde in sei mesi, sette mesi come previsto, quindi i tempi non sono certi. Fatto questo dopo c'è ovviamente il passaggio del progetto concreto, vengono accolte le osservazioni, quindi ci sono alcuni mesi che non dipendono ovviamente solo da noi, ma da tutta la progettazione che è molto complessa per recepire quelle che sono le osservazioni, dopodiché, come diceva il dottor Pardini, si fa una gara particolare che è quella che dà la possibilità dell'impresa che dovrebbe partecipare alla gara, eccetera, di progettare l'esecutivo e incominciare il lavoro. Tutto questo dire che il 28 di ottobre si comincia la tangenziale è un po' difficile perché è un iter molto complesso e che non dipende solo dall'amministrazione regionale. Per cui noi abbiamo detto che probabilmente entro il '22 abbiamo in mano la situazione, cioè nel senso che abbiamo un iter quasi completato del tutto, salvo intoppi particolari, e che quindi, ma questa è una previsione che noi possiamo dire che domani i giornalisti dicono il 1° gennaio 2023 si cominciano i lavori perché, ripeto, non c'è la certezza. **Può succedere molto probabilmente che entro il '23, i primi mesi del '23, il primo semestre del '23 si iniziano i lavori.** Ma è tutto da verificare rispetto alle osservazioni che faranno, rispetto all'iter della VIA. Ci sono talmente tante variabili che sono indipendenti dalla nostra volontà, alla quale non riusciamo a dare una tempistica certa. È per questo per quello non ho detto entro al si può fare. Per quanto riguarda il bus, l'ho detto anche prima, il discorso della pandemia è una variabile, purtroppo alla quale noi dobbiamo far fronte quotidianamente e che cambia spesso, spesso no, per fortuna ultimamente no, ma che può cambiare spesso anche gestione del trasporto pubblico locale perché ricordo che in zona gialla cambia tutto. Vi ricordo che fino alla zona gialla possiamo portare l'80%, se andiamo in arancione passiamo al 50%. Vuol dire rivoluzionare tutto il sistema del trasporto pubblico locale. Tutto. Ecco, vuol dire 730 corse in più che

vengono spostate, cioè un macello, tanto per essere chiari. Quindi noi tentiamo di mettere a posto il contingente, tenere sotto controllo il contingente del trasporto pubblico, nel momento in cui abbiamo uno spazio e un tempo per poter anche gestire le necessità del territorio chiaramente andremo anche fare questo.

SINDACA FURLANI:

Bene, allora io credo che per quanto riguarda la tangenziale sud possiamo dichiarare conclusa la discussione. Allora ringrazio l'Assessore regionale Graziano Pizzimenti, il dottor Pardini, l'ingegner Gobbino, il dottor Pella e il dottor Perucci. Approfitto anche per ringraziare chi è intervenuto stasera come ospite, che sono il Consigliere regionale Maria Grazia Santoro, l'Onorevole Pietro Fontanini Sindaco di Udine, l'ingegner Denis Lodolo Sindaco di Pozzuolo, il dottor Andrea Pozzo Sindaco di Pasian di Prato, il dottor Marco Del Negro Sindaco di Basiliano. E ringrazio anche il Consigliere regionale Lorenzo Tosolini, il Vicesindaco di Pasian di Prato, Ivan Del Forno, invece il Sindaco di Pozzuolo che avevo intravisto prima Sandro Bianco e anche il Vicesindaco di Lestizza, di cui non conosco il nome, non me lo ricordo, scusa. Quindi io congedo i rappresentanti della Regione e vi chiedo solo un attimo di pazienza, perché devo predisporre il PC per rappresentazione del prossimo punto.

(Sospensione seduta di Consiglio Comunale)

SINDACA FURLANI:

Allora riprendiamo la seduta. Vi chiedo cortesemente di accomodarvi. Allora do la parola all'Assessore Olivo per la presentazione di questo punto.

ASSESSORE OLIVO:

Allora questo punto, come recita la figura, riguarda la riqualificazione urbana e infrastrutturale a Campofornido, in particolare sull'asta che collegherà la futura rotonda all'altezza di cui abbiamo appena parlato per la tangenziale sud, all'altezza noi diciamo dell'apparecchio su via Principe di Udine e che va fino all'altezza dell'attuale posta, sostanzialmente all'uscita della caserma dei carabinieri. È una ristrutturazione che il capoluogo, che Campofornido attende da tanti anni. Questa ristrutturazione appunto di questo asse viario importante del quale abbiamo parlato anche nel mentre si discuteva della tangenziale sud che tiene conto anche di soluzioni viarie interne, si dice di microviabilità ma che comunque hanno un loro peso nella

vita di ogni giorno di questo nostro paese che saranno contenute anche in quello che stiamo peraltro portando avanti, il cosiddetto progetto della nuova circolazione che riguarderà le tre frazioni, in particolare Basaldella, Campoformido e Bressa, ma che partirà appunto da Campoformido. Abbiamo voluto individuare assieme ai progettisti che è lo studio Stradivari di Trieste che ringraziamo per la presenza e per l'assistenza tecnico progettuale. Abbiamo dato loro delle indicazioni precise, perché se è vero che l'incrocio con la provinciale per Basaldella, che vede ora la realizzazione della rotonda, è anche vero che a poca distanza abbiamo un altro incrocio a mio parere, ma non credo soltanto mio, altrettanto pericoloso che è quello che sta di fronte/a lato della chiesa, sostanzialmente lo stop in piazza del Trattato. E poi ci sono diverse confluenze di altre strade limitrofe molto pericolose per la viabilità non soltanto veicolare, ma anche della mobilità normale di un paese, che è appunto la mobilità ciclabile e soprattutto quella pedonale che oggi sono sostanzialmente in questo tratto di strada interdette. Ecco, io non mi dilungo perché verrà sviscerato tutto quanto dai progettisti. Poi io mi prenderò nota, magari anche assieme al collega Stocco, se c'è qualcosa che non verrà toccato direttamente, prenderemo nota, per poi essere in prima persona a richiedere delucidazioni in merito, oltre a quello che verrà richiesto dagli altri Consiglieri comunali e dalle presenze della popolazione.

SINDACA FURLANI:

Allora li presento, sono l'architetto Claudia Marcon e l'architetto Gianluca Calligaris. Allora io chiedo cortesemente se si può spegnere qualche luce, in maniera tale che si veda meglio e poi, ecco, vi do la parola. Grazie.

ARCHITETTO MARCON:

Grazie. Buonasera a tutti. Sono Claudia Marcon, legale rappresentante di Stradivari Architetti associati. Stradivari Architetti associati è uno studio che è specializzato nella progettazione dell'infrastruttura e del paesaggio e nella pianificazione della mobilità sostenibile. Peraltro ci tenevo anche a ricordare che questo particolarissimo Consiglio che è stato oggi organizzato, è organizzato anche all'interno di quella che questa settimana è la settimana europea della mobilità sostenibile, sarà stata una coincidenza però sicuramente diciamo penso e spero che sia di buon auspicio perché in questa settimana molte Amministrazioni discutono e organizzano convegni proprio su queste tematiche che sono le tematiche che sono state affrontate questa sera ad una scala diciamo chiaramente molto vasta, di tipo territoriale, e che adesso diciamo vedremo alcuni approfondimenti, alcuni affondi. Insieme a me c'è l'architetto Gianluca Calligaris, collaboratore stabile di Stradivari Architetti associati, uno dei collaboratori che ha partecipato alla redazione di questo progetto

preliminare, o meglio studio di fattibilità tecnico-economica, come adesso viene definito. Prima di partire diciamo con l'illustrazione nel dettaglio di quelli che sono stati i principi del progetto, mi sono, diciamo, appuntata, alcune delle osservazioni e dei commenti che sono stati fatti appunto dalla platea e mi riferisco diciamo soprattutto, anche se poi anche gli altri interventi l'hanno detto magari in altre parole, a due questioni specifiche che sono emerse. Le dico diciamo in ordine per come sono state formulate diciamo queste idee, queste riflessioni, una dell'ingegner Gobbino della Regione in cui ha spiegato la metodologia che ci sta alla base diciamo del progetto della tangenziale sud, di quello che è stato il progetto di riqualificazione e messa in sicurezza delle SS13 e SS56 che noi stessi abbiamo curato anni orsono per conto della Regione, dove dice che sostanzialmente poi i singoli Comuni che conoscono il proprio territorio dovranno e potranno portare avanti i progetti di riqualificazione che appunto devono accogliere le istanze degli amministratori quali si fanno portavoci dei cittadini. In ultimo anche l'intervento della Consigliere Santoro che è intervenuta dicendo che cosa succederà se si tolgono le auto nelle strade. Ecco che sostanzialmente diciamo il progetto che noi andiamo a presentare è uno sviluppo progettuale, una prima proposta che lavora proprio in questi termini. Cioè lavora nei termini di ipotizzare uno scenario di dismissione di una parte del traffico pesante che viene appunto intercettato dalla realizzazione della nuova tangenziale sud e che quindi, diciamo, vede un ripensamento di quello che è questo tratto di strada statale 13 che di fatto è un'asse dalla valenza urbana e che di fatto diventa il centro del Comune di Campofornido. Chiaramente, diciamo, l'intervento è un intervento ad una scala preliminare. Per cui diciamo lo sviluppo è stato fatto su una base di idee e di prime verifiche tecniche che sono state fatte e che si riferiscono a delle verifiche prettamente di tipo geometrico perché il fattore della strada e il progetto di un'infrastruttura è un progetto tecnico che deve sottostare a delle misure, che deve sottostare a delle geometrie, a delle norme che si riferiscono al nuovo Codice della strada, misure che noi siamo andati a prendere nel dettaglio e nel centimetro per vedere quanto spazio era possibile recuperare, sottrarre alle automobili, o meglio sottrarre alla viabilità, a favore appunto del pedone. Abbiamo deciso di iniziare diciamo questa presentazione mettendo questa immagine che è una delle varie immagini storiche che abbiamo preso diciamo da alcune pubblicazioni e che illustra diciamo come era inteso lo spazio pubblico anni orsono a Campofornido, in cui la strada era chiaramente presente, ma la strada era una strada che non aveva, diciamo, le numerose barriere che presenta oggi, barriere che in qualche modo veicolano un certo modo di muoversi per le automobili e per i pedoni e barriere che in un certo qual senso vanno anche a sottrarre spazio utile che potrebbe essere utile appunto per i pedoni. In questo schema che mi auguro si veda abbastanza bene che cosa abbiamo? Abbiamo un primo schema che è quello che vedete sotto, dove in grigio è tutto lo spazio che attualmente è a disposizione delle automobili del tratto oggetto in

esame del nostro approfondimento, mentre diciamo in viola sono gli spazi pedonali o gli spazi di risulta e invece nello schema in alto abbiamo lo schema diciamo che va a sintetizzare quello che potrebbe essere lo spazio viabilistico e lo spazio per i pedoni a seguito, diciamo dell'intervento e della nostra proposta progettuale. La differenza la vedete. Diciamo tutto lo spazio in viola sarebbe lo spazio che viene dato ai pedoni e anche ai ciclisti e da questo schema, appunto, si va ad evidenziare la percentuale di spazio che verrebbe appunto occupato dai pedoni. Tengo anche inoltre a precisare, mi sono dimenticata di dirvelo all'inizio, che chiaramente diciamo il progetto preliminare lavora con lo scenario di realizzazione della tangenziale sud, è stato comunque verificato e abbiamo anche avuto un confronto con FVG Strade, seppur nella fase di progettazione preliminare, per avere diciamo delle verifiche comunque geometriche ed avere diciamo da loro una sorta di parere informale sulla conformità di tutto l'assetto viabilistico che c'è stato dato e tiene poi anche conto già dell'intervento che è ora in fase di realizzazione dell'intersezione a rotatoria. Per cui sostanzialmente quello che noi andiamo a fare è raccordarci all'intersezione a rotatoria che è adesso in fase di esecuzione, da lì ci raccordiamo con i primi marciapiedi che verranno realizzati e poi andiamo e andiamo avanti con il nostro progetto, andando a riqualificare anche parte diciamo del sagrato della chiesa e anche qualche metro oltre. Cominciamo a scendere un po' diciamo nei dettagli, nei diversi sopralluoghi che abbiamo fatto, diversi sopralluoghi che abbiamo fatto atti proprio a verificare delle specifiche tecniche mostrano sostanzialmente qual è la condizione di questo asse viabilistico e dello spazio pedonale. È una condizione di cui diciamo anche immagino, essendo presenti molti Consiglieri del posto e molti cittadini, di cui non mi dilungo, ma va da sé che i problemi principali sono relativi alla dimensione dei marciapiedi, che chiaramente non sono a norma disabili perché in alcuni casi diciamo non sono a norma per nessuno, trattandosi di marciapiedi che hanno un'ampiezza di circa 40-50 cm nei punti più stretti. È presente, diciamo, in alcuni punti un alto degrado anche diciamo delle pavimentazioni sia della parte in asfalto che della parte in porfido. Ci sono poi anche degli ostacoli e delle barriere, con dei dislivelli che sono diciamo tutti i diversi raccordi, anche con gli accessi alle abitazioni e le numerose banchine appunto che sono state realizzate. Il progetto si inserisce poi inoltre in uno sviluppo diciamo, in un'idea che in questi mesi il Comune di Campoformido ha anche avviato, che è la redazione del biciplan comunale e anche diciamo della redazione del piano della circolazione. Per cui chiaramente l'intervento nel suo insieme tiene anche conto di quella che potrà essere la mobilità ciclopedonale e non solo pedonale e inizia a ragionare anche, seppur per piccoli tratti, su una parte che è relativa diciamo proprio alla circolazione. Alcune letture del contesto di dettaglio, ma che negli approfondimenti progettuali poi sono stati sicuramente utili è tutta la mappatura che abbiamo fatto sulle pavimentazioni presenti, mappatura sia del livello di degrado per capire se c'erano parti di questi

spazi che potevano rimanere così come sono o parti di questi spazi che devono essere diciamo riqualificate. Quindi abbiamo da un lato il livello di degrado che è presente, abbiamo diciamo la mappatura della tipologia dei materiali che sono presenti e seppure in fase di progettazione preliminare ci siamo spinti oltre, anche andando a vedere diciamo il tipo di posa della pavimentazione, quindi diciamo l'orditura di come vengono messe le lastre nel vostro caso, nella maggior parte dei casi di porfido. Questo perché? Perché chiaramente noi dobbiamo cercare di fare un progetto innovativo per il vostro nuovo centro, ma che in qualche modo cerca, laddove possibile, di avere delle economie sul recupero dei materiali o ancora comunque di legarsi al contesto, senza andare ad utilizzare dei materiali completamente diversi. Per cui abbiamo quantificato che una percentuale per esempio del porfido esistente è in buono stato, per cui può essere recuperato e riutilizzato e siamo andati a studiare rispetto diciamo alle orditure di posa, laddove dovevamo riprendere le medesime orditure di posa della pavimentazione in porfido, o rimpiegarle con nuove orditure di posa, come si vede diciamo la differenza tra gli schemi che vedete a sinistra e a destra, non mi soffermo nei tecnicismi, poi chiaramente siamo a disposizione per tutte le domande. Questa è la planimetria di insieme, una planimetria di insieme dove sostanzialmente tutto quello che voi visualizzate in questa slide in marrone diventa lo spazio propriamente pedonale. Vedete che, come vi dicevo all'inizio, andiamo a ricordarci con l'intersezione a rotatoria che attualmente è in fase di realizzazione. Ci ricordiamo fintanto diciamo da dove partono i marciapiedi della rotatoria per poi andare verso il sagrato della Chiesa e qui, questione di centimetri, cosa abbiamo fatto? A partire diciamo dall'asse centrale della carreggiata, sapendo che le misure che noi dobbiamo ottenere attualmente per la complessiva sede stradale compresa di banchina sono 7 metri, tutto quello che sta fuori a questi 7 metri dove da Codice della strada è notoriamente uno spazio dedicato alle macchine, siamo andati a recuperare centimetri, centimetri utili, a volte 20 centimetri, che però ci portano ad avere un marciapiede che non è più da 40 centimetri, ma da 60-70 centimetri, che chiaramente non sarà un marciapiede a norma, adatto e idoneo per il passaggio di persone per esempio in carrozzina, ma che comunque ha 25 centimetri in più, fino poi invece ad arrivare a degli spazi più ampi dove di fatto diciamo l'immaginazione, ma neanche tanto l'immaginazione, la realtà può portare a pensare che a bordo di questo asse viabilistico si possa di fatto pensare ad ipotizzare di realizzare una piazza allungata, che è quella che si attesta diciamo, si vede il mouse, su questa parte. Vi facciamo vedere diciamo alcuni... Scorro velocemente con alcuni dettagli. Questa è l'intersezione a rotatoria che è in fase di esecuzione con i relativi marciapiedi e da qui, da dove vedete questa linea blu, dove c'è la linea rossa termina l'intervento di realizzazione dell'intersezione a rotatoria e di conseguenza inizia il nostro intervento, intervento che si basa su dei principi fondamentali, cioè allargare gli spazi pedonali e i marciapiedi tenendo chiaramente in

considerazione tutti gli accessi carrabili e pedonali che abbiamo mappato e che vengono riportati qui. Laddove diciamo lo spazio ce lo consentiva abbiamo realizzato il marciapiede e poi siamo andati a realizzare anche delle parti a verde, delle aiuole fiorite, con l'obiettivo di andare in qualche modo a schermare e a creare una sorta di barriera di protezione tra lo spazio dedicato al pedone e la viabilità, dove chiaramente, diciamo così, ognuno può avere la sua visione e può dire che un'aiuola di due metri con dei fiori non è un'effettiva barriera che separa la macchina dal pedone, però io penso sempre che una barriera verde anche di due metri può in qualche modo comunque rendere lo spazio più gradevole. Che questa affermazione mi rendo conto essere soggetta a critiche perché quando si parla di bello ognuno esprime il proprio giudizio, io penso che però rendere lo spazio visivamente diciamo più gradevole anche attraverso l'inserimento di aiuole fiorite è uno spazio che in qualche modo verrà vissuto di più e sarà sicuramente diciamo più gradevole anche per il cittadino. Le aiuole fiorite non servono solo a separare la viabilità carrabile dal pedone, non servono solo a rendere più gradevole l'aspetto di questa strada e del nuovo spazio pubblico, ma servono anche come delle geometrie che in qualche modo vanno a definire gli ingressi e a delimitare ambiti, per esempio, della collocazione di nuovi parcheggi che sono quelli che vedete qui segnati. Quindi diciamo che laddove possibile siamo andati sempre chiaramente rispetto alle misure geometriche e alla conformità che dobbiamo avere da Codice della strada, siamo andati a realizzare dei parcheggi in linea che anche questi vengono separati rispetto diciamo alle uscite carrabili da delle aiuole. Il progetto prevede poi chiaramente il ripristino, la messa a norma e il ricollocamento anche di idonei stalli parcheggio per i diversamente abili che sono stati, diciamo, disegnati anche questi a norma. Riprevede il collocamento, conferma alcuni attraversamenti pedonali, ne inserisce di nuovi o in alcuni casi ne va a spostare diciamo di qualche metro rispetto alle posizioni attuali, perché lo andiamo a fare laddove riusciamo a recuperare più spazio sul marciapiede. Tutto il lavoro, diciamo, è stato fatto, diciamo così, sia a sud che a nord, quindi in entrambi i lati della strada. Chiaramente diciamo l'intervento principale e l'intervento che si attesta verso gli esercizi commerciali presenti, anche se poi è stata ipotizzata anche la riqualificazione diciamo del piazzale antistante alle sedi municipali. Arriviamo poi diciamo alla parte che io ho sempre chiamato nelle diverse riunioni che abbiamo fatto con gli amministratori della piazza, in cui sostanzialmente si prevede la sistemazione del marciapiede attuale, al quale, diciamo così, per spiegarmi in modo semplice, si va ad aggiungere tutto il resto della parte pavimentata, parte pavimentata che è stata pensata in calcestruzzo architettonico, con i cubetti di porfido che andiamo a recuperare e che vengono diciamo inseriti all'interno del calcestruzzo architettonico. In questo modo che effetto otteniamo? Non otteniamo un effetto di rattoppo, io lo chiamo, perché si vedrebbe quello che è stato realizzato da tot anni a quello nuovo, ma abbiamo diciamo

l'inserimento del nuovo progetto, comunque con l'aggiunta del porfido, per andare appunto in continuità con quelli che sono diciamo attualmente tutti i marciapiedi che avete in porfido. Nell'andare a ridisegnare questo spazio, diciamo che io mi sento di dire che questo è chiaramente lo spazio più complesso e qui il progetto è stato un elastico, perché se ci spostavamo dieci centimetri da una parte dovevamo capire che cosa succedeva dieci centimetri più in su. Vi faccio, diciamo, a titolo esemplificativo, alcuni esempi. Uno degli obiettivi su cui abbiamo puntato molto è per esempio l'adeguamento delle fermate del TPL. Attualmente diciamo le fermate del TPL si fermano sulla sede stradale e sappiamo tutti che cosa generano. Generano code, code che già ci sono anche quando non passa il TPL, se passa il TPL si ferma per il carico e scarico delle persone la coda aumenta. Nel ridisegno sostanzialmente della sezione trasversale siamo riusciti da quella che è la banchina, questi intagli con la riga bianca, a recuperare quel tanto di spazio necessario per realizzare le fermate del bus che quindi non saranno più sulla sede stradale, ma che in qualche modo andranno e rientreranno non andando a bloccare appunto il traffico che è quello che accade adesso. Lo si vede diciamo chiaramente qui, dove peraltro è stata disegnata anche un'ansa per agevolare l'ingresso e l'uscita della fermata del bus. È stata ricollocata e ridisegnata la pensilina che ospiterà i passeggeri del TPL, simil cosa viene fatta anche dalla parte del lato Comune. Le fermate del TPL sono già state anche verificate col servizio regionale, per cui sono diciamo conformi da un punto di vista normativo per dimensione, misure, ingressi ed uscite. L'altra cosa che abbiamo fatto, abbiamo parlato delle fermate del TPL, parliamo anche della questione diciamo dei parcheggi e parliamo anche di questo punto, che è uno dei punti a nostro modo cruciale perché conosciamo Campofornido per diverse ragioni, perché negli anni o per Campofornido o per altri clienti abbiamo comunque lavorato su questo asse. Dai numerosi sopralluoghi che abbiamo fatto che cosa abbiamo visto? Abbiamo visto che qui, pur essendo diciamo consentita la svolta sul solo lato destro, alcuni fanno una manovra che non è una manovra consentita che si girano a sinistra. La manovra a sinistra è una manovra io direi in ordine pericolosissima e, in secondo ordine, è una manovra che anche questa, seppur in minima parte rispetto ad altri problemi, rischia di congestionare il traffico per ovvie ragioni. Per cui che cosa abbiamo fatto? Abbiamo sostanzialmente ridisegnato questo incrocio, ridisegnato il posizionamento degli stalli in modo tale da sostanzialmente non poter più consentire fisicamente, per cui diciamo uno non potrà farlo a meno che non sia un matto la svolta a sinistra, obbligando quindi la svolta alla sola a destra che è quello che dovrebbe avvenire. Questo, diciamo, come avviene? Avviene con la collocazione di elementi vegetali, di alcune aiuole a verde, aiuole che potranno essere o a raso, ma potrebbe potranno anche essere realizzate con dei movimenti terra, quindi in rilevato che sarebbe la soluzione migliorativa perché andrebbero anche un po' a schermare l'impatto delle automobili, alle quali appunto

andrebbero a contenere i parcheggi che sono appunto stati ridisegnati. Siamo in una fase di progettazione preliminare. Come dice il Codice degli appalti, la progettazione preliminare deve saper dare delle idee, quantificare da un punto di vista tecnico la realizzabilità degli interventi, deve anche sondare più ipotesi, ipotesi che poi chiaramente nel momento in cui si andrà a fare la progettazione definitiva potranno poi essere valutate nel dettaglio e nel dettaglio verificare se avere l'aiuola a raso o avere l'aiuola rialzata. Per cui in buona sostanza andiamo appunto a disegnare questa cosa nei disegni, andiamo a ridisegnare quelli che sono i nuovi stalli dei parcheggi anche qui andando ad inserire il parcheggio per i disabili e andiamo appunto a ridisegnare da un punto di vista geometrico questa immissione. In tutto questo, chiaramente, anche in questo ambito qui, anzi, soprattutto in questo ambito qui, siamo andati diciamo a verificare eventuali punti di conflitto con gli accessi carrabili e pedonali, per cui il collocamento di tutti gli elementi all'interno della nuova piazza è un collocamento che è stato verificato da un punto di vista geometrico. Per cui l'uscita di eventuali mezzi e quant'altro non avrà delle criticità, perché tutte le misure che abbiamo a disposizione sono le misure idonee e tutti gli spazi che ci sono tra per esempio i parcheggi e diciamo così la quinta di tutto l'edificato sono completamente accessibili, hanno appunto le misure adeguate anche per i diversamente abili. Sono stati poi ricollocati, riconfermati e ricollocati anche qui lavorando con la pavimentazione i dehors che sono sostanzialmente diciamo i dehors presenti. Diciamo nel ragionamento dell'inserimento del nuovo parcheggio anche in questo caso si è lavorato attraverso anche la vegetazione proprio per andare da lato a mitigare l'impatto del passaggio delle automobili e dall'altro anche ad avere un effetto ornamentale e, laddove possibile, sono state inserite anche delle nuove alberature. In ultimo, se stiamo diciamo su questo lato, anche qui, proprio in ragione della realizzazione della nuova fermata del bus, sono stati ridisegnati i parcheggi che vengono posizionati a spina di pesce, con un'inclinazione particolare, perché la spina di pesce è quella che garantisce la manovra più veloce, quindi diciamo io impiego meno tempo per entrare ed uscire rispetto ad altre tipologie di parcheggio che sembra una stupidata però anche questo può, seppur di poco, contribuire a ridurre le congestioni e le possibilità che si vadano a creare delle code. Laddove poi qui, scusatemi, abbiamo anche ridisegnato da un punto di vista geometrico questa uscita per aumentare la visibilità. Nel ridisegno di questa immissione abbiamo anche qui ridisegnato la parte di aiuola. Abbiamo gli stalli. In ultimo anche su questo lato abbiamo lo stallo per il diversamente abile, inserito in questa posizione, proprio per una questione di spazio e di convenienza, diciamo a livello spaziale e l'intervento poi si va a completare sul fronte della sede del municipio, dove in questo caso viene rifatta anche qui tutta la pavimentazione. Vengono fatte delle aiuole fiorite, aiuole fiorite che in questo caso sono bordate da un muretto di contenimento, che quindi conterrà la terra, tutti i suoi arbusti e le assenze erbacce, muretto che è

stato anche disegnato e pensato come anche diciamo la possibilità di seduta per il pubblico. Una cosa, ma è una cosa su cui poi anche si potrà ragionare in una valutazione e condivisione anche di alcune idee riguarda, bisogna dirlo, la parte di due alberi, dei due pinus pinea di fronte al municipio, che sono sicuramente degli alberi molto grandi che hanno diciamo un impatto estetico importante, sono una presenza importante, ma che sono anche diciamo la causa e l'unica causa del dissesto della pavimentazione, perché i pinus pinea per il tipo di albero che ha delle radici che non corrono in verticale, ma ha delle radici che corrono in orizzontale, sono alla costante ricerca d'acqua. Per cui è un albero, e lo si vede anche nelle città come Lignano, che ha le radici che tendono ad andare in su e lì purtroppo attualmente non esiste una tecnica dove al 100% garantisca che eventuali tipologie di intervento possono sopperire a questa problematica. Per cui nella progettazione preliminare è stata presa la decisione di rimuovere queste due alberature, di rifare chiaramente tutti i sottofondi, di rifare il ripristino della pavimentazione e rimuoverle per non avere problemi, proprio perché diciamo garanzie poi sul fatto che questo problema tra vent'anni non torna attualmente nessuno le può dare. Il progetto continua con un allargamento sempre sul marciapiede su entrambi i lati, quindi sinistra e destra, per capirci diciamo qui lo si vede anche chiaramente questo, quello in marrone scuro, è l'attuale dimensione del marciapiede. Nel risonare diciamo la strada, noi andiamo in aggiunta di questa parte. Per cui vedete che chiaramente partiamo piano piano perché poi lì si va in curva, però poi riusciamo ad avere diciamo una larghezza che è circa il doppio della larghezza del marciapiede attuale, per cui diciamo possiamo essere soddisfatti di questo risultato raggiunto. Arriviamo poi diciamo nella parte terminale, quella per capirci fronte chiesa, quindi sagrato, dove qui la scelta è stata proprio quella di fare un vero e proprio sagrato, per cui anche qui di recuperare lo spazio attualmente adibito alle automobili per estendere la pavimentazione, avere quindi un sagrato più ampio, sagrato che poi in testa va a concludersi sempre con una parte di vegetazione ornamentale, con poi l'inserimento anche di idoneo arredo urbano, quali cestini porta rifiuti e delle sedute. In tutto questo viene ridisegnato diciamo anche questa intersezione. L'altra cosa che vi volevo segnalare è che qui ma anche questo diciamo essendo in una fase di progettazione preliminare sono ragionamenti che si possono fare anche successivamente, abbiamo previsto l'inserimento di paletti dissuasori, questo diciamo per evitare che qualcuno si assuma il rischio di andare a parcheggiare e a vedere diciamo questo ambito come un ambito possibile per la sosta. I paletti li abbiamo messi qui e soprattutto qui con una cadenza ben ritmata, perché qui c'è anche la curva per cui diciamo è un ambito prevalentemente molto pericoloso. All'interno del calcolo sommario della spesa sono poi stati calcolati qui in testa dei paletti rimovibili. Questo per quale ragione? Per consentire durante eventuali festeggiamenti all'interno della chiesa il passaggio anche dei mezzi nel nuovo ambito che ha sempre il

pacchetto e la tenuta di un pacchetto stradale carrabile, ma di fatto è pensato per il pedone. Per cui diciamo il mezzo, il carrofunebre, piuttosto che la macchina dello sposo e della sposa possono comunque accedere e hanno diciamo tutte le dimensioni e tutti i raggi di curvatura idonei per entrare, sostare e poi riuscire. Il progetto diciamo di nostra competenza termina in questo punto, dove anche in questo punto siamo andati ad inserire e ad implementare la parte del marciapiede e io vado a chiudere, mi dispiace che si vede molto poco, vado a chiudere facendo vedere diciamo alcune sezioni che sono state fatte durante appunto la redazione del progetto preliminare, che sono delle sezioni che in qualche modo diciamo mostrano come potrebbero venire in rilievo le parti a verde, andando quindi diciamo a mascherare un po' le auto in sosta. Comunque, diciamo, stiamo parlando eventualmente di rilievi che sono rilievi esigui, quindi viene chiaramente garantita la visibilità a tutti gli esercizi commerciali. E vado a concludere, poi sono disponibile per vostre domande, con questo schema che era stato predisposto e che va un po' ad illustrare la parte centrale sostanzialmente del progetto. Tengo a precisare che ultime due informazioni tecniche, poi mi stoppo veramente, due cose diciamo importanti, è stata prevista la sostituzione di tutta la parte di illuminazione. Al netto di punti particolarmente critici, abbiamo cercato di mantenere le quote attuali. Mi rendo conto che è un aspetto molto tecnico, però ci tengo a sottolinearlo. Per cui noi abbiamo verificato tutte le pendenze della strada. Laddove abbiamo visto che c'erano dei problemi sulle pendenze abbiamo lavorato con degli opportuni raccordi. Tendenzialmente il principio è stato quello di mantenere grosso modo le quote attuali per un semplice motivo, che se andavamo a ipotizzare delle quote completamente diverse rispetto a quelle attuali avremmo dovuto rifare tutta la parte dei sottoservizi e quindi di raccolta delle acque, chiaramente facendo lievitare di molto l'importo dei lavori. Io ho concluso. Sono a disposizione per le domande.

SINDACA FURLANI:

Allora grazie. Assessore Olivo, voleva aggiungere qualcosa? Ok, allora se ci sono delle domande. Allora Vicesindaco, cortesemente, se può portare il microfono, attenzione al filo, grazie.

SANDRO FOSCHIANI:

Sì. Grazie. Brevemente.

SINDACA FURLANI:

Scusi, il nome.

SANDRO FOSCHIANI:

Nel vostro studio di progettazione avete tenuto presente che la mattina qui i pullman che si fermano sono anche più di uno?

ARCHITETTO MARCON:

Noi abbiamo adeguato tutte le fermate del TPL garantendo e mettendo a norma le fermate, il numero delle fermate attuali. Per cui noi abbiamo due fermate e due fermate abbiamo ridisegnato mettendole a norma. Va da sé, avevo notato anch'io che ci sono dei momenti chiaramente in cui si accodano più bus, va da sé che comunque andando a toglierne già uno per lato dalla sede stradale la situazione è ancora migliorativa. La possibilità di realizzare più fermate del bus è una fattibilità, cioè è una possibilità, chiaramente andare a farlo va a togliere spazio o ai parcheggi o all'area pedonale. È una scelta che può essere presa in considerazione. Diciamo che noi abbiamo garantito lo standard richiesto dalla Regione.

SINDACA FURLANI:

C'è qualcun altro che vuole intervenire? Consigliere Fontanini.

CONSIGLIERE FONTANINI:

È già acceso. Grazie, grazie Sindaco. Potrebbe essere condivisibile per alcuni aspetti, in realtà io non la chiamerei riqualificazione. Riqualificazione di un ambiente urbano io credo che sia qualcosa di più complesso, ma purtroppo la statale è un nodo importante, cioè un problema insormontabile, viste le dimensioni e visto il rispetto che dobbiamo avere di queste dimensioni. E quindi la prima cosa che noto è chiaramente che nel punto più stretto il marciapiede non viene assolutamente toccato, per ovvie ragioni. E quindi rimarrà di 30 centimetri. Poi c'è un aspetto riguardante il fatto che ci saranno due sensi unici, mi sembra di aver capito. E uno riguarda via stretta e che quindi creerà l'anello tra l'intersezione rotatoria, via De Amicis, che poi riprende in via stretta per uscire sulla statale nella direzione nord e quindi poi anche il senso unico che proviene da Bressa, alla quale frazione dovrà essere raggiunta da altri punti, quindi da via del Pasco, in questo caso, oppure dalla strada che passa dietro la banca. Quindi questa è una questione di cui discutere e quindi, insomma, se non ci sono altre proposte di soluzione, come diceva lei, architetto, per quanto riguarda il progetto preliminare che presuppone anche altre proposte potrebbe essere più vicino. Ah, è vero. E quindi appunto potrebbe essere utile capire se ci sono anche altre soluzioni di questo tipo. Grazie.

ARCHITETTO MARCON:

Diciamo che noi attualmente chiaramente i tempi poi sono diversi, perché qui abbiamo fatto la progettazione, ma dall'altra parte stiamo elaborando anche il biciplan. Insieme al biciplan comunale stiamo facendo una valutazione, chiamiamolo così, diciamo è una sorta di estensione al biciplan, con un'aggiunta di elaborati che riguardano, riguarderanno diciamo il piano della circolazione. Ok? Per cui attualmente qui sono stati previsti questi due sensi unici, facendo diciamo delle prime verifiche e valutando diciamo che il tempo di percorrenza di questa modifica è un tempo di percorrenza che aumenta di pochi secondi. Chiaramente noi che cosa dobbiamo fare? Dobbiamo andare a concludere il biciplan, quindi pianificare tutta la rete della mobilità ciclistica, pianificare tutta la rete della mobilità ciclistica può significare avere dei cambi diciamo sulla circolazione. Una volta diciamo che c'è lo schema della circolazione, che è complessivo, proprio perché questo è un preliminare, potremmo fare diciamo degli aggiustamenti. Ora, prendendolo solo come progetto preliminare, diciamo che la valutazione che noi abbiamo fatto, soprattutto sulla parte di via Caterina Percoto, la parte della chiesa, per capirci, è che il tempo di percorrenza aumenterebbe di 30-40 secondi, questo sarebbe diciamo il costo in negativo, il costo in positivo è che abbiamo un dignitoso sagrato ed un dignitoso slargo nella chiesa, con un'area verde, con gli elementi di arredo urbano, eccetera. Io dico sempre, diciamo così, il tema, il progetto di una strada, se quando si fa il progetto di una strada lo si pensa anche come un progetto di riqualificazione urbana è comunque pur sempre scendere a un compromesso, perché il progetto di un'infrastruttura ha delle regole e sono delle regole scritte dal Codice della strada, scritte da dei, semplifico, regolamenti regionali, da dei pareri di FVG strade, da dei pareri del servizio del TPL. Per quello dicevo prima è un elastico. No? Lo tiro un po' da una parte, vuol dire che tolgo una cosa alla strada per darne una al cittadino e al pedone e viceversa. È una scelta. Bisogna sempre appunto valutare i costi e i benefici e poi c'è un altro aspetto che secondo me è fondamentale, che l'automobilista tendenzialmente è un abitudinario, per cui l'automobilista fa sempre quel percorso per andare a casa, eccetera. Io sono convinta che quando si va a cambiare anche poco di una strada, l'automobilista per i primi mesi sarà sempre scontento perché è abituato da vent'anni, trent'anni, a fare sempre quella strada là. Tendenzialmente però è anche vero che passati due, tre mesi, quattro mesi, ci si riabituava, cioè ci si conviene alla nuova abitudine e allora a quel punto si riesce poi anche a vedere meglio alcuni aspetti positivi, mi auguro, del progetto.

SINDACA FURLANI:

Ci sono altri interventi? Consigliera Toscano.

CONSIGLIERA TOSCANO:

Ho notato sulla piazza, intendo questa piazza, che vista la presenza di parecchie attività e anche di parecchie abitazioni non c'è uno spazio dedicato al carico e allo scarico.

ARCHITETTO MARCON:

Allora diciamo che non c'è intende un parcheggio specifico di carico scarico o la possibilità di fare entrare il mezzo per il carico scarico?

SINDACA FURLANI:

Un attimo solo, Consigliere Toscano.

CONSIGLIERA TOSCANO:

Dico, ci sono degli ingressi all'interno di una corte dove ci sono delle abitazioni e dovendo ipoteticamente fare un trasloco il camion davanti a un portone non ci può stare.

ARCHITETTO MARCON:

Allora diciamo due aspetti. Allora, uno, non c'è, in effetti non c'è, ma può essere inserito in segnaletica, un parcheggio, quindi diciamo un ambito per il carico e scarico che attualmente non è stato previsto. L'unica cosa che faccio presente è che diciamo tutto lo spazio della piazza, quindi tutto questo spazio qui è stato pensato e calcolato come una carrabile, per cui diciamo possono entrare le automobili, le automobili o i furgoni non creeranno danni alla pavimentazione perché la stratigrafia pensata è già per i mezzi pesanti e in verità diciamo che tutte le misure che noi abbiamo fatto tra un'aiuola e l'altra sono misure che consentono diciamo l'accesso del furgoncino per scaricare quello che deve scaricare, ecco. Tutte o quasi tutte, dipende, poi in alcuni chiaramente no perché teniamo il marciapiede esistente, però nella gran parte della piazza è possibile accedere.

SINDACA FURLANI:

Grazie. Consigliera Bevilacqua.

CONSIGLIERA BEVILACQUA:

Volevo chiedere un chiarimento per quanto riguarda il previsto nella bozza senso unico all'altezza del pozzo, di fronte alla chiesa, per capirsi. Quindi si potrà soltanto per innestarsi nella statale, ma non si potrà viceversa entrare. Allora d'accordo che ci sono le strade alternative, perché si entra dalla posta e fin lì va bene, ma poi le strade da prendere, la prima a destra che non mi ricordo come si chiama, Via Corazzano, e l'altra stradina che poi esce all'altezza dell'agraria, per così dire, sono strade strette, molto strette e quindi dal punto di vista della sicurezza della viabilità adesso io domando, ecco, domando.

SINDACA FURLANI:

Allora ricordo comunque che è un progetto preliminare. Quindi si può fare tutte le modifiche che si vuole, non è che è un progetto definitivo ed esecutivo, quindi tutte le osservazioni si terrà conto. Non so, Assessore Olivo?

ASSESSORE OLIVO:

Di corsissima. Allora giustamente, come abbiamo detto all'inizio, è stato detto dall'architetto Marcon e anche dal Sindaco è un progetto di fattibilità, stasera parlavamo di viabilità in genere e di conseguenza ci è sembrato opportuno anche presentare al Consiglio Comunale, ma non solo, cosa stavamo pensando per la riqualificazione del nostro slargo, perché purtroppo non abbiamo una piazza a Campofornido che valga tale. Sono trent'anni che, perlomeno da quando ricordo io, tutte queste Amministrazioni che sono passate fino ad ora, hanno pensato a qualche cosa, hanno proposto qualche cosa e sempre e comunque io non voglio dare colpe gratuite, ma sempre e comunque hanno trovato ostacoli da parte delle attività allora presenti. Attività che attualmente non sono più, non ci sono più. Ecco, mi fermo qui per non fare nomi e cognomi. Per cui questo è un inizio. Quello che ci preme sottolineare come è appunto indicato su questo progetto di fattibilità che una volta si chiamava di larga massima è l'eliminazione comunque, come avevo anticipato prima, dell'ingresso verso Bressa. Questo punto che lo vediamo nello schema, nella slide, ecco, è ancora più pericoloso dell'incrocio che adesso verrà eliminato dalla realizzanda rotonda. Questa deve essere secondo noi una condizione improrogabile per portare sicurezza ai nostri concittadini. È inutile dire cosa succede perché ognuno di noi sa che quando tu esci non hai abbastanza non di due, di quattro occhi e quindi lì ti trovi veramente, non voglio esagerare, l'incidente per non dire qualcos'altro di molto peggiore, ecco, l'incidente davanti agli occhi. È solo una questione di secondi, quindi quella deve essere assolutamente eliminata. Ci sono cinque strade per arrivare a Brescia. Chiaramente, come diceva l'architetto Marcon, è una questione di prova, piano piano la gente potrà, semmai riuscirà a realizzare fisicamente il tutto, perché per fare

questo avremo bisogno della Regione e non so se avremo anche noi un Consigliere che ci porta a casa un milione domani mattina. È una battuta la mia, prendetela come tale perché non vuol dire assolutamente niente. Va bon, va bene, scusa, potevi non farle allora, per fortuna. Comunque il concetto è questo. Abbiamo bisogno appunto della Regione per poter realizzare questa e di tutte le forze della Regione che hanno a cuore Campoformido. Ecco, per cui ci sono cinque strade a pettine, volevo dire, senza entrare nel particolare, che una strada è più larga o più stretta. Il progetto della nuova circolazione, come diceva l'architetto Marcon, è partito, per cui dovremo avere il coraggio, tutta l'Amministrazione comunale dovrà avere il coraggio di decidere diverse viabilità a senso unico in tutta la parte di Villa Primavera, in tutte le altre tre frazioni del Comune. Perché? Perché abbiamo bisogno di poter fare rivivere nel modo che ci è possibile i nostri paesi ai nostri bambini e soprattutto ai nostri anziani che devono stare chiusi in casa per il problema di cui Campoformido è conosciuto in tutta la Regione, che appunto è la viabilità. Per cui per allargare i marciapiedi bisogna stringere le sedi stradali e per stringere le sedi stradali bisogna appunto dotarle di senso unico. Per cui questa piccola rivoluzione che sicuramente darà fastidio a più di qualcuno, però chi si trova di fronte ad una certa situazione, perché se l'è sempre trovata, perché è stata fatta quando lui è nato, oppure c'è qualche immigrato, qualcuno che viene da altri Comuni e se le trova per lui è del tutto normale, per noi che magari viviamo da sempre nel nostro Comune ogni qualsiasi novità può rappresentare un momento critico o comunque una novità che magari sul momento non è gradita. Però questa Amministrazione è chiamata in breve a fare queste piccole rivoluzioni nel nostro Comune, che tendono appunto alla sicurezza e alla ripresa in vita dei nostri paesi.

SINDACA FURLANI:

C'è qualcuno che vuole intervento? Consigliere Bertolini.

CONSIGLIERA BERTOLINI:

Grazie. Vado così un po' a caso, allora non so se mi sono persa un pezzo, però non so se è stato detto il costo, il presumibile costo per questi interventi o se c'è un minimo che si possa sapere. Seconda cosa, allora questo progetto è su quello che si può fare in questo momento, con le condizioni che ci sono. Ma se nell'ipotetico futuro, quando arriverà la tangenziale sud, bla, bla, bla, la strada verrà declassata forse si potrebbe fare un qualcosa di più. È una domanda che mi faccio. Seconda cosa, l'architetto ha parlato più volte dello spostamento della fermata del bus dalla sede stradale, però io anche qui non vorrei sbagliarmi, ma secondo me tutte e due le fermate, sia da una parte sia dall'altra in questo momento non sono sulla sede

stradale, sono comunque al di fuori. Sono stata anche a guardare adesso. Però non lo so, magari voi intendete sede stradale anche quel pezzo che c'è. Però non formano code, perché già si tirano sotto, non restano sulla carreggiata principale, però è solo un'osservazione questo ovviamente. E poi altre due cose che non c'entrano tanto con questo, però comunque faccio le due domande, se sulla rotonda, sulla costruenda rotonda, se verranno confermati i tempi di esecuzione, quelli che sono, e come è la questione dell'esposto sull'albero nel quale lei aveva detto, signor Sindaco, che avrebbe scritto. Quindi volevo sapere se aveva scritto alla procura o meno per avere una risposta o se siamo ancora così in attesa. L'ultima cosa riguarda la bretella di Pesian di Prato. L'Assessore Olivo nel Consiglio Comunale dell'altra settimana aveva, io adesso la traduco così, mi passi i termini che sto dicendo, della serie per fare la bretella dovranno passare sul nostro corpo, detta in soldoni. Da quello che ha detto il Sindaco di Pesian di Prato e il Consigliere regionale Tosolini mi sembra che la danno come per cosa fatta e con l'autorizzazione della nostra Amministrazione e non ho sentito da parte vostra nessuna sconfirma di quanto hanno detto, quindi o posso aver capito male io, ma mi sembrava che le due cose fossero un po' in contrapposizione. Grazie.

SINDACA FURLANI:

Chiedo scusa, potrebbe specificare cosa intende per qualcosa di più rispetto a questo progetto? Cioè ha detto che vista la realizzazione tangenziale sud mi aspettavo qualcosa di più.

CONSIGLIERA BERTOLINI:

No, no, che mi aspettavo qualcosa di più. Non io che mi aspettavo. Se una volta che verrà realizzata la tangenziale sud la strada presumibilmente verrà declassata e quindi forse gli interventi, ma dico forse, non sono un tecnico, né un architetto, né un ingegnere, neanche un geometra e forse gli interventi, una volta che la strada è stata declassata, possono essere maggiori. Faccio un banale esempio, tipo lo spartitraffico nel mezzo, l'isola pedonale per poter attraversare che in questo momento, se non sono cambiate le condizioni, non si può fare. Ma forse nel momento in cui viene declassata potrebbe essere fatta. Ecco, in questo senso.

SINDACA FURLANI:

Allora do la parola all'Assessore Olivo.

ASSESSORE OLIVO:

Allora di declassamento di strade, il nostro Comune penso abbia bisogno più che tanti altri, no? Per una questione di viabilità, per una questione di decisioni che potremmo prendere in modo diretto e anche per, non ultimo, per noi è molto importante, per la famosa questione del trasporto locale. Perché se si deve prendere una soluzione, se si deve trovare una soluzione, con le attuali classificazioni non si fa quasi niente, al di là dell'aspetto Covid o non Covid. Prima cosa. L'architetto Marcon aveva già evidenziato prima, aspetto tecnico della larghezza della strada, i 7 metri. Per cui che venga declassata o meno la strada rimarrà di sette metri. È chiaro che poi potremmo fare qualcosa di più. Io sono convinto di questo. Bisognerà vedere anche con i tempi come riusciamo a collegare, magari partisse domani la tangenziale, però noi non vorremmo e non vogliamo aspettare la tangenziale per poter fare almeno questo lavoro che deve essere comunque condiviso dal Consiglio Comunale e quindi già con domani mattina è un modo per dire nel prossimo ci daremo da fare per andare a chiedere i soldi a chi di dovere, anche perché io penso, ma tutta la maggioranza, ma credo l'intera Amministrazione del Comune di Campofornido, credo che sia convinta, come me, che Campofornido deve avere per forza una, come posso dire, deve essere gratificata in qualche modo per tutto quello che ha subito in tutti questi anni di non scelte o di scelte non permesse. Mi spiego meglio, prima parlavo del prefetto, ecco, abbiamo chiesto anche più volte e non solo questa maggioranza, ma anche quelli precedenti, hanno chiesto di poter deviare il traffico pesante da Campofornido. Abbiamo sempre trovato un muro di gomma. Queste Amministrazioni sono state sempre e comunque democraticamente al loro posto, dico solo questo, non so se dovremo un domani intraprendere altre forme di magari anche di protesta se le cose non verranno un attimo a nostro favore, perché Campofornido non può e non deve ulteriormente subire il traffico che interessa gran parte della nostra Regione e che continua a passare sul nostro territorio. E vado brevemente alle due risposte, la bretella io non ho detto che devono passare sul nostro corpo, ma ho detto che noi non intendiamo assolutamente avallare diciamo esigenze fra virgolette altrui che danneggiano il nostro territorio. Per cui per la bretella io credo di non scoprire l'acqua calda, ma è normale ritengo, nel dire che non si farà niente se l'Amministrazione comunale di Campofornido non sarà d'accordo. Ecco poi anche con la minoranza avremo la possibilità di parlare se ci saranno degli sviluppi futuri, perché dall'ultimo Consiglio Comunale che tutti quanti ci auspichiamo sia l'ultimo in videoconferenza, perché da allora non è successo niente di nuovo. Quello che è stato detto questa sera, con il rispetto mio personale in primis di coloro i quali sono intervenuti sul problema bretella sono loro gli attori che hanno veicolato questa nuova situazione. Sì, ne abbiamo parlato, è in corso anche una bozza di convenzione, ma la bozza di convenzione deve essere approvata in Giunta, deve essere approvata in Consiglio Comunale e deve essere comunque vista ancora vista. Cioè tra il leggere e il dividerla,

insomma, ci passa un po'. Ecco, terza cosa, per quanto riguarda la rotonda, la rotonda e diciamo che i lavori non sono bloccati perché continuano a lavorare, però l'andamento è, come dice un po' la canzone, un andamento lento, nel senso che si stanno facendo tutte le sottostrutture, tutte le opere diciamo accessorie, importanti ma accessorie, progettualmente previste, ma la realizzazione del bulbo proprio della rotonda che purtroppo vedrà l'abbattimento del cedro per il momento sono bloccate. Sono bloccate dell'esposto che è stato fatto da alcuni cittadini alla procura. Hanno raccolto duecento firme, io me ne sono guardate tutte, ce ne sono soltanto 38 dichiarate di cittadini residenti nel Comune di Campofornido. Tutti gli altri sono cittadini esterni al nostro Comune, addirittura ci sono una quindicina, forse di più, sedici, diciassette di extracomunitari, ecco, e dunque sia gli uffici di FGV strade che i nostri uffici comunali, il Sindaco, l'Assessore Stocco, io, eccetera, eccetera, tutti, siamo giornalmente impegnati nel cercare di avere un incontro con il prefetto, non con il vicesegretario del prefetto, o il vicefotocopiatore del prefetto, eccetera. Con il prefetto. Io penso, faccio una battuta perché ho visto cos'è, la cartiera a Basaldella è chiusa, quindi non c'è più carta. Tutta la carta di una cartiera è stata spostata nell'ufficio del prefetto. Tanto per dire in che condizioni sono. Per cui se avranno la bontà di prendere su sollecitazione personale del Sindaco in mano la nostra pratica e di dare comunque una risposta. Perché FVG strade o comunque gli uffici hanno, dovete saperlo anche questo, è una questione di due o tre giorni fa, emanato un ordine, diramato un ordine di servizio all'impresa, un ordine con il quale appunto si impone all'impresa stessa di procedere con il taglio, naturalmente sappiamo tutti cosa c'è dietro poi al cedro, con il taglio preciso, chirurgico del cedro stesso. L'impresa non si sente di accettare questa imposizione fintanto che la procura non si sarà espressa. Questa è la situazione a stasera.

SINDACA FURLANI:

Consigliere Bertolini.

CONSIGLIERA BERTOLINI:

Mi sono solo dimenticata una cosa. Lei prima diceva sempre su questa riqualificazione di cui stiamo parlando del pozzo che è un incrocio pericolosissimo e condivido e penso che tutti noi ovviamente possiamo condividere questa affermazione, soprattutto in uscita, però l'uscita comunque resta, cioè viene preclusa l'entrata verso Bressa, ma l'uscita, che è il punto più pericoloso, ovviamente resta comunque anche adesso, anche perché non ci sono ovviamente penso altre possibilità alternative di fare altro. Però, insomma, sì, c'è.

SINDACA FURLANI:

Sì, quando io arrivo da Codroipo e devo girare a sinistra per Bressa blocco anche quelli che devono uscire, quindi una decisione bisognava prenderla. La scelta dello studio Stradivari è stata quella di... Se ci sono altri interventi? Allora se non ci sono altri interventi, io ringrazierei gli architetti dello studio Stradivari, li libero, il cane sta dormendo della grossa e li ringrazio veramente per essere stati qui presenti e per la pazienza. Io ridò la parola all'Assessore Olivo se vuole concludere per la questione ultima della bretella se c'è ancora qualcosa da chiarire. Cioè è già stato detto che l'aggiornamento è ad oggi e non è cambiato niente da quello che sapevate, quindi non abbiamo firmato niente, non abbiamo accordi, abbiamo ricevuto sì una convenzione, ma ancora la dobbiamo discutere e quindi non so se l'Assessore olivo vuole aggiungere ancora qualcosa in merito a questo.

ASSESSORE OLIVO:

No, soltanto mi sembrava comunque fosse chiaro. Io personalmente, e non voglio impegnare la maggioranza, perché non è intervenuta, no? E poi stasera è così un po' un Consiglio sui generis, quello che posso dire io, ma a livello personale, nell'interesse sia della maggioranza che nella minoranza, dunque nell'interesse del Consiglio Comunale di Campofornido è che ogni qualsiasi evoluzione o involuzione, comunque ogni qualsiasi passo che si farà riguardo la bretella di via Marano, continuiamo a chiamarla così, sarà immediatamente aggiornata, magari in sede di riunione di capigruppo o cosa, saranno messi al corrente gli altri colleghi Consiglieri di minoranza. Ecco, dunque non ci sono spauracchi o sotterfugi o sottintendimenti di sorta su questa cosa qui.

SINDACA FURLANI:

Se non ci sono altri interventi, io do la chiusura a questo Consiglio Comunale. Vi ringrazio tutti e vi auguro una buonanotte.

08/03/2007

Friuli Venezia Giulia, Anas: via libera del Consiglio d'Amministrazione al progetto definitivo per il nuovo collegamento tra la statale "Pontebbana" e la Tangenziale Sud di Udine

L'opera verrà eseguita mediante appalto integrato

Il Consiglio d'Amministrazione di Anas ha oggi approvato il progetto definitivo per la realizzazione del nuovo collegamento tra la strada statale 13 Pontebbana e l'autostrada A23 (Tangenziale Sud di Udine). L'opera rientra fra le infrastrutture strategiche individuate dalla "Legge Obiettivo". Nelle prossime settimane il progetto sarà inviato al Ministero delle Infrastrutture per dare inizio alla procedura di finanziamento ed approvazione prevista dalla Legge Obiettivo.

Il progetto ha un tracciato che si sviluppa complessivamente per 13,135 km a partire dal km 113,645 della statale 13 "Pontebbana", dalla quale si distacca diventandone variante, fino all'innesto sul corpo centrale dello svincolo a quadrifoglio con la Tangenziale Ovest di Udine, che parte del 1° Lotto di Tangenziale Sud già eseguito. Tra le opere d'arte principali sono previsti 4 viadotti, 1 galleria artificiale, 4 sovrappassi, nonché 2 ponti sul torrente Cormor.

L'importo complessivo del progetto ammonta a 124.585.169,92 euro. Il tempo contrattuale complessivo per la progettazione esecutiva e la realizzazione dell'opera è di 1.750 giorni. L'affidamento avverrà mediante appalto integrato.

Roma, 8 marzo 2007



Delibera n° 467

Estratto del processo verbale della seduta del
26 marzo 2021

oggetto:

DLGS 111/2004. RINNOVO PROTOCOLLO TRA LA REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA E IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI PER LA GESTIONE DELLE STRADE DI CUI ALLA TABELLA B).

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

Gianni CORTIULA Segretario generale

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

Premesso che:

il decreto legislativo 1 aprile 2004 n. 111 recante le "Norme di attuazione dello statuto speciale della regione Friuli-Venezia Giulia concernenti il trasferimento di funzioni in materia di viabilità e trasporti", prevede:

- all'art. 1, comma 1, il trasferimento alla regione Friuli Venezia Giulia "in base all'articolo 4, primo comma, n. 9), e all'articolo 8 dello statuto, tutte le funzioni amministrative in materia di pianificazione, di programmazione, di progettazione, di esecuzione, di manutenzione, di gestione, di nuova costruzione o di miglioramento, nonché vigilanza delle reti stradali regionale e nazionale ricadenti sul territorio regionale come individuate, rispettivamente, negli elenchi allegati sub A) e B), fatto salvo quanto previsto all'articolo 2, comma 3, lettera f);
- all'art. 2, comma 3, lettera f) che "Rimangono altresì in capo allo Stato, in relazione ad esigenze di unitarietà, le funzioni amministrative relative all'intesa con la Regione sulla pianificazione e programmazione della rete stradale nazionale di cui all'elenco allegato sub B);
- all'art. 3 comma 1, la rideterminazione della rete stradale d'interesse nazionale, di cui alla tabella allegata al decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 4761 e s.m.i., già sostituita dal decreto del presidente del consiglio dei ministri 21 settembre 2001, come risultante dagli elenchi sub A), sub B) e sub C) allegata al medesimo decreto 1 aprile 2004 n. 111;
- all'art. 4 comma 1 il trasferimento al demanio della regione Autonoma Friuli Venezia Giulia delle strade e dei tronchi di strade, già appartenenti al demanio statale ai sensi dell'art. 822 del codice civile, indicati nell'allegato A);
- all'art. 4 comma 2 che "Con successive norme di attuazione, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461, potranno essere modificati gli elenchi allegati sub A), B) e C)";

l'art. 4, comma 87, della Legge regionale 20 agosto 2007, n. 22, "Assestamento del bilancio 2007 e del bilancio pluriennale per gli anni 2007-2009 ai sensi dell'articolo 18 della legge regionale 16 aprile 1999, n. 7" autorizza la Regione "a costituire, anche con soggetti pubblici operanti nel settore della viabilità, una società di progettazione, realizzazione e manutenzione delle opere di viabilità";

la Legge regionale 20 agosto 2007, n. 23, recante "Attuazione del decreto legislativo 111/2004 in materia di trasporto pubblico regionale e locale, trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità" all'art. 60, comma 1, prevede che, in materia di viabilità la Regione esercita, fra l'altro, le funzioni:

- lettera a) pianificazione della rete stradale costituente risorsa essenziale di interesse regionale ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettere b) e c), della legge regionale 23 febbraio 2007, n. 5 (Riforma dell'urbanistica e disciplina dell'attività edilizia e del paesaggio);
- lettera b) programmazione pluriennale e realizzazione degli interventi coordinate con le previsioni della pianificazione territoriale regionale e sulla base delle risorse finanziarie disponibili;
- lettera f) formazione e attuazione del Piano regionale della sicurezza stradale di cui alla legge regionale 25 ottobre 2004, n. 25 (Interventi a favore della sicurezza e dell'educazione stradale);

in conformità alle disposizioni normative sopra richiamate e ai sensi dell'autorizzazione di cui alla delibera della Giunta regionale 5 ottobre 2007, n. 2375, l'Amministrazione regionale ha costituito la Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. con atto n. rep. 98983, n. racc. 13553 del 25 ottobre 2007; la Giunta regionale, con deliberazione 5 ottobre 2007, n. 2375, ha approvato gli schemi di atto costitutivo e statuto autorizzato la stipula dell'atto costitutivo della suddetta società;

Considerato che, ai fini della gestione delle strade di cui all'allegato sub B) del decreto legislativo 111/2004 il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e la Regione hanno stipulato nel settembre 2009 un protocollo d'intesa ai sensi dell'art. 2, comma 3, lett. f) del decreto legislativo 1 aprile 2004, n.111, con durata quinquennale;

Rilevato che la Regione, in accordo con la competente Divisione del suddetto Ministero:

ha trasmesso, con nota 8652 di data 2 aprile 2015, lo stato di attuazione dei programmi previsti dal suddetto protocollo e ha inviato la programmazione 2015 - 2017 concordando la necessità della proroga;

ha implementato, nelle more dell'aggiornamento del protocollo, con nota prot. 14390 di data 2 febbraio 2018, l'elenco degli interventi programmati e interamente finanziati sulla rete di tabella B);

Considerato che:

è necessario stipulare un nuovo protocollo;

il Ministero delle Infrastrutture e trasporti ha inviato in data 28 gennaio 2020 la versione della bozza già condivisa tra gli uffici regionali e i competenti uffici ministeriali;

è necessario porre ad oggetto dell'accordo, tra l'altro, il programma annuale delle manutenzioni straordinarie e delle nuove opere di Friuli Venezia Giulia Strade comprensivo degli interventi d'inseribilità come periodicamente approvato dalla Giunta regionale ai sensi della legge regionale 20 agosto 2007 n. 23;

Atteso che, per le vie brevi, tale necessità è stata concordata con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Ritenuto pertanto di modificare la bozza ricevuta con la previsione all'art. 4 dell'invio del programma annuale di FVG Strade comprensivo degli interventi dell'area d'inseribilità e di accettare la previsione che ogni intervento che comporti variazioni sostanziali, planimetriche e/o qualitative, quali in generale la modifica del grafo della rete, sia oggetto di specifico accordo ai sensi dell'art.2, comma 3, lettera f) del decreto legislativo 1 aprile 2004, n. 111;

Visto lo schema di protocollo elaborato dal Servizio dei lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione di concerto con la Direzione generale delle infrastrutture stradali del Ministero delle infrastrutture e trasporti, allegata quale parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

Ritenuto di autorizzare il direttore centrale della Direzione centrale infrastrutture e territorio, o suo delegato, a sottoscrivere il protocollo allegato parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

Tutto quanto sopra premesso, considerato e ritenuto,

Su proposta dell'Assessore regionale alle infrastrutture e territorio,

la Giunta regionale all'unanimità

Delibera

1. di approvare lo schema di protocollo elaborato dal Servizio dei lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione di concerto con la Direzione generale delle infrastrutture stradali del Ministero delle infrastrutture e trasporti, allegata quale parte integrante e sostanziale della presente deliberazione.
2. Di autorizzare il direttore centrale della Direzione centrale infrastrutture e territorio, o suo delegato, a sottoscrivere il protocollo allegato parte integrante e sostanziale della presente deliberazione.

IL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO GENERALE

Rinnovo del

PROTOCOLLO D'INTESA

Ai sensi dell'art. 2, comma 3, lett. f)

Del decreto legislativo 1 aprile 2004, n.111

TRA

IL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

E

LA REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

marzo 2021

L'anno 2018, il giorno X del mese di dicembre, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (d'ora in poi "Ministero"), rappresentato da....., Direttore generale per la Strade e le Autostrade e per la Vigilanza e la Sicurezza nelle Infrastrutture Stradali, in virtù del ...

E

La regione Friuli Venezia Giulia (d'ora in poi "Regione"), rappresentata dal dott. Marco Padrini, Direttore centrale delle Infrastrutture e Territorio, all'uopo delegato con DGR XXXXX, convengono quanto segue:

PREMESSO CHE

- l'art. 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241, "Norme sul procedimento amministrativo" prevede che le amministrazioni pubbliche possono concludere tra loro accordi per disciplinare lo svolgimento in collaborazione di attività di interesse comune;
- il decreto legislativo 1 aprile 2004 n. 111 recante le "Norme di attuazione dello statuto speciale della regione Friuli-Venezia Giulia concernenti il trasferimento di funzioni in materia di viabilità e trasporti", prevede:
 - all'art. 1, comma 1, il trasferimento alla Regione di *"... tutte le funzioni amministrative in materia di pianificazione, di programmazione, di progettazione, di esecuzione, di manutenzione, di gestione, di nuova costruzione o di miglioramento, nonché vigilanza delle reti stradali regionale e nazionale ricadenti sul territorio regionale come individuate, rispettivamente, negli elenchi allegati sub A) e B), fatto salvo quanto previsto all'articolo 2, comma 3, lettera f)."*
 - all'art.2, comma 3, lettera f) che *"Rimangono altresì in capo allo Stato, in relazione ad esigenze di unitarietà, le funzioni amministrative relative... all'intesa con la Regione sulla pianificazione e programmazione della rete stradale nazionale di cui all'elenco allegato sub B);"*

- il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità" prevede:
 - all'art. 6, comma 1, che *"L'autorità competente alla realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità è anche competente all'emanazione degli atti del procedimento espropriativo che si renda necessario."*
 - all'art. 6, comma 3, che *"Le Regioni a statuto speciale o a statuto ordinario e le Province autonome di Trento e di Bolzano emanano tutti gli atti dei procedimenti espropriativi strumentali alla cura degli interessi da esse gestiti, anche nel caso di delega di funzioni statali."*
- l'art. 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144, "Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali" prevede che - al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali prevede la predisposizione del Piano nazionale della sicurezza stradale;
- l'art. 60 della legge regionale 20 agosto 2007, n. 23, "Attuazione del decreto legislativo 111/2004 in materia di trasporto pubblico regionale e locale, trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità" prevede che, in materia di viabilità la Regione esercita, fra l'altro, le funzioni di cui al comma 1:
 - lettera a) - pianificazione della rete stradale costituente risorsa essenziale di interesse regionale ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettere b) e c), della legge regionale 23 febbraio 2007, n. 5 (Riforma dell'urbanistica e disciplina dell'attività edilizia e del paesaggio);
 - lettera b) - programmazione pluriennale e realizzazione degli interventi coordinate con le previsioni della pianificazione territoriale regionale e sulla base delle risorse finanziarie disponibili;

- lettera f) - formazione e attuazione del Piano regionale della sicurezza stradale di cui alla legge regionale 25 ottobre 2004, n. 25 (Interventi a favore della sicurezza e dell'educazione stradale);
- il decreto legislativo 15 marzo 2011, n. 35, "Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture" introduce una serie di procedure, in capo ad una pluralità di soggetti, finalizzate al miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali;
- l'art. 166 della legge regionale 21 dicembre 2012, n. 26 "Legge di manutenzione dell'ordinamento regionale 2012" detta norme in materia di pianificazione territoriale regionale;
- il combinato disposto di cui all'articolo 4, comma 87, della Legge Regionale n. 22 del 20 agosto 2007 e dell'articolo 63 della legge regionale n. 23 del 20 agosto 2007 che autorizza l'Amministrazione regionale a costituire una società a capitale interamente pubblico avente per oggetto sociale esclusivo la progettazione, la realizzazione, la manutenzione, la gestione e la vigilanza di opere di viabilità di competenza regionale;
- la Giunta regionale, con deliberazione 5 ottobre 2007, n. 2375, ha approvato gli schemi di atto costitutivo e statuto autorizzato la stipula dell'atto costitutivo della suddetta società;
- con atto del notaio dott. Camillo Giordano, stipulato a Trieste il 25 ottobre 2007, n- di rep. 987983, n. di racc. 13553, è stata costituita la società *in house providing* "Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A." ai sensi del citato art. 4, comma 87, della legge regionale 20 agosto 2007, n. 22;

CONSIDERATO CHE

- il Ministero e la Regione hanno stipulato in data 9 settembre 2009 un Protocollo d'intesa (d'ora in poi "Protocollo") ai sensi dell'art. 2, comma 3, lett. f) del decreto legislativo 1 aprile 2004, n.111, con scadenza a tutto il 2014;
- l'art. 9 del Protocollo prevede che allo scadere del medesimo le parti contraenti provvedono alla stipula di un nuovo atto d'intesa secondo le procedure ivi descritte;

- con nota 2 aprile 2015, n. 8652, la Regione - nel trasmettere lo stato di attuazione del programma previsto dal suddetto protocollo - ha evidenziato la necessità di prorogare la vigenza del medesimo in mancanza di nuovi interventi da programmare, proposta su cui il Ministero, per le vie brevi, ha concordato;
- con nota prot. 14390 di data 2 febbraio 2018 la Regione nelle more dell'aggiornamento del protocollo ha aggiornato l'elenco degli interventi programmati e interamente finanziati sulla rete di tabella B) per cui è ora possibile procedere al rinnovo dell'intesa Stato Regione di cui al protocollo 9 settembre 2009;

RITENUTO

- opportuno e necessario, all'esito dell'istruttoria, rinnovare l'Intesa ai fini della gestione della rete di cui alla tabella Sub B) del D. Lgs. 111/2004

Tutto ciò premesso, considerato e ritenuto

le Parti, costituite dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, di seguito denominato Ministero, e dalla regione Friuli Venezia Giulia, di seguito denominata Regione,

convengono quanto segue

Art. 1

(Premesse ed allegati)

1. Le premesse e gli allegati, aggiornati alla data presente, formano parte integrante e sostanziale del presente Protocollo d'Intesa (di seguito Protocollo).

Art. 2

(Ambito di applicazione)

1. Le disposizioni di cui alla presente intesa sono riferite esclusivamente all'esecuzione degli interventi di messa in sicurezza da realizzarsi sulla rete stradale d'interesse statale a gestione

regionale individuata dall'allegato sub B) al decreto legislativo 1 aprile 2004, n.111.

2. Gli interventi da realizzarsi sulla rete stradale, come individuata dal comma 1 precedente, che comportino variazioni sostanziali, planimetriche e/o qualitative - quali a titolo esemplificativo, interventi non in sede che comportino varianti planimetriche, modifiche della tecnologia strutturale costruttiva ecc. - saranno oggetto di specifiche intese ai sensi dell'art.2, comma 3, lettera f) del decreto legislativo 1 aprile 2004, n. 111.

Art. 3

(Pianificazione degli interventi)

1. La Regione, in coerenza con le linee guida del D.lgs. 35/2011, pianifica gli interventi sulla rete di cui al precedente articolo 2 in attuazione del Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica di cui alla legge regionale 20 agosto 2007 n. 23, del Piano regionale della sicurezza stradale di cui alla legge regionale 25 settembre 2004 n. 25, del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale di cui alla legge 17 maggio 1999 n. 144, dei Piani Urbanistici comunali ai sensi dell'art. 166 della Legge regionale 21 dicembre 2012 n. 26, nonché sulla base di appositi studi di fattibilità finalizzati alla definizione del programma di interventi di cui al successivo articolo, ai fini della messa in sicurezza della rete di cui al comma 2, e al relativo miglioramento del livello di servizio.

Art. 4

(Programmazione degli interventi)

1. Gli interventi sulla rete di cui all'art. 2 sono attuati mediante il programma annuale di FVGStrade S.p.A., comprensivo degli interventi dell'area d'inseribilità, approvato e finanziato annualmente da parte della Regione, ed ulteriori programmi di attuazione dei piani di cui al precedente articolo 3.

2. Le tabelle allegate costituiscono il programma d'interventi aggiornato al 2019, di cui al precedente comma 1, approvato e finanziato come da estremi ivi indicati, e ricadenti nell'ambito

di cui al precedente art. 2, comma 1, con esclusione del suo successivo comma 2.

3. Le parti concordano che la Regione invia al Ministero i successivi aggiornamenti del programma approvati dalla Giunta regionale ai fini dell'ottenimento del nulla osta ministeriale di cui al successivo art. 6.

Art. 5

(compiti della Regione)

1. Ai fini dell'ottenimento del nulla osta, di cui all'art. 6 riferito all'ambito di applicazione di cui all'art. 2, la Regione si impegna a:

- a) trasmettere al Ministero entro il 28 febbraio dell'anno di riferimento una relazione sull'attuazione della programmazione triennale, evidenziando gli eventuali scostamenti e relative motivazioni;
- b) formulare al Ministero entro il 30 giugno dell'anno di riferimento la richiesta di nulla osta relativa all'eventuale aggiornamento della programmazione triennale che illustri obiettivi, priorità, costi e tempi delle opere di nuova programmazione;
- c) rispondere tempestivamente alle eventuali richieste di chiarimento e/o osservazioni che si rendessero necessarie nell'ambito delle attività di cui all'art. 6;
- d) recepire eventuali prescrizioni che si rendessero necessarie a valle delle attività di cui all'art. 6.

Art. 6

(compiti del Ministero)

1. Il Ministero s'impegna a esprimere il proprio nulla osta in merito alle eventuali variazioni di cui all'art. 5, comma 1, lettera b), entro 30 giorni dal ricevimento della relativa richiesta regionale.

2. Per il rilascio del nulla osta di cui al comma 1 il Ministero può avvalersi del Provveditorato alle OO.PP. del Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia (d'ora in poi "Provveditorato") al fine di esperire gli eventuali opportuni approfondimenti tecnici in merito agli interventi interessati.

3. L'eventuale richiesta di chiarimenti e/o integrazioni da parte del Ministero e, ove interpellato, del Provveditorato, sono interruttivi dei termini di cui ai precedenti commi 2 e 3.

4. Nell'eventualità che si verificano le condizioni di cui al precedente comma 3, il Ministero si impegna a dare esito alla richiesta di nulla osta non oltre il sessantesimo giorno dal ricevimento della stessa.

Art. 7

(Risorse finanziarie)

1. Gli interventi di cui alla presente intesa sono finanziati con oneri a totale carico del bilancio regionale.

2. La regione esonera lo stato da qualsiasi responsabilità civile, penale ed amministrativa derivante dall'attuazione degli interventi di cui al precedente art. 4.

Art. 8

(Espropri)

1. Le procedure per l'attività espropriativa delle opere realizzate sulla rete stradale di cui all'allegato sub B) del decreto legislativo 1 aprile 2004, n. 111, sono curate dalla regione in ottemperanza alle norme vigenti.

Art. 9

(Durata dell'Intesa)

1. L'intesa ha durata decennale a partire dalla data della sua sottoscrizione.

2. Detto termine può essere motivatamente prorogato di ulteriori 5 anni.

La presente intesa è sottoscritta digitalmente

Letto, confermato e sottoscritto.

Roma, li.....

Per la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia Il Direttore Centrale Infrastrutture e Territorio	Per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Il Direttore generale per le Infrastrutture stradali
--	---



Delibera n° 1000

Estratto del processo verbale della seduta del
25 giugno 2021

oggetto:

DGR 1849/2015 - INTEGRAZIONE ALLA CONVENZIONE POS. N 58/2015 PER L’AFFIDAMENTO AD AUTOVIE VENETE SPA DELLE ATTIVITÀ PER IL COMPLETAMENTO DELL’ITER DI APPROVAZIONE DELLA TANGENZIALE SUD DI UDINE. ULTERIORI ATTIVITÀ FINALIZZATE AD AVVIARE LA PROCEDURA NAZIONALE DI VALUTAZIONE D’IMPATTO AMBIENTALE E AGGIORNAMENTO DEL PROGETTO DEFINITIVO.

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

Gianni CORTIULA Segretario generale

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

Premesso che

con convenzione del 09/12/15, Pos. n. 58, la REGIONE ha affidato alla Società Autovie Venete S.p.A. le attività di aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) e supporto tecnico per la fase di svolgimento della Valutazione d'Impatto Ambientale per il completamento dell'iter di approvazione del progetto definitivo della Tangenziale sud di Udine – Secondo lotto, in attuazione agli indirizzi di cui alla deliberazione di Giunta n. 1849 del 25 settembre 2015;

con atto aggiuntivo del 21 aprile 2017, Pos. 45, in esecuzione alla deliberazione di Giunta n. 614 del 31/03/2017, la Regione ha affidato alla Società ulteriori attività per la predisposizione delle Varianti urbanistiche ai PRGC dei Comuni interessati e l'aggiornamento del progetto relativo al tracciato recepito nei PRGC di questi ultimi, al fine di procedere alla stipula dell'Accordo di Programma finalizzato all'inserimento del tracciato dell'opera nel PRGC vigente del Comune di Pozzuolo del Friuli e nell'aggiornamento del tracciato stesso nei PRGC vigenti dei Comuni di Campoformido, Lestizza e Basiliano;

in data 22 giugno 2020 è stato sottoscritto il suddetto Accordo di Programma (AdP) per la realizzazione del collegamento della SS13 Pontebba e A23 – Tangenziale Sud di Udine – Il lotto, approvato con DPR n. 0180/Pres. di data 18 dicembre 2020 pubblicato sul supplemento ordinario n. 43 del 30 dicembre 2020 al BUR n. 53 del 30 dicembre 2020;

Considerato che:

la Regione ha approvato con DGR 1158/2012 il progetto preliminare (adesso progetto di fattibilità tecnica ed economica) dell'opera e ha acquisito una integrazione allo SIA del progetto definitivo di data dicembre 2006, quando l'opera era di competenza ANAS e sviluppata sulla base di un accordo ai sensi della Legge Obiettivo e approvato in linea tecnica dalla DG ANAS in data 8 marzo 2007;

al fine di avviare la procedura nazionale di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) dell'opera non si procederà all'aggiornamento né del progetto di fattibilità tecnica ed economica né dello Studio d'impatto Ambientale (SIA) mentre sarà necessario predisporre la documentazione necessaria per la nuova procedura autorizzativa;

Tenuto conto che le attività di aggiornamento possono essere schematicamente suddivise in:

- a) Prestazioni accessorie propedeutiche allo SIA e al nuovo progetto definitivo;
- b) Attività necessarie all'avvio della nuova procedura di VIA nazionale comprensiva dell'analisi delle prescrizioni risultanti dalle procedure di regionali di assoggettabilità alla VIA e della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) sull'AdP e dalla redazione di apposito Quaderno di programma;
- c) Redazione del nuovo Progetto Definitivo anche sulla base delle prescrizioni che potrebbero accompagnare il decreto ministeriali di VIA

Preso atto:

della nota di Autovie Venete prot. 17973 dd.13/5/2021 con la quale, a riscontro di una richiesta del Servizio competente, la Società elenca e quantifica i costi per le attività di aggiornamento già concordate con il suddetto servizio;

delle attività elencate nella tabella associata alla nota suddetta e del relativo costo complessivo, pari complessivamente a euro € 969.742,11 che determina una quota complessiva di euro € 778.964,95 di maggiori oneri rispetto alla somma di euro 190.777,16 disponibile sulla convenzione in vigore;

Ritenuto necessario aggiornare il contratto vigente adeguandolo alle necessità seguite alle modifiche normative intervenute, nonché all'approvazione dell'AdP, prevedendo lo stralcio delle attività ivi previste non più necessarie e ricomprendendo all'interno le attività valutate necessarie come elencate precedentemente;

Preso atto quindi che i maggiori oneri previsti trovano copertura nella disponibilità del capitolo 3900 nel triennio 2021 – 2023, annualità 2022;

Visto lo schema di atto aggiuntivo alla convenzione, allegato quale parte integrante e sostanziale alla presente deliberazione;

Viste le leggi regionali:

31 maggio 2002, n. 14 “Disciplina organica dei lavori pubblici”; e s.m.i., ed in particolare l’art. 51 che prevede la possibilità di provvedere alla progettazione e all’esecuzione di lavori pubblici di propria competenza, mediante delegazione amministrativa intersoggettiva a società a prevalente partecipazione regionale;

legge regionale 20 agosto 2007, n. 23 “Attuazione del decreto legislativo 111/2004 in materia di trasporto pubblico regionale e locale, trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità”;

Visti i Decreti legislativi:

1 aprile 2004, n. 111 “Norme di attuazione dello statuto speciale della Regione FVG concernenti il trasferimento di funzioni in materia di Viabilità e trasporti”;

18 aprile 2016, n. 50 “Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull’aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d’appalto degli enti erogatori nei settori dell’acqua, dell’energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture”;

Visti

la Legge regionale 8 agosto 2007, n. 21 “Norme in materia di programmazione finanziaria e di contabilità regionale” e successive modifiche e integrazioni;

l’Allegato A alla deliberazione della Giunta Regionale di data 19 giugno 2020 n. 893 relativo all’articolazione organizzativa generale dell’Amministrazione regionale e articolazione e declaratoria delle funzioni delle strutture organizzative della Presidenza della Regione, delle Direzioni centrali e degli Enti regionali;

il “Regolamento di organizzazione dell’Amministrazione regionale e degli Enti regionali” approvato con decreto del Presidente della Regione n. 277/Pres. del 27 agosto 2004, e successive modifiche e integrazioni;

la Legge regionale 30 dicembre 2020, n. 25 (Legge collegata alla manovra di bilancio 2021-2023)

la Legge regionale 30 dicembre 2020, n. 26 (Legge di stabilità 2021);

la Legge regionale 30 dicembre 2020, n. 27 (Bilancio di previsione 2021-2023);

Il Documento tecnico di accompagnamento al bilancio di previsione 2021 – 2023 (approvato con deliberazione di Giunta regionale n. 2025 del 30 dicembre 2020);

il Bilancio finanziario gestionale 2021, approvato con deliberazione di Giunta regionale n. 2026 del 30 dicembre 2020;

Su proposta dell’Assessore regionale alle infrastrutture e territorio,

la Giunta Regionale all’unanimità

DELIBERA

1. Di autorizzare l’integrazione della convenzione del 09/12/15 Pos. n. 58 stipulata con Autovie Venete S.p.A. mediante la stipula di un atto aggiuntivo alla stessa, il cui schema è allegato quale parte integrante e sostanziale alla presente deliberazione.
2. Di autorizzare il Direttore del Servizio lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione alla sottoscrizione dell’atto aggiuntivo richiamato al punto 1, apportando le eventuali modifiche formali e non sostanziali funzionali all’adozione dell’atto medesimo.
3. Si prende atto che i maggiori oneri previsti dall’atto aggiuntivo di cui al punto 1 trovano copertura nella disponibilità del capitolo 3900 nel triennio 2021 – 2023, annualità 2022.

4. Di dare mandato al Servizio lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione di predisporre le attività e gli atti conseguenti alla presente delibera.

IL SEGRETARIO GENERALE

IL PRESIDENTE

Pos. n.	
	REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
	DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE E TERRITORIO
	ATTO AGGIUNTIVO
	alla convenzione del 09/15, Pos. n. 58 per l'affidamento dell'incarico delle attività per il completamento dell'iter di approvazione della Tangenziale sud di Udine – Secondo lotto, in attuazione agli indirizzi di cui alla DGR 1849/2015.
	Ulteriori attività finalizzate ad avviare la procedura nazionale di Valutazione d'Impatto Ambientale e redazione del nuovo Progetto Definitivo
	INTERVENGONO
	- il dott. Paolo Perucci, nato a Trieste il giorno 25 settembre 1974, domiciliato agli effetti del presente atto presso la sede di Trieste, in Via Carducci n. 6, in nome e per conto della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia (C.F. 80014930327), da qui in avanti denominata "REGIONE", con sede legale in Piazza dell'Unità d'Italia, n. 1, a Trieste, in qualità di Direttore del Servizio lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione - Direzione centrale infrastrutture e territorio, a ciò autorizzato ai sensi dell'art. 20, Regolamento di organizzazione dell'Amministrazione regionale e degli Enti regionali, approvato con DPR n. 27/08/04, n. 0277/Pres e s.m.i.;
	- , in rappresentanza della S.p.A. Autovie Venete, da qui in avanti denominata "SOCIETA'", con sede legale in via Locchi, n. 19, a Trieste, in qualità di
	PREMESSO CHE
	- con convenzione del 09/12/15, Pos. n. 58, la REGIONE ha affidato alla SOCIETA' l'incarico "delle attività per il completamento dell'iter di approvazione della Tangenziale sud di Udine – Secondo lotto, in attuazione agli indirizzi di cui alla DGR 1849/2015";
	- con atto aggiuntivo del 21 aprile 2017, Pos. 45, in esecuzione alla DGR n. 614 del 31/03/2017, la Regione ha affidato alla Società ulteriori attività per la predisposizione delle Varianti urbanistiche ai

	PRGC dei Comuni interessati e l'aggiornamento del progetto relativo al tracciato recepito nei PRGC	
	di questi ultimi, al fine di procedere alla stipula dell'Accordo di Programma finalizzato all'inserimento	
	del tracciato dell'opera nel PRGC vigente del Comune di Pozzuolo del Friuli e nell'aggiornamento del	
	tracciato stesso nei PRGC vigenti dei Comuni di Campoformido, Lestizza e Basiliano;	
	- l'Accordo di Programma è stato sottoscritto in data 22 giugno 2020 ed approvato con DPR n.	
	0180/Pres. di data 18 dicembre 2020;	
	- con deliberazione del, n., la Giunta regionale ha autorizzato l'integrazione della convenzione del	
	09/12/15 Pos. n. 58 per predisporre la documentazione necessaria ad avviare la procedura nazionale	
	di Valutazione d'Impatto Ambientale e redazione del nuovo Progetto Definitivo;	
	- con lettera del 13/04/2021, prot. n. TERINF-GEN-2021-24832-P, la REGIONE chiedeva alla	
	SOCIETÀ, di comunicare alla scrivente il preventivo ed il cronoprogramma per le prestazioni	
	succitate;	
	- in data 13/05/2021 con nota prot. n. U/0017973 la SOCIETA' inviava il preventivo richiesto pari a €	
	764.298,64, I.V.A. e contributi previdenziali esclusi, per un importo complessivo pari a € 969.742,11,	
	di cui € 150.360,31, I.V.A. e contributi previdenziali esclusi, per un importo complessivo pari a €	
	190.777,16, coperti con le economie delle attività già previste nella convenzione del 09/12/15, Pos.	
	n. 58 e successivo atto aggiuntivo del 21 aprile 2017, Pos. 45;	
	- per la restante spesa di € 613.938,33, I.V.A. e contributi previdenziali esclusi, per un importo	
	complessivo pari a € 778.964,95, i fondi sono disponibili al capitolo 3900/S nell'annualità 2022;	
	Le Parti, inteso che tutto ciò premesso formi parte integrante e sostanziale del presente atto,	
	convengono e stipulano quanto segue:	
	ART. 1 - OGGETTO DELL'INCARICO	
	1. Con il presente atto la REGIONE integra la Convenzione del 09/12/15, Pos. n. 58, e successivo atto	
	aggiuntivo del 21 aprile 2017, Pos. 45 e ridefinisce integralmente l'oggetto dell'incarico affidando alla	
	SOCIETA' le seguenti attività:	

a) prestazioni accessorie propedeutiche allo S,I,A, e al nuovo progetto Definitivo;

b) attività necessarie all'avvio della nuova procedura di VIA nazionale (aggiornamento SIA, Caratterizzazione Terre e Rocce da Scavo, Studio di Inserimento Urbanistico, Relazione di Incidenza, Documentazione Paesaggistica, ecc.), comprensiva dell'analisi delle prescrizioni risultanti dalle Procedure Regionali di Assoggettabilità a VIA e di VAS sull'Accordo di Programma e della redazione di apposito "Quaderno di Programma";

c) redazione del nuovo Progetto Definitivo, anche in esito alle eventuali prescrizioni che potrebbero accompagnare il Decreto Ministeriale di VIA.

ART. 2 – CORRISPETTIVO

1. Il corrispettivo di cui alla Convenzione del 09/12/15, Pos. n. 58, e successivo atto aggiuntivo del 21 aprile 2017, Pos. 45, per lo svolgimento delle suddette attività viene incrementato di € 613.938,33 (diconsi euro seicentotredicimilanovecentotrentotto/33), I.V.A. e contributi previdenziali esclusi, per un importo complessivo pari a € 778.964,95 (diconsi euro settecentosettantottomilanovecentosessantaquattro/95), comprensivo anche dei rimborsi spese, importo stabilito ed accettato in relazione alla quantità ed alla complessità dell'attività in oggetto, sulla scorta dell'offerta presentata in data 13/05/2021 prot. n. U/0017973 e ritenuta congrua.

2. L'entità del corrispettivo stabilito per il presente atto tiene conto della previsione dei termini di pagamento di cui al D.lgs. 231/02 e s.m.i.

ART. 3 – TEMPO UTILE PER L'ESPLETAMENTO DEL SERVIZIO

1. Le Parti concordano che le attività di cui all'art. 1 del presente atto vengono avviate dalla data di avvenuta registrazione dell'impegno di spesa, comunicata con lettera dal Servizio lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione.

2. La documentazione relativa alle attività di cui all'art. 1 deve essere prodotta in 1 (una) copia su supporto informatico (formato *.pdf, firmato digitalmente e, su richiesta della REGIONE, in formato *.doc e *.dwg, quest'ultimo compatibile con la versione CAD a disposizione della REGIONE) e in 2 (due)

copie cartacee. Se ritenuto necessario, la REGIONE può richiedere ulteriori copie cartacee alla SOCIETA'.

Tali copie si ritengono già comprese nelle spese di cui al presente atto.

2. Le Parti concordano che la consegna degli elaborati di cui al comma precedente avvenga sulla base del cronoprogramma allegato al presente atto.

3. La trasmissione della documentazione relativa alle attività di cui all'art. 1 avviene al seguente indirizzo PEC: territorio@certregione.fvg.it e/o all'Ufficio Protocollo (primo piano) - Direzione centrale infrastrutture e territorio, Servizio lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione, via Carducci n. 6 34133 TRIESTE.

ART. 4 –MODALITA' DI PAGAMENTO

1. Il pagamento del corrispettivo è subordinato alla verifica della conformità della fornitura e del servizio resi.

2. Alla liquidazione si provvede secondo le seguenti modalità:

a) 15% alla consegna delle prestazioni accessorie

b) 35 % alla consegna dell'aggiornamento del SIA e del quaderno di programma

c) 50 % alla consegna del progetto definitivo aggiornato

ART. 5 – RINVIO

1. Alle attività previste nel presente atto si applicano le clausole e condizioni già previste Convenzione del 09/12/15, Pos. n. 58, e successivo atto aggiuntivo del 21 aprile 2017, Pos. 45 nonché alle disposizioni del Codice Civile, a quelle della legge e relativo regolamento, ed a ogni altra disposizione legislativa o regolamentare vigente, nazionale e regionale, in quanto applicabile

Per la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

dott. Paolo Perucci

Per S.p.A. Autovie Venete

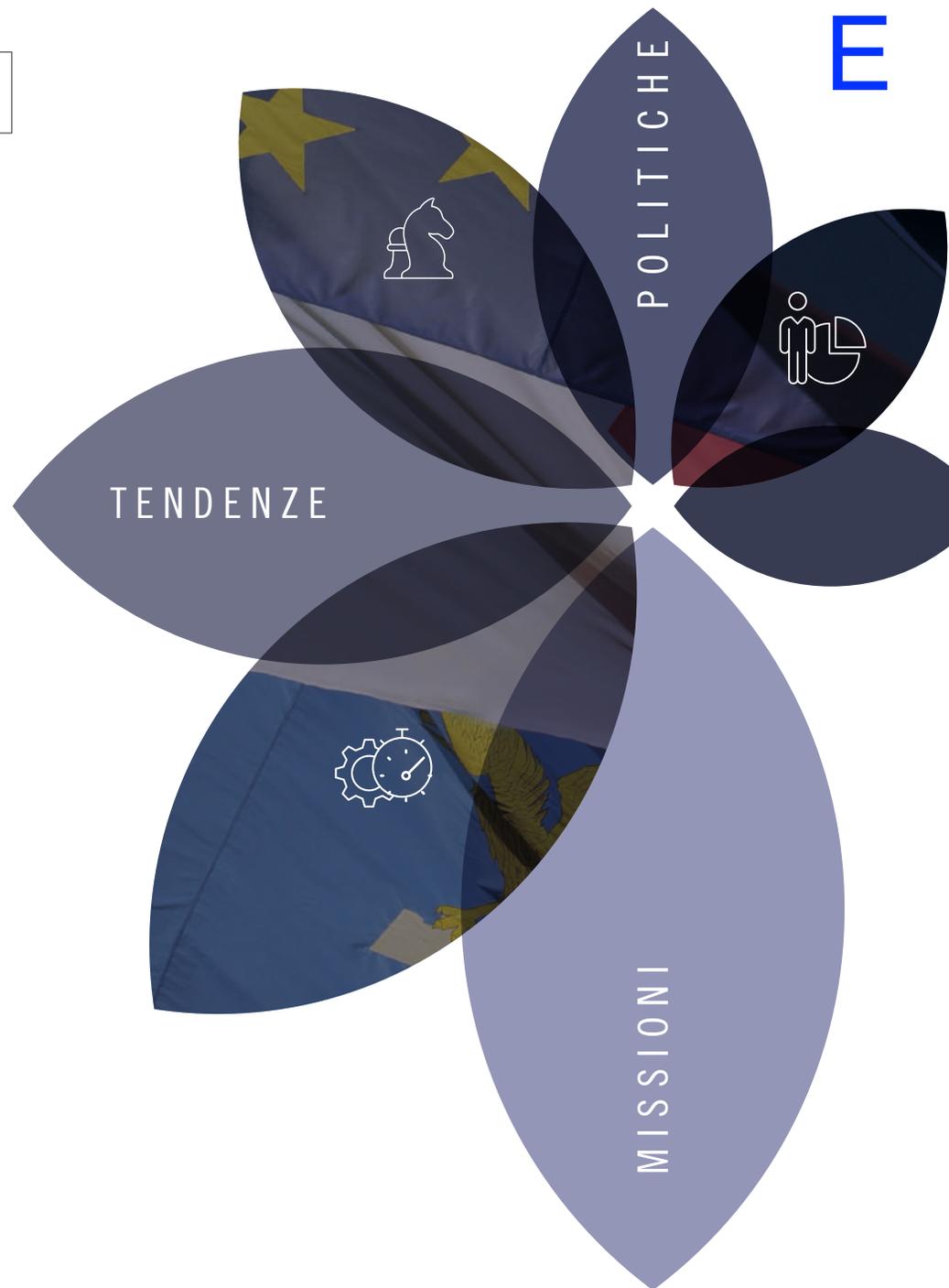
xxxxxxxxx

Il presente atto è sottoscritto con firma digitale, ai sensi dell'art. 24, D.lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e s.m.i.



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

E



Documento di programmazione regionale

Nota di aggiornamento

DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA REGIONALE

2022

ferroviaria Udine-Cividale finalizzate ad accompagnare il trasferimento della gestione di tale infrastruttura a RFI. Con riferimento ai servizi di **trasporto pubblico di passeggeri automobilistici urbani ed extraurbani**, comprensivi dei servizi tranviari e dei servizi marittimi, proseguiranno le attività finalizzate alla piena attuazione e valorizzazione del nuovo contratto di servizio, stipulato il 15 novembre 2019 con il nuovo gestore unico regionale "TPL FVG s.c.a.r.l." per la durata di 10 anni. L'avvio dei servizi da parte della Società aggiudicataria, avvenuto l'11 giugno 2020, è stato segnato pesantemente dagli effetti della pandemia.

Si prevede inoltre di avviare l'iter per una complessiva revisione della L.R. 15/1981 "Disciplina degli impianti a fune in servizio pubblico per il trasporto di persone e delle piste da sci", avente ad oggetto gli impianti a fune, anche ad uso non necessariamente turistico, funzionali al trasporto pubblico di persone.

Nello stesso tempo la Regione proseguirà **nell'azione di presidio degli interventi sulla rete ferroviaria RFI**, finalizzati a dare concreta attuazione al completamento del raddoppio della linea di Cintura e degli interventi su nodo di Udine, al raddoppio della Udine-Cervignano e alle altre azioni di miglioramento prestazionale e di capacità della rete ferroviaria, con particolare riferimento a quella facente parte o correlata ai corridoi Ten-T. Sarà concluso nel 2022 il percorso già avviato, finalizzato al trasferimento della gestione dell'infrastruttura ferroviaria della Udine-Cividale a RFI.

Nel corso del 2022 prenderà avvio la progettazione di un nuovo collegamento ferroviario tra la via navigabile del Fiume Corno e la ferrovia Trieste-Venezia, cofinanziata da fondi europei nell'ambito della programmazione CEF 2014-2020, a valere sul bando CEF Transport 2020.

Per **la viabilità e le infrastrutture stradali**, nel 2022 saranno adottate misure di accelerazione delle opere già programmate e finanziate e di nuove opere (tangenziale sud di Udine secondo lotto, manutenzione straordinaria delle pavimentazioni stradali delle strade regionali - codici rossi, contributi per la manutenzione delle strade comunali in base alla L.R. 7/2020). Riguardo alle attività previste dal Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, mobilità delle merci e logistica (PRITMML), si darà priorità alla messa in sicurezza delle traverse urbane e alla definizione progettuale e dei lotti costitutivi per la messa in sicurezza della S.S. 13 "Pontebbana" e della SR 56. Nel corso del 2022 saranno acquisiti gli studi di fattibilità della SS 13 dallo svincolo di Udine sud fino a Gemona e sarà terminato l'incarico per la definizione della Sequals - Gemona. Per quanto riguarda la Gronda nord PN, il cui studio di fattibilità è stato presentato ai Comuni ed è in corso un aggiornamento che acquisisce alcune delle richieste formulate dagli stessi, si procederà alle attività necessarie alla sua realizzazione per lotti, con priorità a quelli che utilizzano strade e sedimi esistenti. È in corso la progettazione definitiva della bretella di Barbeano, e nel corso del 2021 sarà concluso e consegnato il progetto esecutivo. Nel corso del 2022 potrà avvenire l'aggiudicazione dei lavori.

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.

Si prevede di giungere all'adozione definitiva nel 2021 del Piano regionale della **mobilità ciclistica** (PREMOCI), nel 2022 è programmata un'accelerazione delle attività per il completamento della rete ciclabile regionale (RECIR), sia su fondi PNRR che POR FESR. Nel 2022 sarà attivato come azione diretta regionale il primo progetto per il trasferimento su bicicletta degli spostamenti casa - lavoro con un Consorzio industriale di che gestisce una Zona D1. Proseguono le fasi per la realizzazione della ciclovia Trieste - Lignano - Venezia "Ciclovia delle Lagune" mediante affidamento dell'incarico per la progettazione definitiva ed esecutiva. Nel corso del 2022 sarà avviato l'iter per la realizzazione delle ciclovie FVG4, FVG6, FVG9, FVG10 procedendo ad acquisire i relativi studi di fattibilità.

Interventi di tipo regolatorio e programmatico costituiscono elementi essenziali per favorire gli investimenti in area portuale. In tal senso l'approvazione del primo **Piano operativo triennale (POT)** per il porto di San Giorgio di Nogaro consente di assegnare le nuove autorizzazioni per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali e le relative concessioni demaniali tramite un nuovo e più efficiente modello concessorio, per stimolare gli investimenti sia pubblici

Spediz. abb. post. - art. 1, comma 1
Legge 27-02-2004, n. 46 - Filiale di Roma

GAZZETTA  UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA

Roma - Martedì, 20 febbraio 2018

SI PUBBLICA TUTTI I
GIORNI NON FESTIVI

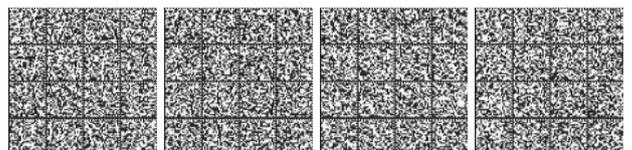
DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA, 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - VIA SALARIA, 691 - 00138 ROMA - CENTRALINO 06-85081 - LIBRERIA DELLO STATO
PIAZZA G. VERDI, 1 - 00198 ROMA

N. 8

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

DECRETO 17 gennaio 2018.

**Aggiornamento delle «Norme tecniche per
le costruzioni».**



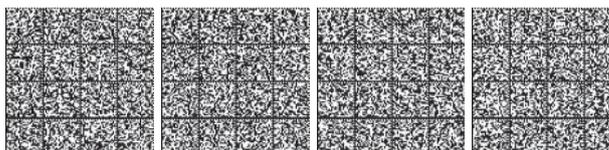
S O M M A R I O

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 17 gennaio 2018.

Aggiornamento delle «Norme tecniche per le costruzioni». (18A00716). Pag. 1

ALLEGATO. » 3



DECRETI, DELIBERE E ORDINANZE MINISTERIALI

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

DECRETO 17 gennaio 2018.

Aggiornamento delle «Norme tecniche per le costruzioni».

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

DI CONCERTO CON

IL MINISTRO DELL'INTERNO
E

IL CAPO DIPARTIMENTO
DELLA PROTEZIONE CIVILE

Vista la legge 5 novembre 1971, n. 1086, recante «Norme per la disciplina delle opere in conglomerato cementizio armato, normale e precompresso ed a struttura metallica»;

Vista la legge 2 febbraio 1974, n. 64, recante «Provvedimenti per le costruzioni con particolari prescrizioni per le zone sismiche»;

Vista la legge 21 giugno 1986, n. 317, recante «Procedura di informazione nel settore delle norme e regolamentazioni tecniche delle regole relative ai servizi della società dell'informazione in attuazione della direttiva 98/34/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 giugno 1998, modificata dalla direttiva 98/48/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 luglio 1998»;

Visto il regolamento (UE) del Parlamento europeo e del Consiglio 9 marzo 2011, n. 305 che fissa condizioni armonizzate per la commercializzazione dei prodotti da costruzione e che abroga la direttiva 89/106/CEE del Consiglio;

Visto il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, recante «Conferimento di funzioni e compiti amministrativi allo Stato, alle regioni e agli enti locali in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, recante «Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia»;

Visto il decreto-legge 28 maggio 2004, n. 136, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 luglio 2004, n. 186, ed in particolare l'art. 5, comma 1, che prevede la redazione, da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, di concerto con il Dipartimento della protezione civile, di normative tecniche, anche per la verifica sismica ed idraulica, relative alle costruzioni, nonché per la progettazione, la costruzione e l'adeguamento, anche sismico ed idraulico, delle dighe di ritenuta, dei ponti e delle opere di fondazione e sostegno dei terreni, per assicurare uniformi livelli di sicurezza;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 14 gennaio 2008, con il quale sono state approvate le «Nuove norme tecniche per le costruzioni», pubblicato nel supplemento ordinario n. 30 della *Gazzetta Ufficiale* del 4 febbraio 2008, n. 29;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 26 giugno 2014, recante «Norme tecniche per la progettazione e la costruzione degli sbarramenti di ritenuta (dighe e traverse)», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* Serie generale n. 156 dell'8 luglio 2014;

Considerata la necessità di procedere al previsto aggiornamento delle «Nuove Norme tecniche per le costruzioni» di cui al citato decreto ministeriale 14 gennaio 2008;

Visto il voto n. 53 con il quale l'Assemblea generale del Consiglio superiore dei lavori pubblici nella adunanza del 14 novembre 2014 si è espressa favorevolmente in ordine all'aggiornamento delle «Nuove norme tecniche per le costruzioni», di cui al citato decreto ministeriale 14 gennaio 2008;

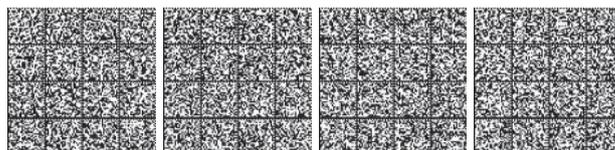
Vista la nota n. 7889, del 27 febbraio 2015, con la quale il Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici ha trasmesso all'Ufficio legislativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il suddetto aggiornamento delle Norme tecniche per le costruzioni, licenziato dall'Assemblea generale del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

Visto l'art. 52 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001, che dispone che in tutti i comuni della Repubblica le costruzioni, sia pubbliche, che private debbono essere realizzate in osservanza delle norme tecniche riguardanti i vari elementi costruttivi fissate con decreti del Ministro per le infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'interno qualora le norme tecniche riguardino costruzioni in zone sismiche;

Considerato che il comma 2 dell'art. 5 del predetto decreto-legge n. 136 del 2004 prevede che le norme tecniche siano emanate con le procedure di cui all'art. 52 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001, di concerto con il Dipartimento della protezione civile;

Visto l'art. 54 del citato decreto legislativo n. 112 del 1998, il quale prevede che alcune funzioni mantenute in capo allo Stato, quali la predisposizione della normativa tecnica nazionale per le opere in cemento armato e in acciaio e le costruzioni in zone sismiche, siano esercitate di intesa con la Conferenza unificata;

Visto l'art. 93 del suddetto decreto legislativo n. 112 del 1998, il quale prevede che alcune funzioni mantenute in capo allo Stato, quali i criteri generali per l'individuazione delle zone sismiche e le norme tecniche per le costruzioni nelle medesime zone, siano esercitate sentita la Conferenza unificata;



Visto l'art. 83 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001, il quale prevede che tutte le costruzioni la cui sicurezza possa comunque interessare la pubblica incolumità, da realizzarsi in zone dichiarate sismiche, siano disciplinate, oltre che dalle disposizioni di cui a predetto art. 52 del medesimo decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001, da specifiche norme tecniche emanate con decreti del Ministro per le infrastrutture ed i trasporti, di concerto con il Ministro per l'interno, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il Consiglio nazionale delle ricerche e la Conferenza unificata;

Visto il concerto espresso dal capo del Dipartimento della protezione civile con nota prot. n. CG/0006287 del 26 gennaio 2017, ai sensi del citato art. 5, comma 2, del decreto-legge n. 136 del 2004;

Visto il concerto espresso dal Ministro dell'interno con nota prot. n. 0000808 del 17 gennaio 2017, ai sensi dell'art. 1, comma 1, del citato art. 52 del decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001;

Sentito il Consiglio nazionale delle ricerche con nota n. 73455 del 3 novembre 2016 ai sensi del citato art. 83 del decreto del Presidente della Repubblica n. 380 del 2001;

Acquisita l'intesa con la Conferenza unificata resa nella seduta del 22 dicembre 2016, ai sensi del citato art. 54 del decreto legislativo n. 112 del 1998;

Considerato, che lo schema di decreto è stato notificato, per il tramite del Ministero dello sviluppo economico, alla Commissione europea ai sensi della direttiva 2015/1535 del Parlamento europeo e del Consiglio del 9 settembre 2015 e che alla data dell'8 maggio 2017 è venuto a scadenza il termine di astensione obbligatoria di cui all'art. 6, paragrafo 1, della medesima direttiva;

Considerata la necessità di definire l'ambito di applicazione delle norme tecniche, anche in relazione alle opere con progetto definitivo o esecutivo approvato e alle opere con lavori in corso di esecuzione, in conformità al citato voto n. 53/2014 del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

Accertato che sono stati adempiuti gli obblighi di notifica ai sensi degli articoli 15, paragrafo 7, e 39, paragrafo 5, della direttiva 2006/123/CEE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa ai servizi nel mercato interno, del 12 dicembre 2006;

Decreta:

Art. 1.

Approvazione

1. È approvato il testo aggiornato delle norme tecniche per le costruzioni, di cui alla legge 5 novembre 1971, n. 1086, alla legge 2 febbraio 1974, n. 64, al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, ed al

decreto-legge 28 maggio 2004, n. 136, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 luglio 2004, n. 186, allegato al presente decreto. Le presenti norme sostituiscono quelle approvate con il decreto ministeriale 14 gennaio 2008.

Art. 2.

Ambito di applicazione e disposizioni transitorie

1. Nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, per le opere pubbliche o di pubblica utilità in corso di esecuzione, per i contratti pubblici di lavori già affidati, nonché per i progetti definitivi o esecutivi già affidati prima della data di entrata in vigore delle norme tecniche per le costruzioni di cui all'art. 1, si possono continuare ad applicare le previgenti norme tecniche per le costruzioni fino all'ultimazione dei lavori ed al collaudo statico degli stessi. **Con riferimento alla seconda e alla terza fattispecie del precedente periodo, detta facoltà è esercitabile solo nel caso in cui la consegna dei lavori avvenga entro cinque anni dalla data di entrata in vigore delle norme tecniche per le costruzioni di cui all'art. 1.** Con riferimento alla terza fattispecie di cui sopra, detta facoltà è esercitabile solo nel caso di progetti redatti secondo le norme tecniche di cui al decreto ministeriale 14 gennaio 2008.

2. Per le opere private le cui opere strutturali siano in corso di esecuzione o per le quali sia già stato depositato il progetto esecutivo, ai sensi delle vigenti disposizioni, presso i competenti uffici prima della data di entrata in vigore delle Norme tecniche per le costruzioni di cui all'art. 1, si possono continuare ad applicare le previgenti Norme tecniche per le costruzioni fino all'ultimazione dei lavori ed al collaudo statico degli stessi.

Art. 3.

Entrata in vigore

1. Le norme tecniche di cui all'art. 1 entrano in vigore trenta giorni dopo la pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

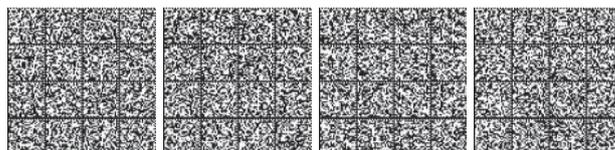
Il presente decreto ed i relativi allegati sono pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 17 gennaio 2018

*Il Ministro delle infrastrutture
e dei trasporti*
DELRIO

Il Ministro dell'interno
MINNITI

*Il Capo Dipartimento
della protezione civile*
BORRELLI





G

Ministero per i Beni Culturali e Ambientali

UFFICIO CENTRALE PER I BENI
ARCHITETTONICI ARCHEOLOGICI ARTISTICI E STORICI
IL DIRETTORE GENERALE

VISTA la legge 1° giugno 1939, n. 1089, sulla tutela delle cose di interesse storico-artistico;

VISTO il decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29;

VISTA la nota prot. n. 164 del 12 febbraio 1998 con la quale la competente Soprintendenza ha proposto a questo Ministero l'emanazione di provvedimenti di tutela vincolistica ai sensi della citata legge 1089/1939 per l'immobile appresso descritto:

RITENUTO che l'immobile denominato **PALAZZO SAVORGNAN-MORO** ora **JOB** sito in provincia di **UDINE** comune di **POZZUOLO DEL FRIULI** fraz. **ZUGLIANO**, individuato in catasto al foglio **4**, mapp. **287, 289, 290, 291, 292, 13, 463, 466, 470**, confinante con piazza della Chiesa, vicolo della Chiesa, i mapp. **8, 9, 461, 547, 387, 356, 357, 372, 548, 373, 470, 471, 11**, la strada comunale, i mapp. **353, 352, 354, 91, 337, 77**, il torrente Cormor, la roggia di Udine, i mapp. **293, 294, 295, 486, 487, 300, 303, 459, 542, 308, 460, 597, 307, 456, 286, 285, 283, 281**, come da unita planimetria catastale, ha interesse particolarmente importante ai sensi della citata legge, per i motivi contenuti nella relazione storico-artistica allegata:

DECRETA:

L'immobile denominato **PALAZZO SAVORGNAN-MORO** ora **JOB** meglio individuato nelle premesse e descritto nelle allegate planimetria catastale e relazione storico-artistica, è dichiarato di interesse particolarmente importante ai sensi della citata legge 1° giugno 1939 n°1089 e viene, quindi, sottoposto a tutte le disposizioni di tutela della legge stessa.

Il Soprintendente per i beni Ambientali, Architettonici, Archeologici, Artistici e Storici del Friuli-Venezia Giulia vigilerà sul rispetto del vincolo mediante il preventivo esame dei progetti di lavori.

La planimetria catastale e la relazione storico-tecnica fanno parte integrante del presente decreto che sarà notificato in via amministrativa ai destinatari individuati nelle apposite relate di notifica e al Comune di **POZZUOLO DEL FRIULI**; a cura del Soprintendente per i beni Ambientali, Architettonici, Archeologici, Artistici e Storici del Friuli-Venezia Giulia, esso sarà quindi trascritto presso la Conservatoria dei Registri Immobiliari di Udine ed avrà efficacia nei confronti di ogni successivo proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo.

Avverso il presente decreto è ammesso il ricorso giurisdizionale avanti il Tribunale Amministrativo Regionale competente o, a scelta dell'interessato, avanti il Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio, secondo le modalità di cui alla legge 6/12/1971 n°1034 ovvero è ammesso ricorso straordinario al Capo dello Stato, ai sensi del D.P.R. 24/11/1971 n°1199, rispettivamente entro 60 e 120 giorni dalla data di avvenuta notificazione del presente atto.

Roma, **28 APR. 1998**

IL DIRETTORE GENERALE

Dott. Mario SERIO

Handwritten marks and initials at the bottom left corner.



Ministero per i Beni Culturali e Ambientali

Palazzo Savorgnan - Moro ora Job.-

RELAZIONE.-

Si tratta di un notevole complesso nobiliare di campagna che pur sorgendo a non molta distanza dalla città, nel borgo di Zugliano, ha mantenuto inalterato il rapporto con la vasta proprietà agricola retrostante.-

Appartenuto in origine alla nobile famiglia dei Savorgnan della bandiera (ramo della famiglia Savorgnan che possedeva i feudi di Zugliano fin dal 1323), fu presumibilmente costruito, con un processo aggregativo, tra la fine del '500 e l'inizio del '600, allorchè apparteneva a Girolamo (1550 circa) e quindi a Antonio Savorgnan (1620-1690), ultimo discendente del ramo "della bandiera".-

La data 1637 è riportata sulla chiave di volta del portale d'ingresso della barchessa.-

Il palazzo rimane di proprietà della famiglia Savorgnan fino intorno al 1805, quando Marietta Savorgnan sposa Antonio Moro e porta in dote i possedimenti di Zugliano.-

All'inizio del XX secolo (1910 circa) il palazzo viene venduto dai Moro a Gregorio Job alla cui famiglia appartiene tutt'ora.-

L'edificio prospetta con il lato nord sulla piazza della chiesa di Zugliano; la facciata principale si volge verso il giardino che è separato dalla pubblica strada mediante un alto muro di cinta in cui si aprono il cancello principale di ingresso in ferro battuto sorretto da due pilastri a conci lapidei sormontati da due eleganti statue settecentesche, il portale della barchessa sulla cui chiave di volta è incisa la data 1637 e il portale architravato dal quale si accede al cortile interno che sta tra il palazzo e il rustico annesso.-

Il giardino antistante il palazzo, arricchito da una vasca mistilinea e statue settecentesche è racchiuso tra il palazzo stesso, sul lato opposto da una splendida barchessa porticata con arcate a tutto sesto all'interno della quale vi è la cantina con volta a botte su spicchi sorretti da eleganti mensole, e dal muro di cinta esterno e da una muraglia su cui si apre l'accesso al lungo viale rettilineo verso la campagna e verso un secondo ingresso costituito da un importante portale che presenta tipici richiami degli ingressi cinquecenteschi ~~dei~~ delle ville venete.-

La facciata principale, caratterizzata da una sobria eleganza, è determinata dalla regolare sequenza delle finestre che si serrano attorno all'asse centrale verticale determinato dal portale a tutto sesto dell'ingresso sormontato dalla porta-finestra con balconetto il cui arco a tutto sesto è arricchito da un cornicione architravato aggettante.-

L'ingresso è costituito da un ampio salone passante con pavimentazione in terrazzo alla veneziana, soffitto con travature alla sansovina, le pareti arricchite da cornici mistilinee presumibilmente trattate in origine a marmorino.-Sul salone si aprono quattro portali architravati lapidei simmetrici che introdurranno agli ampi vani che conservano tracce di intonaci a marmorino con campiture sagomate.-Centralmente sulla sinistra si apre l'ampio portale a tutto sesto lapideo che introduce allo scalone d'onore, a doppia altezza lapideo, con ricca balaustra lapidea anch'essa, sul quale si aprono due ampie finestre rettangolari sormontate da due finestrelle quadre e arricchito da una elegante decorazione soffittale monocroma, di gusto neoclassico raffigurante un finto cassettonato con lacunari ottagonali e rosoni e un fregio parietale a festoni.-

L'accesso al piano nobile avviene direttamente nel salone centrale passante con soffitto piano su cornicione sagomato perimetrale, pareti prive di decorazioni; pavimento in terrazzo alla veneziana.-Sul salone si aprono i portali lapidei sagomati degli ampi vani laterali e i due portali affiancanti a tutto sesto dello scalone d'onore.-

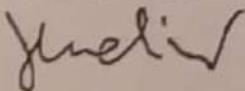
Le eleganti stanze del piano nobile sono caratterizzate da campiture mistilinee parietali e soffittali originariamente a marmorino, di gusto settecentesco e pavimentazioni in terrazzo.-Fa eccezione la stanza posta a sud-est la cui destinazione originaria doveva essere quella della camera da letto con adiacente boudoir, che presenta un residuo di decorazione neoclassica con un'ampia campitura contornata da una decorazione monocroma a lacunari e festoni entro la quale vi è una figurazione a celebrazione dello sponsalizio.-

Si può supporre che questa stanza fosse rinnovata nella decorazione in occasione delle nozze di Marietta Savorgnan con Antonio Moro, avvenute nel primo decennio del XIX secolo allorchè fu decorato presumibilmente anche il soffitto dello scalone d'onore.-

Il palazzo, collegato, tramite un'ala che in origine doveva essere destinata a residenza di servizio, ad un corpo rustico, caratterizzato fortemente dal bugnato rustico che incornicia le forature dell'ampio portale a tutto sesto e delle finestre quadre, forma con quest'ultimo una corte interna pavimentata in sasso di fiume.-

Va rimarcato l'importante rapporto tra il palazzo e la proprietà agricola retrostante rimasta inalterata nella sua ampia dimensione che tutela verso sud la prospettiva del palazzo stesso e di tutto il borgo storico di Zugliano.-

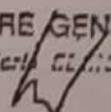
IL TECNICO RELATORE
arch. Gianna Malisani



IL SOPRINTENDENTE
dirigente
prof.arch. Franco Bocchieri

VISTO:

IL DIRETTORE GENERALE
Dat. Marc. CL/10

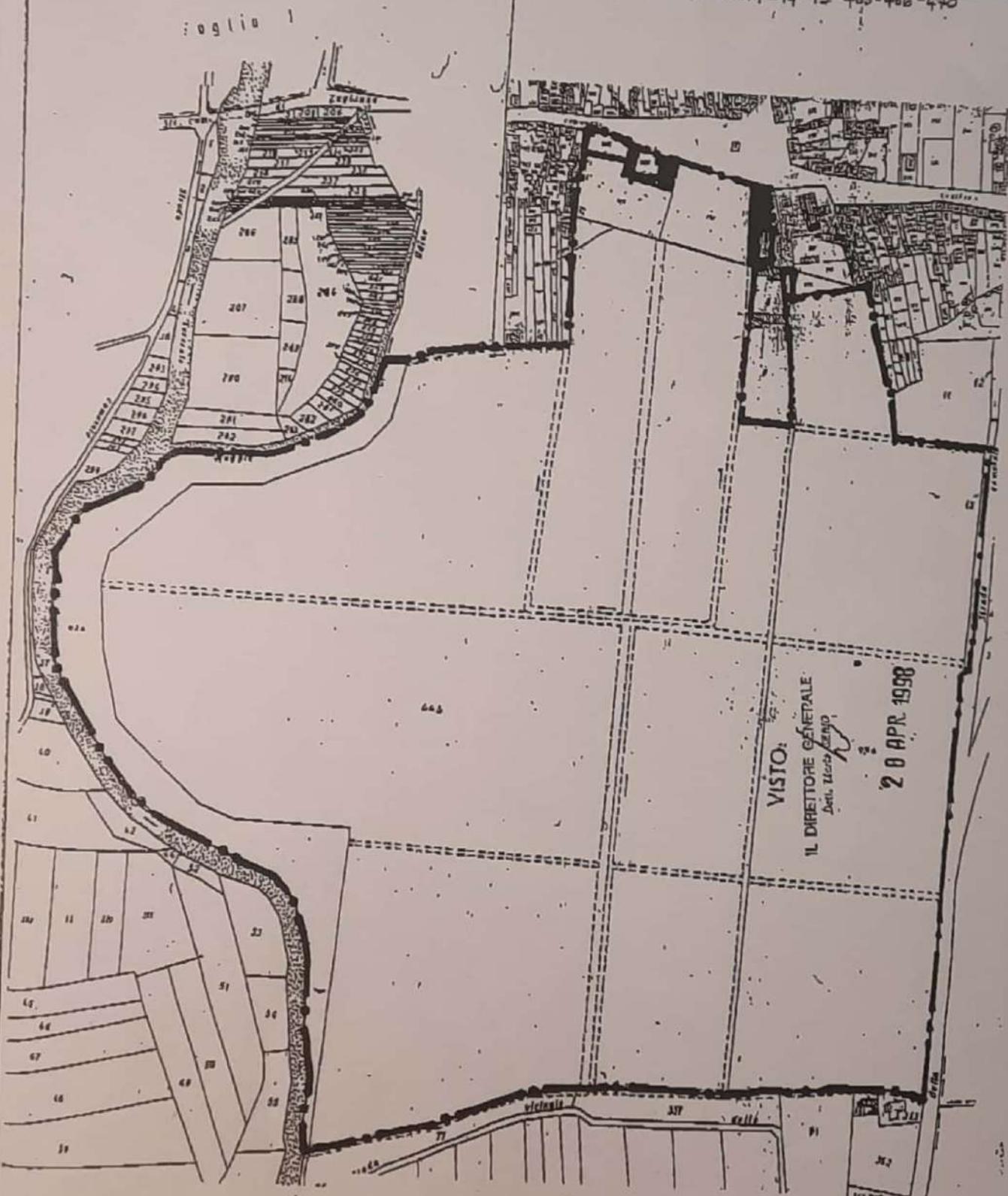


PROV. FRIULI V. GIULIA E ANZANI
presenta copia composta di n° 04
fogli e conforme all'originale
esistente in questo Ufficio
Udine, 03-04-1998

Arch. Giacomo Pasquali
Pasquali

IL SOTTOSCRITTO
ARCH. PASQUALI

COMUNE: POZZOLO DEL FRIULI, FRAZ. ZUCCIANO
F. 4 MAP. 289-289-290-291-292-13-465-466-470



VISTO:
IL DIRETTORE GENERALE
Dott. *Lucio Zeno*
20 APR 1998

comune di Pozzolo del Friuli

1998

TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE

PER IL FRIULI VENEZIA GIULIA

--- oo O oo ---

MEMORIA

per l'udienza del 14 luglio 2021

per la **REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA**, (C.F. 80014930327) in persona del Presidente della Regione in carica on. dott. Massimiliano Fedriga, rappresentata e difesa, congiuntamente e disgiuntamente, dall'Avvocato della Regione [REDACTED]

RG. n. 68/2021

- resistente -

nel giudizio proposto da

[REDACTED]
rappresentati e difesi dall'avv. [REDACTED]

- ricorrenti -

e contro

- **Comune di Basiliano** (C.F. 80006630307), in persona del Sindaco e legale rappresentante *pro tempore*, con sede legale in Basiliano, Piazza del Municipio n. 1;

- **Comune di Campoformido** (C.F. 80004790301), in persona del Sindaco e legale rappresentante *pro tempore*, con sede legale in Campoformido, Largo Municipio n. 9;

- **Comune di Lestizza** (C.F. 80000470304), in persona del Sindaco e legale rappresentante *pro tempore*, con sede legale in Lestizza, Via Roma n. 36;

- **Comune di Pozzuolo** (C.F. 80010530303), in persona del Sindaco e legale

rappresentante *pro tempore*, con sede legale in Pozzuolo del Friuli, Via XX Settembre n. 31;

- resistenti -

nonchè nei confronti di

- **Autovie Venete S.p.a.** (C.F. 00098290323), in persona del legale rappresentante *pro tempore*, con sede legale in Trieste, Via Vittorio Locchi n. 19;

- **Friuli Venezia Giulia Strade S.p.a.** (C.F. 01133800324), in persona del legale rappresentante *pro tempore*, con sede legale in Trieste, Scala dei Cappuccini n. 1;

- controinteressate -

per l'annullamento dei seguenti atti e provvedimenti:

- Accordo di Programma per la realizzazione del collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – Tangenziale sud di Udine – Il Lotto sottoscritto da Regione Autonoma F.V.G., Comune di Basiliano, Comune di Campoformido, Comune di Lestizza e Comune di Pozzuolo del Friuli il 22.6.2020;
- Deliberazione del Consiglio Comunale di Campoformido n. 26, dd. 9.7.2020, che ha ratificato l'adesione del Sindaco all'Accordo di Programma;
- Deliberazione del Consiglio Comunale di Pozzuolo del Friuli n. 33, dd. 16.7.2020, che ha ratificato l'adesione del Sindaco all'Accordo di Programma;
- Deliberazione del Consiglio Comunale di Basiliano n. 26, dd. 21.7.2020, che ha ratificato l'adesione del Sindaco all'Accordo di Programma;
- Deliberazione del Consiglio Comunale di Lestizza n. 27, dd. 21.7.2020, che ha ratificato l'adesione del Sindaco all'Accordo di Programma;
- Decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, dd.

18.12.2020, n. 180/Pres., avente a oggetto "Approvazione dell'Accordo di Programma per la realizzazione del collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – Tangenziale sud di Udine – Il Lotto", pubblicato sul 1° Supplemento Ordinario n. 43 del 30.12.2020 al B.U.R. F.V.G. n. 53 del 30.12.2020;

- nonché di ogni altro atto presupposto, connesso e/o conseguente a quelli in predicato e, in particolare, della deliberazione della Giunta regionale n. 1158 del 21.6.2012, avente a oggetto l'approvazione del Progetto Preliminare del Collegamento tra la SS13 Pontebbana e l'Autostrada A23 Tangenziale Sud di Udine e degli avvisi di avvio del procedimento di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

FATTO.

Prima di passare all'esame della vicenda fattuale, si reputa utile richiamare il primo comma dell'art. 10 del D.P.R. 327/2001 (rubricato "Vincoli derivanti da atti diversi dai piani urbanistici generali)", che testualmente così dispone:

"1. Se la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità non è prevista dal piano urbanistico generale, il vincolo preordinato all'esproprio può essere disposto, ove espressamente se ne dia atto, su richiesta dell'interessato ai sensi dell'articolo 14, comma 4, della legge 7 agosto 1990, n. 241, ovvero su iniziativa dell'amministrazione competente all'approvazione del progetto, mediante una conferenza di servizi, un accordo di programma, una intesa ovvero un altro atto, anche di natura territoriale, che in base alla legislazione vigente comporti la variante al piano urbanistico".

1. Con la **delibera n. 499 del 03.04.2020** la Giunta regionale ha approvato lo schema dell'"Accordo di Programma per la realizzazione del collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – Tangenziale Sud di Udine – Il lotto" (di seguito "AdiP") e relativi allegati, nonché ha autorizzato il Presidente della Giunta Regionale, o assessore dallo stesso delegato, a stipulare l'accordo medesimo. **(all. 1¹)**

¹ All 1. DGR n. 499/2020, a cui seguono gli allegati alla suddetta delibera, citati ad es. 1.1., 1.2. ecc fino a 1.54.

Si fa presente che allegato 1.1. è l'Adi P allegato alla suddetta delibera.:

2. In data 22.6.2020 è stato firmato l'AdiP per la realizzazione del collegamento della ss13 pontebbana e a23 – tangenziale sud di udine - Il lotto, parzialmente completo. **(all. 1.1)** successivamente è stato, infatti, ravvisato che risultava **incompleto, per mero errore materiale, l'allegato 54 al suddetto AdiP.**

3. Per tale ragione con la **delibera n. 987 dd. 03.07.2020 (all. 2)** della Giunta regionale veniva **sostituito l'allegato 54 alla DGR 499/2020, con il documento completo allegato 1, (all. 2.1)** parte integrante della delibera stessa. Al punto 2 della summenzionata DGR n. 987/2020 si procedeva, altresì, alla formalizzazione della suddetta sostituzione con apposito atto, il cui schema era l'Allegato 2 **(all. 2.2)** alla suddetta deliberazione n. 987/2020.

4. I Consigli Comunali interessati provvedevano, quindi, alle ratifiche rispettivamente con le seguenti delibere:

- Basiliano delibera Consiglio Comunale n. 26 dd. 21.07.2020 **(all. 4)**
- Campoformido delibera Consiglio Comunale n. 26 dd. 09.07.2020 **(all. 5)**
- Lestizza delibera Consiglio Comunale n. 27 dd. 21.07.2020 **(all. 6)**
- Pozzuolo del Friuli delibera Consiglio Comunale n. 33 dd. 16.07.2020. **(all. 7)**

5. Nel corso del mese di agosto del 2020 venivano svolte le formalità partecipative rivolte agli interessati, in ossequio alle previsioni dell'art. 11 del DPR n. 327/01 **(all. ti dal 8 al 17)**

Poiché venivano successivamente riscontrati vari mutamenti nella titolarità degli immobili riportati nella comunicazione di avvio del procedimento ex art. 11, DPR 327/01 sopra citata, nei mesi di ottobre e novembre 2020 **(all.ti da 18**

e 27) si procedeva nuovamente alla medesima comunicazione nei confronti dei nuovi soggetti intestatari.

6. Con il dPReg n. 180 dd. 18.12.2020 veniva, quindi, approvato l'accordo di programma per la realizzazione del collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – tangenziale sud di Udine - Il lotto, ai sensi degli artt. 19 e 20 LR 20.03.2000, n. 7 e s.m.i. **(all. 28)** .

Il suddetto dPReg n. 180/2020 veniva pubblicato sul supplemento ordinario n. 43 al BUR n. 53 dd. 30.12.2020.

(all. 29-link successivo)

<http://bur.regione.fvg.it/newbur/visionaBUR?bnum=2020/12/30/43>

7. Si evidenzia, infine, che ai sensi del comma 1 dell'art. 20 della L.R. n. 7/2000 l'AdiP, approvato con decreto del Presidente della Giunta regionale, determina le eventuali conseguenti variazioni degli strumenti urbanistici comunali, qualora l'adesione del Sindaco allo stesso sia ratificata dal Consiglio comunale entro trenta giorni a pena di decadenza.

DIRITTO.

1. Con un **primo motivo di gravame** i ricorrenti affermano sussistere *“Violazione di legge: art. 2, co. 3, lett. f del D.lgs. 111/2004. Eccesso di potere in relazione alla mancata previa intesa con lo Stato per la pianificazione e la programmazione della strada statale in questione.”*

Detta censura è priva di fondamento giuridico, in quanto l'opera è ricompresa tra quelle previste dell'Intesa Generale Quadro del settembre 2002, come integrata in data 01/08/2008, ai sensi della Legge n. 443/2001 cosiddetta “Legge Obiettivo”. È stata quindi confermata da ultimo nell'Allegato Infrastrutture n. 11 come opera di completamento del PIS a carico della Regione FVG e con Friuli Venezia Giulia Strade quale soggetto attuatore

(Allegato XI pubblicato su GURI n. 3 del 5.1.2015 – pag. 16).

Fino all'abrogazione della Legge Obiettivo avvenuta con il D.lgs. 50/2016, l'intesa sull'opera era quindi formalizzata ai sensi della suddetta Legge Obiettivo, rimanendo valide le programmazioni dell'XI Allegato ai sensi dell'art. 201 comma 9. (Il suddetto Decreto, peraltro, con l'art. 216 comma 1-bis fissava anche le procedure per le opere già previste per la Legge Obiettivo).

Per quanto sopra esposto, tutte le attività della Regione sono state effettuate d'intesa con lo Stato, e, fino al 31 dicembre 2007 con l'ANAS (fino ad allora competente sull'opera) ai sensi della Legge Obiettivo.

Per quanto riguarda l'applicabilità dell'art. 2 comma 1 lettera f) del D.lgs. 111/2004, che prevede l'Intesa tra Stato e Regione sulla pianificazione e programmazione della rete stradale di cui alla Tabella allegato sub B) si osserva quanto segue:

1.1 La **tg sud Udine II lotto non è compresa nella Tabella B)** poiché è opera nuova, mentre la Tabella B) comprende infrastrutture esistenti al momento della stesura della norma, tanto che l'Intesa è stata prevista principalmente per l'operatività del gestore (la Regione) sulle strade statali che passavano con l'entrata in vigore della norma stessa dall'ANAS alla Regione FVG, fissando il criterio che la manutenzione, straordinaria e ordinaria, dovesse essere subordinata a una intesa sulle procedure e sui contenuti dei singoli interventi.

1.2. Nella tabella B) (che ricomprende le strade statali a gestione regionale), è ricompreso il primo lotto della tangenziale sud di Udine. Pertanto, si può logicamente ritenere che anche il II lotto possa essere classificato statale a gestione regionale. **La Regione, infatti, intrattiene da tempo le interlocuzioni**

con il Ministero Infrastrutture Trasporti sulla questione della classificazione e contestuale declassificazione del tratto della SS 13 Pontebbana sotteso, ma ha rimandato all'approvazione dell'AdiP, avvenuto con dPReg 180/2020, ogni formalizzazione di accordo con lo Stato, poiché, fuori dalla Legge Obiettivo, in assenza di conformità urbanistica, l'intesa di cui all'art. 2 comma 1 lettera f) del D.lgs. 111/2004, non si sarebbe potuta neppure sottoscrivere, in quanto condizionata dalla mancanza della relativa previsione urbanistica nel piano regolatore generale del Comune di Pozzuolo, che rendeva, in mancanza della procedura coattiva prevista dalla legge Obiettivo, l'opera non realizzabile; una intesa con lo Stato in assenza di previsione urbanisticamente conforme sarebbe risultata priva di efficacia.

1.3. Con deliberazione di **Giunta regionale n. 467 del 26.03.2021** è stato approvato il protocollo d'intesa, che verrà sottoscritto con il Ministero proprio al fine di disciplinare la gestione delle strade statali a gestione regionale, prevedendo per la realizzazione di opere specifiche appositi accordi di programma con lo Stato, fattispecie non disciplinata espressamente dal 111/2004; la Tangenziale Sud secondo lotto sarà, pertanto, sulla scorta della localizzazione dell'opera negli strumenti urbanistici dei Comuni interessati, oggetto di specifica interlocuzione con il Ministero per l'inserimento del tracciato tra le strade statali a gestione regionale.

Infine, si deve sottolineare che la Regione ha una potestà autonoma nel programmare interventi sulla rete stradale regionale e visto che i fondi per la realizzazione dell'opera sono tutti di derivazione regionale, trattandosi di opera che rientra nella pianificazione prevista dal PRITMLL, a voler dar credito ai ricorrenti non sarebbe possibile portare avanti una programmazione regionale

autonoma per realizzare finalità legate al miglioramento del traffico sulla rete stradale regionale; non è un caso che l'intervento in questione migliori e drena non solo traffico dalla statale 13 ma anche dalla rete stradale di area vasta (lo studio sui flussi e sugli impatti ha preso in considerazione un quadrante compreso tra la SR 464 a nord e la SR 252 "Napoleonica" a sud). Ancora, l'opera in questione coincide anche, come già detto sopra, con la programmazione statale.

Infine, in merito all'assunto che la tg sud di Udine costituirebbe "la variante alla SS 13 Pontebbana" si evidenzia che il secondo lotto della tg sud di Udine completa il raccordo con il sistema autostradale a sud di Udine e ha, tra l'altro, come conseguenza di fungere da Variante alla SS 13 poiché quest'ultima, in assenza del completamento suddetto, sta svolgendo, da molti anni, una funzione impropria di collegamento con l'autostrada.

2. Con un **secondo motivo di gravame** parti ricorrenti contestano *"Violazione di legge: art. 19 e 20 LR 7/2000 FVG e art. 34 D.lgs. 267/2000. Eccesso di potere e carenza dei presupposti per l'approvazione dell'AdiP a seguito della modifica con DGR 987/2020 dd. 03.07.2020 dell'AdiP sottoscritto in data 22.06.2020"*.

Anche la suddetta censura è del tutto infondata.

Come già esposto "in fatto" l'AdiP e gli allegati costituenti parte integrante sono stati firmati il 22 giugno 2020. Successivamente con DGR 987/2020 la Giunta regionale ha preso atto del fatto che l'allegato 54 all'AdiP, per mero errore materiale, risultava non completo ed ha pertanto sostituito lo stesso con analogo allegato integrato con le parti mancanti.

In data 6 luglio 2020 sono stati firmati, dall'Assessore regionale e dai

sindaci, **il verbale di presa d'atto della sostituzione e il relativo allegato.**

I **Consigli comunali** hanno, quindi, **ratificato l'AdiP corredato, tra gli altri, dell'allegato come sostituito.**

In particolare, con riferimento al punto nel quale viene contestato la coincidenza tra l'atto sottoscritto il 22.06.20 e la ratifica dei Consigli Comunali si osserva quanto segue.

La contestazione non tiene conto di una successiva attività istruttoria, eseguita nel rispetto delle stesse forme previste per il procedimento dell'approvazione ratificata dell'AdiP, tesa a eliminare un errore materiale nella documentazione allegata all'AdiP sottoscritto il 22.06.2020.

A tal proposito, infatti, si deve evidenziare che **la deliberazione n. 987 dd. 03.07.20 non ha modificato l'AdiP nei suoi contenuti essenziali** (per altro se lo avesse fatto, ne avrebbe avuto anche la capacità innovativa) **ma**, al contrario, **ha preso atto della necessità di sostituire un allegato solo parzialmente completo, a causa di mero errore materiale** e, nel rispetto della Conferenza di Servizi dei sindaci, l'attività istruttoria è proseguita con la presa d'atto da parte degli stessi sindaci sottoscrittori dell'AdiP del 22.06.2020 della predetta sostituzione, con ciò seguito pedissequamente il procedimento richiamato da controparte come necessario per la validità dello stesso AdiP. Pertanto i Consigli Comunali hanno ratificato il documento coincidente a quanto effettivamente sottoscritto il 22.06.2020 e successivamente rettificato nella parte unica dell'allegato 54 dd. 06.07.2020.

Diversamente ragionando, motivando i principi di concentrazione del procedimento amministrativo nonché di semplificazione e di efficacia

dell'azione amministrativa, gli stessi verrebbero sempre sacrificati di fronte a meri errori materiali che non incidono sui contenuti degli atti stessi.

Per quanto riguarda il documento sostituito, si ricorda che i contenuti ivi inseriti riguardano l'elenco dei soggetti e relative particelle sui cui sarebbe insistito il vincolo preordinato all'esproprio, una volta pubblicato sul BUR il dPReg.

A tal proposito, si deve ricordare che la **variante urbanistica è efficace dalla data di pubblicazione sul BUR del decreto del Presidente della Regione e non dalla data di ratifica del Consiglio Comunale.**

È evidente, pertanto, che l'allegato 54, rispetto al procedimento di definizione dell'AdiP e della sua successiva efficacia in esito alla pubblicazione sul BUR del predetto decreto, ha come contenuti necessari solo quelli strettamente legati alla variante urbanistica ma non quelli conseguenti alla successiva fase di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio che vengono definiti a valle del procedimento di ratifica da parte del Consiglio Comunale.

Non è, infatti, un caso che l'avvio del procedimento dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio è successivo alla ratifica del Consiglio Comunale e precede necessariamente la pubblicazione sul BUR. Se tanto è vero, l'allegato 54 costituisce un'attività meramente istruttoria, preventiva, integrativa e propedeutica, ma **non necessaria per la validità del procedimento di redazione della variante urbanistica**, che si sarebbe potuta perfezionare tra la ratifica dei Consigli comunali e la pubblicazione sul BUR del decreto del Presidente.

Per concludere, la Regione ha provveduto nel rispetto della disciplina (delibera di Giunta e accordo dei sindaci) a sostituire un documento non necessario ai fini della variante urbanistica, propedeutico alla successiva fase di

apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

I consigli comunali, pertanto, dovevano ratificare un AdiP con gli allegati così come innovati con la successiva sostituzione e questo hanno fatto.

Inoltre preme precisare anche quanto segue:

a. la sottoscrizione, anche dell'atto come sostituito, è avvenuta in data 6 luglio 2020 come da report di firma dei documenti firmati e allegati all'AdiP
(all.3 con gli allegati da 3.1 a 3.53)

b. il solo Comune di Campoformido, nelle premesse della Deliberazione del Consiglio comunale, non fa menzione dell'avvenuta sostituzione dell'allegato, ma i documenti ratificati sono quelli aggiornati come si evince anche dalla pubblicazione avvenuta sull'albo pretorio del medesimo comune al link **(all.ti 30, 30.1)**:

<http://albopretorio.regione.fvg.it/ap/archivioatti/campoformido?avanzata=true&btnsubmit=cerca&tipo=4542&dataDa=09%2F07%2F2020&dataA=31%2F08%2F2020&tes>

[to=&numeroAtto=26&ufficio=&btnsubmit1=cerca&ordinamento=0&nxpag=20](http://albopretorio.regione.fvg.it/ap/archivioatti/campoformido?avanzata=true&btnsubmit=cerca&tipo=4542&dataDa=09%2F07%2F2020&dataA=31%2F08%2F2020&tes)

c. I Consigli comunali hanno ratificato l'AdiP completo degli allegati, compreso quello in sostituzione dell'allegato 54, ed era quanto dovevano ratificare. Non dovevano infatti ratificare alcuna sostituzione.

3. Con un terzo motivo di gravame i ricorrenti contestano "Violazione di legge: art. 19 e 20 LR 7/2000 FVG e art. 34 D.lgs. 267/2000. Eccesso di potere".

Anche la suddetta censura è del tutto infondata.

Il Consiglio comunale di Basiliano con Delibera 26/2020, decide, al punto 1, di ratificare l'adesione del Sindaco di Basiliano all'AdiP e, al punto 2, "di ribadire la richiesta che la Regione Friuli Venezia Giulia rispetti l'impegno a rivedere, in sede di V.I.A. la dimensione della rotatoria da realizzarsi all'ingresso della Frazione di

Basagliapenta secondo le indicazioni progettuali fornite dal Comune”.

Pertanto la ratifica non è subordinata ad alcunché ma la medesima delibera richiede alla Regione di rispettare l'impegno di rivedere il raggio della rotatoria in ingresso a Basagliapenta in sede di VIA, fase, quest'ultima, che ancora deve avere inizio.

Il punto 2 della suddetta delibera 26/2020 non costituisce, e non può costituire, elemento condizionante della ratifica di cui al punto 1 proprio perché ne presuppone l'efficacia.

A tal proposito, infatti, la richiesta alla Regione *“di rispettare l'impegno a rivedere, in sede di V.I.A. la dimensione della rotatoria da realizzarsi all'ingresso della Frazione di Basagliapenta secondo le indicazioni progettuali fornite dal Comune”*, presuppone l'avvio del procedimento di VIA che è giuridicamente e logicamente successivo all'efficacia della Variante urbanistica.

4. Con un **quarto motivo di gravame** controparte afferma sussistere *“Violazione di legge: art. 11 co. 2 DPR 327/2001”*.

Come già esposto in merito al secondo motivo di gravame, l'allegato 54 all'AdP siglato il 22/6/2020 è risultato incompleto. Per mero errore materiale, nel predisporre il file è stato caricato esclusivamente il comune di Basiliano e non le particelle relative agli altri tre comuni. L'allegato 54, infatti, avrebbe dovuto contenere l'elenco delle particelle e i relativi nominativi delle aree sul quale si appone il vincolo preordinato all'esproprio, compiutamente rappresentate nell'allegato 53 che illustra il quadro d'insieme di tali particelle.

Con delibera n. 987 del 3 luglio 2020 la Giunta Regionale prende atto dell'errore e autorizza la sostituzione dello stesso con analogo allegato contenente l'elenco completo di particelle e titolarità nonché la firma del

verbale di presa d'atto. In data 6 luglio 2020 i sindaci e l'Assessore regionale firmano il verbale e l'allegato con l'elenco completo delle particelle e concordano di sostituire il precedente non completo.

La documentazione viene trasmessa ai comuni per la ratifica e tutti i consigli comunali ratificano l'AdiP con l'allegato completo.

Pertanto la **documentazione resa pubblica agli Albi Pretori Comunali, sui quotidiani e sul sito informatico della Regione, si riferisce all'AdiP del 22/6/2020 completo di tutte le particelle interessate dall'opera**, nessuna esclusa, non potendosi considerare modificativa la sostituzione di un allegato che, per mero errore materiale, riportava le sole particelle di Basiliano con quella che correttamente riportava tutte le particelle dei quattro comuni interessati dall'opera.

Si rende evidente che, nei pubblici avvisi rivolti ai proprietari delle particelle interessate dalla prevista opera, l'indicazione di queste ultime è stata accompagnata dai nominativi dei relativi proprietari, come peraltro richiesto dalla giurisprudenza dominante secondo cui tale forma di pubblicità deve contenere, per essere idonea a raggiungere lo scopo dell'effettiva conoscenza, non soltanto l'indicazione delle particelle dei terreni, ma anche i nominativi dei proprietari degli stessi, trattandosi di indefettibili elementi diretti ad individuare i soggetti espropriandi ed i beni assetto del procedimento amministrativo, e ciò sia che la comunicazione avvenga personalmente, sia che essa avvenga in forma collettiva mediante avviso pubblico, come nel caso di che trattasi (cfr., ex multis, Cons. Stato sez. IV, 11 giugno 2015, n. 2873; Cons. Stato sez. IV, 4 febbraio 2014, n. 494).

Non si ravvisa, pertanto, alcuna violazione delle norme in tema di

partecipazione, atteso che, in special modo, la ripubblicazione in seconda battuta dell'avviso dell'avvio del procedimento, è stata effettuata proprio al fine di garantire a tutti gli interessati l'effettivo esercizio delle proprie prerogative partecipative.

5. Con un **quinto motivo di gravame** parti ricorrenti contestano la *“Violazione di legge: art. 11 co. 5 DPR 327/01”*.

Prima di dimostrare l'infondatezza anche della suddetta censura, va preliminarmente precisato che adozione ed approvazione costituiscono la forma procedurale tipica, propria degli strumenti urbanistici comunali, nel senso che appartengono precipuamente alle modalità con cui il competente organismo Comunale attua le proprie scelte in materia di pianificazione del territorio.

La suddetta procedura non è però applicabile al caso di specie.

L'accordo di programma, puntualmente previsto dalla LR 7/2000, costituisce, infatti, la norma principe finalizzata alla definizione ed attuazione di piani, opere o interventi di interesse pubblico, nonché all'attuazione di programmi che richiedono, per la loro realizzazione, l'azione integrata della Regione, degli enti locali, di amministrazioni statali, anche ad ordinamento autonomo, e di altri soggetti pubblici e privati.

Gli artt. 19 e 20 LR 7/2000, in particolare, non solo definiscono la procedura propria da adottare per gli Accordi di programma ma, rientrando nel Capo IV, intitolato *“Semplificazione dell'azione amministrativa”* costituiscono al tempo stesso norma di semplificazione, per l'appunto, rispetto alle procedure c.d. ordinarie.

Ancora, il comma 2 dell'art. 24, LR 5/2007, citato nelle premesse dell'AdiP

22.06.2020, prevede che lo **strumento urbanistico del Comune può essere variato con accordo di programma**, in presenza dei presupposti e con le procedure di cui all'articolo 19 della LR 20.03.2000, n. 7.

Vi è, quindi, un preciso obbligo di legge in tal senso.

L'Accordo di programma, oggetto di ricorso, è finalizzato alla localizzazione dell'opera strategica di preminente interesse regionale denominata "*Collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – tangenziale sud di Udine - Il lotto*", con l'effetto d'inserire il tracciato della stessa, nel Piano Regolatore Generale Comunale vigente di Pozzuolo del Friuli, e di aggiornarlo nei Piani Regolatori Generali Comunali vigenti dei Comuni di Campoformido, Lestizza e Basiliano nonché prevedere negli stessi i seguenti interventi d'inserimento territoriale connessi all'opera.

Tale effetto d'inserimento non consegue automaticamente all'esito della ratifica dell'accordo di programma da parte dei Consigli comunali ma **consegue ad un successivo atto formale: il decreto del Presidente della Regione** con effetti decorrenti dalla pubblicazione sul BUR.

È, pertanto, evidente che l'attività svolta per la stipulazione dell'accordo di programma è solo propedeutica rispetto al successivo provvedimento che deve garantire la partecipazione degli interessati per le conseguenze urbanistiche dell'accordo di programma.

Per il principio generale desumibile dall'art. 11 del testo unico sugli espropri, la comunicazione di avvio del procedimento è necessaria nel particolare caso in cui la variante localizzi uno specifico intervento su aree ben determinate.

In altri termini, la comunicazione nei confronti dei proprietari dei terreni sui quali viene localizzata un'opera pubblica, nelle forme normativamente previste

sopra indicate, deve ritenersi il principio di generale applicazione nella fattispecie.

E ciò in quanto l'introduzione di vincoli preordinati all'espropriazione in esito all'approvazione delle varianti fa sì che l'interesse pubblico alla realizzazione dell'opera debba essere soppesato in relazione agli interessi proprietari confliggenti. La ponderazione di questi ultimi esige, pertanto, che già nella fase urbanistica che si svolge a monte di quella ablativa, sia prevista la partecipazione dei titolari di detti interessi, primi fra tutti i proprietari dei beni oggetto di vincolo preordinato all'espropriazione.

Posto che le procedure di approvazione di piani regolatori o di varianti agli stessi producono l'effetto puntuale e specifico, non solo di poter destinare determinate aree alla realizzazione di impianti o opere pubbliche, ma anche di attribuire (a priori se apposti prima dell'approvazione del provvedimento che comporta la dichiarazione di pubblica utilità o a posteriori se intervengono in un momento successivo alla dichiarazione medesima) l'efficacia propria della dichiarazione di pubblica utilità alle opere medesime ai sensi dell'art. 12, comma 3, DPR 327/01, l'invio della comunicazione di avvio del procedimento ai suddetti proprietari non costituisce un adempimento meramente formale ma è strettamente connesso alla possibilità per questi ultimi di interloquire nell'ambito di sequenza procedimentale idonea ad incidere, in maniera immediata e tendenzialmente irreversibile, sui propri interessi proprietari.

Sul punto, l'ultimo capoverso del co. 2, art. 11, DPR 327/01 prevede che *“Gli interessati possono formulare entro i successivi trenta giorni osservazioni che vengono valutate dall'autorità espropriante ai fini delle definitive determinazioni”*.

In merito a tale specifica possibilità, si rende evidente che i ricorrenti non

hanno esercitato il diritto ad essi riservato non avendo gli stessi presentato osservazioni od opposizione all'AdiP.

Ne consegue che, avendo gli interessati concretamente abdicato alle prerogative previste dal co. 2, art. 11, DPR 327/01, nessuna violazione è stata compiuta in termini di partecipazione procedimentale, suscettibile di inficiare gli atti impugnati.

A riprova di un tanto interviene l'elaborato "Elenco spedizione" che riepiloga le osservazioni presentate ed i riscontri dati (**all. 31**), associato al dPReg 180/2020, nonché le osservazioni pervenute e le risposte fornite, trasmesse al Segretariato Generale con nota TERINF 77403 del 17.12.2020 (**all. 32**) integrata con nota TERINF 77549 del 17.12.2020 (**all. 33, che si compone di 33.1, 33.2, 33.3 33.4**).

6. Con un **sesto motivo di gravame** parti ricorrenti affermano sussistere "*Violazione di legge: art. 24 commi 5 e 6 LR 5/2007 e art. 11 co, 5 DPR 327/2001. Disparità di trattamento. Eccesso di potere. Erroneo presupposto di fatto. Illogicità e contraddittorietà manifesta.*"

Anche la suddetta censura è infondata, in quanto viene contestata la mancata approvazione del progetto preliminare con riferimento alle rotonde e piste ciclabili ovvero agli interventi d'inserimento territoriale connessi all'opera.

Si evidenzia, infatti, che, in particolare, l'art. 24, co. 5, LR 5/2007, prevede che: "*All'accordo di programma vanno allegati gli elaborati previsti per lo strumento urbanistico che si intende variare, relativamente all'ambito oggetto dell'accordo di programma e al suo congruo intorno, o, in alternativa, il progetto preliminare dell'opera pubblica oggetto dell'accordo.*"

Nel caso di che trattasi, è stato scelto di allegare all'AdiP gli elaborati previsti

per lo strumento urbanistico che si intende variare e, precisamente gli elaborati di variante urbanistica come elencati nell'atto di approvazione, rinunciando all'alternativa di allegare il progetto preliminare del quale, infatti, non si fa menzione alcuna nell'atto di approvazione medesimo.

Di conseguenza, **una scelta esclude l'altra in quanto possibilità alternative tra loro**, determinando l'infondatezza del rilievo.

La previsione di cui al comma 6 dell'art. 24, LR 5/2007², è connesso alla scelta della seconda opzione ovvero del progetto preliminare e pertanto analogamente **non rileva**.

7. Con un settimo motivo di gravame parti ricorrenti affermano sussistere *"Eccesso di potere. Contraddittorietà e illogicità manifesta e difetto di motivazione in relazione agli artt. 7, 9 e 10 dell'AdiP"*.

Essi contestano, quindi, illogicità e contraddittorietà tra gli artt. 7, 9 e 10 dell'AdiP e quanto dichiarato dall'AR nella Conferenza del 21/11/2019 sugli esiti dell'Analisi di prossimità e i contenuti della DGR 439/2019 (delibera di parere motivato di VAS), che chiedono approfondimenti sull'inquinamento acustico a Zugliano e in alcuni punti di Pozzuolo del Friuli dove la situazione presenterà delle criticità.

Detta censura è del tutto infondata, poiché non sussiste alcuna palese contraddittorietà né incoerenza, giacché **l'analisi di prossimità dimostra che la situazione complessivamente migliorerà in tutti i comuni interessati e anche in altri dell'area vasta** per la **riorganizzazione del**

² "6. Il progetto preliminare di cui al presente articolo individua beni e soggetti interessati dalla procedura espropriativa ai fini della partecipazione al procedimento amministrativo, ai sensi dell'articolo 11 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327 (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità)".

traffico, che viene drenato verso la tangenziale e tolto dalla rete secondaria e dalla SS 13 pontebbana dove, attualmente, interessa direttamente i centri abitati.

Anche a Pozzuolo, come si può constatare dalla lettura dell'Analisi di prossimità, il miglioramento riguarda la maggioranza della popolazione, mentre in alcuni punti precisi una fetta minore della popolazione sarà esposta a un valore maggiore di traffico giornaliero medio.

Nel Rapporto di prossimità (denominato precisamente: "*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*"), sviluppato dall'Azienda Sanitaria del Medio Friuli (**all. 1.4, 3.3.**)³, il documento più analitico e approfondito dal punto di vista sanitario allegato all'AdiP, viene analizzato il rischio da esposizione all'inquinamento da traffico della popolazione di un'area vasta (176.593 popolazione totale di cui 42.631 entro i 300 mt dalla nuova infrastruttura) e di un'area ristretta (133.274 popolazione totale di cui 38489 entro i 300 mt dalla nuova infrastruttura).

L'analisi è stata svolta per gli esposti a distanza di 50 metri dalla nuova infrastruttura, a 100 metri e via via fino a 300 mt, considerando TUTTE le fonti d'inquinamento, per cui man mano che ci si allontana dalla tangenziale, cominciano a dare effetti anche le altre infrastrutture stradali in esercizio. a dare effetti anche le altre infrastrutture stradali in esercizio.

A titolo di esempio si prenda l'analisi relativa ai 50 metri: dallo studio emerge

³

http://mtom.regione.fvg.it/storage//2020_499/Allegato%204%20alla%20Delibera%20499-2020.pdf

chiaramente che a Pozzuolo del Friuli in termini di TGM, di tutti i residenti che dopo la realizzazione della tg sud di Udine si troveranno esposti a un TGM inferiore a 10.000 veicoli/giorno, il 78,8% (1788 residenti) avranno avuto una diminuzione di traffico rispetto all'attuale, e il 95% di questi ultimi avrà avuto una diminuzione di 6795 veicoli/giorno (vedi il 95° percentile). Contemporaneamente il 3,9% (89 residenti) avranno avuto un aumento di traffico rispetto all'attuale e il 95% di questi ultimi avrà avuto un aumento di 866 veicoli/giorno.

Per tutti quelli che dopo la realizzazione della tg sud di Udine si troveranno esposti a un valore del TGM superiore a 10.000 il 4,9 % (110 residenti) avrà avuto una diminuzione di TGM rispetto all'attuale e il 95% di loro avrà avuto una diminuzione di 5767 veicoli/giorno. L'11,3 % (257 residenti) avranno avuto un aumento di TGM e il 95% di loro avrà avuto un aumento di 1796 veicoli/giorno. In sintesi l'83,7% della popolazione di Pozzuolo del Friuli ha una diminuzione del traffico, mentre il 15,3% ha un aumento del traffico e, come evidenziato dall'analisi dei valori percentili, in valore assoluto il Delta di diminuzione è molto più grande del delta in aumento.

Le altre distanze confermano questo andamento, a dimostrazione che **anche per Pozzuolo del Friuli la riorganizzazione del traffico porterà un significativo miglioramento dal punto di vista sanitario**. L'analisi è basata sulla georeferenziazione dei singoli residenti e pertanto, come illustrano efficacemente le mappe, individua i punti in cui la situazione peggiora e dà l'indirizzo di rivolgere proprio a questi particolare attenzione nella fase progettuale e nella fase di monitoraggio: l'analisi dimostra quanto è già intuitivo, e cioè che tali aumenti si verificheranno lungo la SR 353 a sud della

nuova infrastruttura.

I punti richiamati della delibera 439 fanno riferimento proprio a quelle situazioni di Pozzuolo d F. dove sono localizzate le previsioni di un aumento di esposizione al rischio.

--- oo O oo ---

La Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, come sopra rappresentata e difesa, chiede, quindi, a codesto Ecc.mo Tribunale adito di

- rigettare il ricorso in quanto infondato;
- condannare le parti ricorrenti a rifondere le spese del presente giudizio.

Trieste, 11 giugno 2021

Avv. Daniela Iuri

Avv. Beatrice Croppo

Sono stati depositati i seguenti allegati

- 1) Delibera GR 499 dd. 03.04.20 con gli allegati alla suddetta delibera
 - 1.1) DGR 499 AdIP
 - 1.2) Allegato 2 alla Delibera 499-2020_RapportoAmbientale
 - 1.3) Allegato 3 alla Delibera 499-2020_SintesiRapportoAmbientale
 - 1.4) Allegato 4 alla Delibera 499-2020_AnalisiProssimitàPopolazione
 - 1.5) Allegato 5 alla Delibera 499-2020_NotaTrasmissioneReportVISPA
 - 1.6) Allegato 6 alla Delibera 499-2020_DichiarazioneSintesiVAS
 - 1.7) Allegato 7 alla Delibera 499-2020_RelazioneVarianteUrbanisticaPozzuolo
 - 1.8) Allegato 8 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneStatodiFattoPozzuolo1
 - 1.9) Allegato 9 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneStatodiFattoPozzuolo2
 - 1.10) Allegato 10 alla Delibera 499-

2020_ZonizzazioneStatodiFattoPozzuolo3

1.11) Allegato 11 alla Delibera 499-

2020_ZonizzazioneStatodiFattoPozzuolo4

1.12) Allegato 12 alla Delibera 499-20203_ZonizzazioneVariantePozzuolo1

1.13) Allegato 13 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneVariantePozzuolo2

1.14) Allegato 14 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneVariantePozzuolo3

1.15) Allegato 15 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneVariantePozzuolo4

1.16) Allegato 16 alla Delibera 499-2020_PianoStrutturaPozzuolo1

1.17) Allegato 17 alla Delibera 499-2020_PianoStrutturaPozzuolo2

1.18) Allegato 18 alla Delibera 499-2020_NTAPozzuolo

1.19) Allegato 19 alla Delibera 499-2020_RelazionePaesaggisticaPozzuolo

1.20) Allegato 20 alla Delibera 499-2020_RelazioneGeologicaPozzuolo

1.21) Allegato 21 alla Delibera 499-2020_AsseverazioniAttestazioniPozzuolo

1.22) Allegato 22 alla Delibera 499-

2020_RelazioneVarianteUrbanisticaCampoformido

1.23) Allegato 23 alla Delibera 499-

2020_ZonizzazioneStatodiFattoCampoformido1

1.24) Allegato 24 alla Delibera 499-

2020_ZonizzazioneStatodiFattoCampoformido2

1.25) Allegato 25 alla Delibera 499-

2020_ZonizzazioneStatodiFattoCampoformido3

1.26) Allegato 26 alla Delibera 499-

2020_ZonizzazioneVarianteCampoformido1

1.27) Allegato 27 alla Delibera 499-

2020_ZonizzazioneVarianteCampoformido2

- 1.28) Allegato 28 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneVarianteCampoformido3
- 1.29) Allegato 29 alla Delibera 499-2020_StrategiePianoSdiFCampoformido
- 1.30) Allegato 30 alla Delibera 499-2020_StrategiePianoVarianteCampoformido
- 1.31) Allegato 31 alla Delibera 499-2020_NTACampoformido
- 1.32) Allegato 32 alla Delibera 499-2020_RelazionePaesaggisticaCampoformido
- 1.33) Allegato 33 alla Delibera 499-2020_RelazioneGeologicaCampoformido
- 1.34) Allegato 34 alla Delibera 499-2020_AsseverazioniAttestazioniCampoformido
- 1.35) Allegato 35 alla Delibera 499-2020_RelazioneVarianteUrbanisticaLestizza
- 1.36) Allegato 36 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneStatodiFattoLestizza
- 1.37) Allegato 37 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneVarianteLestizza
- 1.38) Allegato 38 alla Delibera 499-2020_PianoStrutturaStatodiFattoLestizza
- 1.39) Allegato 39 alla Delibera 499-2020_PianoStrutturaVarianteLestizza
- 1.40) Allegato 40 alla Delibera 499-2020_NTALestizza
- 1.41) Allegato 41 alla Delibera 499-2020_RelazionePaesaggisticaLestizza
- 1.42) Allegato 42 alla Delibera 499-2020_RelazioneGeologicaLestizza
- 1.43) Allegato 43 alla Delibera 499-2020_AsseverazioniAttestazioniLestizza
- 1.44) Allegato 44 alla Delibera 499-2020_RelazioneVarianteBasiliano
- 1.45) Allegato 45 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneStatodiFattoBasiliano
- 1.46) Allegato 46 alla Delibera 499-

2020_ZonizzazioneStatodiFattoLegendaBasiliano

1.47) Allegato 47 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneVarianteBasiliano

1.48) Allegato 48 alla Delibera 499-

2020_ZonizzazioneVarianteLegendaBasiliano

1.49) Allegato 49 alla Delibera 499-2020_NTABasiliano

1.50) Allegato 50 alla Delibera 499-2020_RelazionePaesaggisticaBasiliano

1.51) Allegato 51 alla Delibera 499-2020_RelazioneGeologicaBasiliano

1.52) Allegato 52 alla Delibera 499-2020_AsseverazioniAttestazioniBasiliano

1.53) Allegato 53 alla Delibera 987-2020_QuadroUnioneTerritorialeInterventi

1.54) Allegato 54 alla Delibera 499-2020_ElencoBeniProprietà

2) Delibera GR 987 dd. 03.07.20

2.1) DGR 987 All1_ElencoBeniProprietà

2.2) DGR 987 AdiP_VerbaleSostituzioneFirmato

3) AdiP_Firmato_22-06-20

3.1) Allegato 2 alla Delibera 499-2020_RapportoAmbientale

3.2) Allegato 3 alla Delibera 499-2020_SintesiRapportoAmbientale

3.3) Allegato 4 alla Delibera 499-2020_AnalisiProssimitàPopolazione

3.4) Allegato 5 alla Delibera 499-2020_NotaTrasmissioneReportVISPA

3.5) Allegato 6 alla Delibera 499-2020_DichiarazioneSintesiVAS

3.6) Allegato 7 alla Delibera 499-

2020_RelazioneVarianteUrbanisticaPozzuolo

3.7) Allegato 8 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneStatodiFattoPozzuolo1

3.8) Allegato 9 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneStatodiFattoPozzuolo2

3.9) Allegato 10 alla Delibera 499-

2020_ZonizzazioneStatodiFattoPozzuolo3

- 3.10) Allegato 11 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneStatodiFattoPozzuolo4
- 3.11) Allegato 12 alla Delibera 499-20203_ZonizzazioneVariantePozzuolo1
- 3.12) Allegato 13 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneVariantePozzuolo2
- 3.13) Allegato 14 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneVariantePozzuolo3
- 3.14) Allegato 15 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneVariantePozzuolo4
- 3.15) Allegato 16 alla Delibera 499-2020_PianoStrutturaPozzuolo1
- 3.16) Allegato 17 alla Delibera 499-2020_PianoStrutturaPozzuolo2
- 3.17) Allegato 18 alla Delibera 499-2020_NTAPozzuolo
- 3.18) Allegato 19 alla Delibera 499-2020_RelazionePaesaggisticaPozzuolo
- 3.19) Allegato 20 alla Delibera 499-2020_RelazioneGeologicaPozzuolo
- 3.20) Allegato 21 alla Delibera 499-2020_AsseverazioniAttestazioniPozzuolo
- 3.21) Allegato 22 alla Delibera 499-2020_RelazioneVarianteUrbanisticaCampoformido
- 3.22) Allegato 23 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneStatodiFattoCampoformido1
- 3.23) Allegato 24 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneStatodiFattoCampoformido2
- 3.24) Allegato 25 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneStatodiFattoCampoformido3
- 3.25) Allegato 26 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneVarianteCampoformido1
- 3.26) Allegato 27 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneVarianteCampoformido2
- 3.27) Allegato 28 alla Delibera 499-

2020_ZonizzazioneVarianteCampoformido3

3.28) Allegato 29 alla Delibera 499-2020_StrategiePianoSdiFCampoformido

3.29) Allegato 30 alla Delibera 499-

2020_StrategiePianoVarianteCampoformido

3.30) Allegato 31 alla Delibera 499-2020_NTACampoformido

3.31) Allegato 32 alla Delibera 499-

2020_RelazionePaesaggisticaCampoformido

3.32) Allegato33 alla Delibera 499-2020_RelazioneGeologicaCampoformido

3.33) Allegato 34 alla Delibera 499-

2020_AsseverazioniAttestazioniCampoformido

3.34) Allegato 35 alla Delibera 499-

2020_RelazioneVarianteUrbanisticaLestizza

3.35) Allegato 36 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneStatodiFattoLestizza

3.36) Allegato 37 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneVarianteLestizza

3.37) Allegato 38 alla Delibera 499-

2020_PianoStrutturaStatodiFattoLestizza

3.38) Allegato 39 alla Delibera 499-2020_PianoStrutturaVarianteLestizza

3.39) Allegato 40 alla Delibera 499-2020_NTALestizza

3.40) Allegato 41 alla Delibera 499-2020_RelazionePaesaggisticaLestizza

3.41) Allegato 42 alla Delibera 499-2020_RelazioneGeologicaLestizza

3.42) Allegato 43 alla Delibera 499-2020_AsseverazioniAttestazioniLestizza

3.43) Allegato 44 alla Delibera 499-2020_RelazioneVarianteBasiliano

3.44) Allegato 45 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneStatodiFattoBasiliano

3.45) Allegato 46 alla Delibera 499-

2020_ZonizzazioneStatodiFattoLegendaBasiliano

- 3.46) Allegato 47 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneVarianteBasiliano
- 3.47) Allegato 48 alla Delibera 499-2020_ZonizzazioneVarianteLegendaBasiliano
- 3.48) Allegato 49 alla Delibera 499-2020_NTABasiliano
- 3.49) Allegato 50 alla Delibera 499-2020_RelazionePaesaggisticaBasiliano
- 3.50) Allegato 51 alla Delibera 499-2020_RelazioneGeologicaBasiliano
- 3.51) Allegato 52 alla Delibera 499-2020_AsseverazioniAttestazioniBasiliano
- 3.52) Allegato 53 alla Delibera 499-2020_QuadroUnioneTerritorialeInterventi
- 3.53) Allegato 1 alla Delibera 987-2020_ElencoBeniProprietà
- 4) Delibera Consiglio Comunale Basiliano 26 dd. 21.07.20
- 5) Delibera Consiglio Comunale Campoformido 26 dd. 09.07.20
- 6) Delibera Consiglio Comunale Lestizza 27 dd. 21.07.20
- 7) Delibera Consiglio Comunale Pozzuolo del Friuli 33 dd. 16.07.20
- Prima pubblicazione:
- 8) AvvisoArt_11_Quotidiani_06-08-2020
- 9) AvvisoArt_11_Comuni_06-08-2020
- 10) 1°PubblicazioneSitoRegione_25-08-20/24-09-20
- 11) Comunicazione1°PubblicazioneQuotidiani_24-08-2020
- 12) MessaggeroVeneto_24-08-2020
- 13) Repubblica_24-08-2020
- 14) Referto1°PubblicazioneBasiliano_25-08-20/25-09-2020
- 15) Referto1°PubblicazioneCampoformido_25-08-20/24-09-2020
- 16) Referto1°PubblicazioneLestizza_25-08-20/25-09-2020
- 17) Referto1°PubblicazionePozzuolo_26-08-20/26-09-2020
- Seconda pubblicazione:

- 18) 2°AvvisoArt_11_Quotidiani_25-09-2020
- 19) 2°AvvisoArt_11_Comuni_13-10-2020
- 20) 2°PubblicazioneSitoRegione_14-10-20/13-11-20
- 21) Comunicazione2°PubblicazioneQuotidiani_14-10-2020
- 22) MessaggeroVeneto_(pag. 1 e 2)_14-10-2020
- 23) LaRepubblica_14-10-2020
- 24) Referto2°PubblicazioneBasiliano_14-10-20/14-11-2020
- 25) Referto12PubblicazioneCampofornido_20-10-20/19-11-2020
- 26) Referto2°PubblicazioneLestizza_15-11-20/14-11-2020
- 27) Referto2°PubblicazionePozzuolo_15-10-20/14-11-2020

Approvazione:

- 28) dPReg n. 180 dd. 18.12.2020
- 29) supplemento ordinario n. 43 del 30.12.2020 al BUR n. 53 dd. 30.12.2020
- 30) pubblicazione albo pretorio comune Campofornido
- 30.1) atto con copia - delibera Consiglio Comunale Campofornido
- 31) elaborato "Elenco spedizione" associato al dPReg 180/2020
- 32) nota TERINF 77403 del 17.12.2020
- 33) nota TERINF 77549 del 17.12.2020 che si compone di
 - 33.1 PEC accettazione AdiP;
 - 33.2 PEC consegna AdiP;
 - 33.3 2020_12_17_ segretariato –integrazioni;
 - 33.4 Comitato difesa Territorio Pozzuolo_pec.

Publicato il 05/10/2021

N. 10164/2021 REG.PROV.COLL.
N. 01155/2018 REG.RIC.



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio

(Sezione Prima)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 1155 del 2018, integrato da motivi aggiunti, proposto da

Wwf Italia Onlus, Lega Italiana Protezione Uccelli Onlus, Gruppo di Intervento Giuridico Onlus, Italia Nostra Onlus, Forum Ambientalista,

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED] legale rappresentante pro tempore,

rappresentati e difesi dagli avvocati [REDACTED], con

domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto

presso lo studio [REDACTED]

contro

Presidenza del Consiglio dei Ministri, Anas, in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentate e difese dall'Avvocatura Generale dello Stato, domiciliataria ex lege in Roma, via dei Portoghesi, 12;

per l'annullamento

1) quanto al ricorso introduttivo:

- della delibera del Consiglio dei Ministri assunta nella riunione del 1.12.2017 con la quale veniva adottato “il provvedimento di compatibilità ambientale del progetto preliminare, tracciato verde, della strada statale n. 675 “Umbro Laziale”, asse Orte-Civitavecchia, tratta Monte Romano est – SS 1 Aurelia”;
- di ogni altro atto e provvedimento presupposto, connesso e conseguente;

2) quanto ai motivi aggiunti

- della Delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (di seguito CIPE) n. 2 del 28 febbraio 2018 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale, Serie Generale, n. 187 del 13.08.2018 avente ad oggetto: “Progetto preliminare S.S. n. 675 << Umbro-Laziale >> - Asse Civitavecchia-Orte – Tratta S.S. 1 Aurelia – Monte Romano Est (CUP: F81B16000620001). (Delibera n.2/2018)”;
- dell'Allegato 1 alla Delibera CIPE N.2/2018 avente ad oggetto “Prescrizioni” al “PROGETTO PRELIMINARE PROGETTO PRELIMINARE DEL COMPLETAMENTO DELL'ASSE CIVITAVECCHIA-ORTE. «S.S. N. 675 UMBRO-LAZIALE. TRATTA SS 1 AURELIA - MONTE ROMANO EST»”;
- di ogni altro atto e provvedimento presupposto, connesso e conseguente.

Visti il ricorso, i motivi aggiunti e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dell'Anas;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 26 maggio 2021 la dott.ssa Roberta Ravasio, in collegamento da remoto in videoconferenza, secondo quanto disposto dall'art. 25, comma 2, del D.L. n. 137 del 28 ottobre 2020, e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO

1. Il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), con delibera del 21.12.01 adottata ai sensi della l. n. 443/01, c.d. “Legge obiettivo”, approvava il “1° Programma delle infrastrutture strategiche”, pubbliche e private, tra cui, nel relativo “Allegato 2”, era compreso il “Completamento trasversale Nord Orte – Civitavecchia (tratta Viterbo – Civitavecchia)”.
2. In seguito allo svilupparsi del relativo, complesso, procedimento, in data 18.4.04, il Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare (MATTM) adottava il relativo decreto di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), esprimendo parere positivo circa la compatibilità ambientale dell’intera tratta viaria “Vetralla – Tarquinia”, della S.S. 675 (Umbro – Laziale), costituita da tre lotti funzionali, tra cui – per quel che qui rileva – quello “Monte Romano – S.S. 1 Aurelia”, subordinato a specifica prescrizione che, riguardo al terzo lotto, dallo svincolo di Monte Romano Ovest alla S.S. 1, prevedeva l’adozione della c.d. “ipotesi alternativa”, che per la maggior parte del tracciato considerava il passaggio “in affiancamento” alla Strada Statale 1 bis (oggi Autostrada “A12”), includendo due gallerie artificiali oltre a due gallerie naturali.
3. Risultavano poi realizzati i primi due lotti (Vetralla – Cinelli e Cinelli - Monte Romano) che ottenevano parere positivo circa la verifica di ottemperanza (dalla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, nel 2005, e dalla Commissione VIA nel 2008), cui seguivano ulteriori pareri della Commissione in questione relativamente alla verifica di attuazione del progetto esecutivo per il lotto 1 (tra la S.S. 1 bis “Aurelia” e la Strada Provinciale “Vetralla – Tuscania”).
4. Il CIPE, con deliberazione n. 11/2011, approvava, con prescrizioni, il progetto definitivo con riferimento al tracciato che già aveva avuto nel 2004 parere positivo del MATTM, oltre al Ministero dei beni culturali e ambientali (MIBACT), per il tratto “Cinelli – Monte Romano”.

5. Nel 2015, però, l'ANAS s.p.a. (Anas) chiedeva l'avvio del procedimento di VIA su progetto preliminare relativo al completamento del collegamento tra il porto di Civitavecchia e il nodo intermodale di Orte, considerando un nuovo e alternativo tracciato (c.d. "tracciato verde") rispetto a quello già approvato per il tratto "Monte Romano Est – Civitavecchia", ritenendo che quello del progetto definitivo già approvato da MATTM e CIPE prevedesse elevati costi di realizzazione – soprattutto in riferimento alle gallerie previste - e individuando così, con tale alternativa, una soluzione progettuale ritenuta di maggiore fattibilità economica e finanziaria.

6. Avviato il relativo procedimento, vi erano richieste di chiarimenti e integrazioni nel 2016 da parte della Commissione VIA-VAS presso il MATTM, che evidenziava la criticità del nuovo tracciato sotto un profilo ambientale (sviluppendosi tale "tracciato verde" per 14,4 km entro una Zona di Protezione Speciale-ZPS e ponendosi a distanza tra 100 m e 1 km dal Sito di Importanza Comunitaria-SIC e attraversandolo per circa 30 m in viadotto).

7. Non presentando l'Anas i richiesti chiarimenti sulla qualificazione di "migliore alternativa possibile" rispetto al precedente tracciato già approvato con prescrizioni (il c.d. "tracciato viola" o "violet"), in data 20.1.17 la Commissione VIA-VAS esprimeva parere negativo su tale nuovo progetto preliminare, ritenendo che i richiamati problemi economici potessero essere risolti mediante una suddivisione in due tratte ("Monte Romano Est – Tarquinia" e "Tarquinia – Autostrada A12") del "tracciato viola".

8. A sua volta, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nel febbraio del 2017, adottava un parere in cui evidenziava la variazione consistente "in aumento" del costo stimato del "tracciato viola".

9. Sulla base del dissenso espresso dalla Commissione suddetta, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) chiedeva alla Presidenza del Consiglio dei Ministri (PCM) di attivare la procedura di cui all'art. 183, comma 6, d.lgs. n. 163/2006, applicabile alla fattispecie. Quest'ultima provvedeva a chiedere al MATTM di fornire le valutazioni di impatto ambientale consistenti nelle

eventuali misure di compensazione e mitigazione, utili a una piena valutazione in tal senso anche del “tracciato verde”.

10. Con parere del 7.7.17, la Commissione VIA-VAS si esprimeva nuovamente in senso negativo su tale tracciato, evidenziando che il “tracciato viola” minimizzava gli impatti – sia archeologici che naturalistici che ambientali che geo-idrogeologici –, ottimizzava i costi (tramite l’eliminazione di una galleria e degli svincoli originariamente previsti) e dava tempi certi al completamento dell’opera, in parte già realizzata o in fase di realizzazione per due lotti funzionali, evidenziando in conclusione che gli impatti del progetto del tracciato “verde” *“(..) si configurano tali da non poter prescrivere mitigazioni o compensazioni adeguate a rendere l’arteria ambientalmente compatibile”*, e, dunque, l’impossibilità di *“elaborare eventuali prescrizioni e misure di mitigazione (...) per la variante progettuale costituita dal tracciato cosiddetto verde per il quale è stato espresso il parere negativo di VIA n. 2289 del 20.01.2017”*.

. 11. Infine, nella seduta del 1.12.17, la PCM assumeva una delibera con la quale adottava il provvedimento di compatibilità ambientale di tale “tracciato verde”, fondando la decisione sul richiamo a ragioni di “rilevante interesse pubblico”, che rendevano necessario il completamento degli itinerari strategici di collegamento e raccordo tra le diverse direttrici stradali, rientranti nella rete transeuropea “TEN-T”, prevedendo che il soggetto proponente completasse, in sede di redazione del progetto definitivo, lo studio di incidenza ambientale del tracciato in questione, sviluppando la c.d. “valutazione appropriata” sulla cui base sarebbe stata svolta la successiva verifica da parte dell’autorità competente, ai fini della valutazione d’incidenza ambientale del progetto e nel rispetto delle prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni di carattere paesaggistico e ambientale nel corso della conferenza di servizi indetta dal MIT.

12. Con il ricorso introduttivo del giudizio le Associazioni ambientaliste ed i singoli cittadini in epigrafe indicati hanno impugnato la delibera della Presidenza del Consiglio dei Ministri indicata al paragrafo che precede.

12.1. Premessi i surriferiti fatti ed argomentata la rispettiva legittimazione ad agire, con unico, articolato motivo i ricorrenti hanno dedotto l'illegittimità dell'atto impugnato per violazione del principio costituzionale della tutela dell'ambiente, dell'art. 6, comma 4, della Direttiva 93/43/CEE e s.m.i., dell'art. 183, comma 6, del D. L.vo 163/2006, eccesso di potere per illogicità e contraddittorietà manifesta, erroneità dei presupposti e difetto di motivazione.

12.2. I ricorrenti evidenziano che l'atto impugnato fonda la decisione, da un lato, sulla utilità pubblica che hanno le opere di completamento della S.S. n. 675 Umbro-Laziale, asse Orte- Civitavecchia, nel tratto mancante Monte Romano Est – Strada Statale 1 Aurelia, dall'altro lato sui minori costi che comporta il “tracciato-verde”, senza considerare che l'interesse pubblico può essere perseguito anche seguendo il “tracciato viola”, che è stato ritenuto ambientalmente compatibile.

12.3. Sotto altro profilo i ricorrenti evidenziano che il superamento del dissenso è stato deciso, dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, ritenendo prevalenti le ragioni economiche su quelle ambientali, come se il “tracciato verde” dovesse considerarsi l'unico rispondente alle ragioni di interesse pubblico. Tale argomentare, tuttavia, non sarebbe conforme alle prescrizioni della Direttiva “Habitat”, n. 92/43/CEE, che, all'art. 6, n. 4, autorizza gli interventi non assistiti da valutazione di compatibilità ambientale solo per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, connessi all'assenza di soluzioni alternative, e solo se lo Stato Membro adotti ogni misura compensativa necessaria per garantire che la coerenza globale di Natura 2000 sia tutelata.

12.4. In conclusione, i ricorrenti ritengono illegittimo il provvedimento impugnato in quanto avrebbe dato preminenza ad interessi di natura economica rispetto a quelli di natura ambientale.

14. La Presidenza del Consiglio dei Ministri si è costituita in giudizio per resistere al ricorso, con comparsa di stile.

14. In occasione della camera di consiglio del 16 marzo 2018 il Collegio, con ordinanza n. 1213/2018, ai sensi dell'art. 55, comma 10, c.p.a. ha fissato l'udienza di discussione del merito per il 19 dicembre 2018.

15. Il 13 agosto 2018 è stata pubblicata, sulla Gazzetta Ufficiale, Serie Generale, n. 187, la delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (di seguito CIPE) n. 2 del 28 febbraio 2018, avente ad oggetto: *“Progetto preliminare S.S. n. 675 << Umbro-Laziale >> - Asse Civitavecchia-Orte – Tratta S.S. 1 Aurelia – Monte Romano Est (CUP: F81B16000620001). (Delibera n.2/2018)”*; nonché all'Allegato 1 alla Delibera CIPE N.2/2018 avente ad oggetto *“Prescrizioni” al “Progetto preliminare S.S. n. 675 << Umbro-Laziale >> - Asse Civitavecchia-Orte – Tratta S.S. 1 Aurelia – Monte Romano Est”*.

15.1. La delibera CIPE in questione raffronta i vari tracciati che nel tempo sono stati proposti per collegare la tratta Monte Romano est – SS1 Aurelia, dando atto di aver concentrato l'attenzione sul “tracciato viola” e sul “tracciato verde” e di aver rilevato quanto segue:

“1) il tracciato Viola corrisponde al progetto definitivo approvato ma non realizzato in quanto mai finanziato a causa degli elevati costi di realizzazione, le cui criticità più rilevanti sono il passaggio a nord dell'abitato di Monte Romano e l'attraversamento del territorio nell'area di Tarquinia, zona che presenta notevole pregio archeologico. Per ovviare a tali problemi, la soluzione individuata è stata quella di prevedere due gallerie naturali per oltrepassare il territorio senza interferire con i siti archeologici, tuttavia, la presenza di tali gallerie, in considerazione delle caratteristiche dei terreni attraversati determinava altissimi costi, tali da non consentire di proseguire l'iter approvativo;

2) il tracciato Verde si sviluppa partendo ad est di Monte Romano ad una quota di circa 210 metri sul livello del mare (m.s.l.m.) e termina sull'Autostrada A12 tra il fiume Mignone e lo svincolo di Monte Romano ad una quota di quasi 10 m.s.l.m. per un totale di circa 18 km. Esso prevede la realizzazione di una galleria naturale denominata «Calistro» alcuni viadotti e due svincoli, svincolo di Monte Romano e svincolo Aurelia.

L'asse principale è stato progettati secondo gli standard di una strada extraurbana principale tipo B. (...)

15.2. Ciò premesso la delibera del CIPE in esame ha approvato il progetto allegato alla delibera medesima, che è il progetto relativo al “tracciato verde”, con le seguenti prescrizioni:

“1.1.1.1. Dare mandato all'ente proponente l'intervento, Anas SpA, di redigere il progetto definitivo dell'opera, recependo le prescrizioni e raccomandazioni di carattere paesaggistico e ambientale dettate nel corso della conferenza di servizi svolta con riferimento al progetto preliminare ed, inoltre, di sviluppare lo studio d'incidenza ambientale dell'opera in argomento, comprensivo della cosiddetta «valutazione appropriata», compiutamente redatto secondo le prescrizioni di legge vigenti, sulla cui base effettuare la valutazione d'incidenza ambientale dell'intervento sul territorio interessato.

1.1.1.2. Ai sensi di quanto disposto dall'art. 5, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica n. 357 del 1997, la regione Lazio provveda a verificare lo studio d'incidenza ambientale allegato al progetto definitivo dell'opera stradale in argomento, anche al fine di individuare le eventuali ulteriori misure di mitigazione e compensazione necessarie per la tutela e la salvaguardia delle componenti ambientali e paesaggistiche del territorio interessato.

La commissione di valutazione di impatto ambientale - VIA e VAS del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare esprima, ai sensi e per gli effetti previsti dall'art. 185, commi 4 e 5, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, il proprio parere sull'ottemperanza del progetto definitivo dell'opera stradale in argomento, alle prescrizioni di carattere paesaggistico e ambientale sopra richiamate, previa acquisizione della verifica di cui al punto precedente. (...)

1.3.1.6. Si adottino le seguenti modificazioni progettuali: de localizzazione del cantiere denominato «Cantiere Operativo CO4 Casale Rosa», localizzato in sede di progetto preliminare nei pressi della colonia di Grillaio in località «Spalle e Piane Monte Riccio-Casale Rosa». (...)

1.3.1.8. Si adottino le seguenti modificazioni progettuali: in mancanza di specifiche informazioni sull'utilizzo dello spazio da parte della colonia di Grillaio presente nel sito,

che indichino un basso o nullo rischio di collisione della specie per il raggiungimento delle aree di alimentazione nel caso intercettino il tracciato stradale, è necessaria l'individuazione di soluzioni progettuali tipo barriere di copertura, per una lunghezza adeguata, che rendano fisicamente impossibile la collisione degli individui di questa specie con i mezzi transitanti sulla strada; tali ipotesi dovranno essere inserite nel progetto definitivo e sottoposte successivamente alla valutazione appropriata, anche alla luce di ulteriori dati di monitoraggio, in particolare sugli aspetti sopra segnalati?

16. Con motivi aggiunti depositati il 10 ottobre 2018, i ricorrenti hanno esteso l'impugnazione alla indicata delibera CIPE, deducendone, con unico, articolato motivo, l'illegittimità per violazione del principio costituzionale della tutela dell'ambiente, dell'art. 6 della Direttiva "Habitat", n. 92/43/CEE e s.m.i., degli artt. 4 e 9 della Direttiva 2009/147/CE concernente la conservazione degli uccelli selvatici, dell'art. 183, comma 6, del D. L.vo 163/2006, nonché degli artt. 5 e 6 del D.P.R. n. 357/97, ed inoltre eccesso di potere per illogicità e contraddittorietà manifesta, erroneità dei presupposti, e difetto di motivazione.

16.1. La delibera del CIPE sarebbe illegittima, secondo i ricorrenti, nella parte in cui prescrive che venga effettuata una valutazione di incidenza ambientale ("VINCA") da parte di ANAS, in sede di redazione del progetto definitivo, e "*almeno fino alla fase 2 di valutazione appropriata*", e che sia la Regione Lazio a dover verificare tale studio, indicando le misure di mitigazione: ciò per la ragione che l'art. 5 del D.P.R. n. 357/97 prevede che la VINCA è ricompresa nella procedura di VIA, e dunque va effettuata in quella sede e da parte della Commissione di VIA. Tale previsione sarebbe funzionale al fine di stabilire le misure compensative, che debbono essere individuate in funzione degli effetti pregiudizievoli conseguenti alla realizzazione di un'opera, il che comporta che l'esame degli eventuali motivi di interesse imperativo, che giustifichino la realizzazione di un'opera non ambientalmente compatibile, sia effettuato contestualmente all'esame degli effetti pregiudizievoli.

16.2. Sotto altro profilo, anche la delibera CIPE in oggetto scontrerebbe l'errore consistente nel ritenere che un'opera ritenuta non compatibile con l'ambiente possa essere realizzata anche laddove sussista una soluzione alternativa, e per il solo fatto che risponde a "*imperativi motivi di interesse pubblico*", seppure alla condizione che vengano implementate misure di mitigazione: i ricorrenti ribadiscono che gli "*imperativi motivi di interesse pubblico*" giustificano la realizzazione di un'opera non assistita da valutazione ambientale favorevole, solo se non vi siano alternative possibili compatibili con l'ambiente; nel caso di specie l'alternativa esisterebbe e sarebbe costituita dal "tracciato viola".

16.3. Sotto diverso profilo i ricorrenti evidenziano che il "tracciato verde" si sviluppa, per oltre 14 km, all'interno della Zona di protezione Speciale IT603005 "*Comprensorio Tolfetano – Cerite – Manziate*", che deve la sua ragion d'essere alla presenza di una specie protetta, ovvero il c.d. Falco Grillaio: anche per tale motivo risulterebbe illegittima l'approvazione del "tracciato verde", posto che gli obblighi previsti agli artt. 4 e 5 del D.P.R. n. 357/97 si applicano anche alle Zone di protezione Speciale previste dalla c.d. Direttiva "Uccelli".

16.4. I ricorrenti evidenziano, ancora, che anche la delibera CIPE sembra dare prevalenza al fattore economico rispetto alle esigenze ambientali, e ribadiscono che tale fattore, di per sé, non può assurgere a criterio per stabilire se un'opera sia maggiormente rispondente all'interesse pubblico, e comunque non può ritenersi mai prevalente rispetto al fattore ambientale. La delibera CIPE, nella parte in questione, ometterebbe anche di considerare che l'ANAS, in realtà, non ha mai effettuato una quantificazione attendibile dei costi di realizzazione del "tracciato viola".

16.5. Da ultimo, i ricorrenti evidenziano che il CIPE ha individuato circa 130 prescrizioni minuziose, da osservarsi nella realizzazione dell'opera: dall'esame di tali prescrizioni, il cui numero già in sé sarebbe indicativo della non opportunità di procedere alla realizzazione del "tracciato verde", emergerebbe

la consapevolezza del CIPE di svariate criticità che presenta la realizzazione di tale progetto; a mero titolo esemplificativo: i problemi di stabilità dei versanti, le difformità rispetto a previsioni del PAI e il correlativo pericolo di inondazione. Ma emergerebbe anche la necessità di approfondire lo studio di incidenza ambientale e di integrare e completare le attività di analisi e monitoraggio ambientale, al fine di verificare la conformità del progetto definitivo alle misure di conservazione della ZPS e della SIC; ulteriore considerazione è che vi sarebbe il rischio concreto che, a seguito di tali studi, si giunga alla conclusione che il tracciato debba essere modificato.

17. In vista dell'udienza di discussione del merito la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha depositato memoria con cui ha resistito agli avversi ricorsi, eccependo, preliminarmente il difetto di legittimazione delle ricorrenti Associazioni ambientaliste, nonché dei privati cittadini.

17.1. Nel merito, l'Amministrazione ha sostenuto che in sostanza il ricorso sollecita un sindacato di merito su una scelta discrezionale, che sarebbe però incensurabile in quanto adeguatamente motivata dalla sussistenza di ragioni di rilevante interesse pubblico. Il fatto, poi, che il progetto si trovi ancora in fase di approvazione del preliminare non impedirebbe, ma anzi imporrebbe, un approfondimento delle tematiche ambientali, per il quale l'impugnata delibera della Presidenza del Consiglio ha previsto, a carico del soggetto proponente, l'obbligo di sviluppare lo studio di incidenza ambientale.

17.2. L'Amministrazione ha anche invocato l'art. 1 del D. L.vo 228/2011 ed il DPCM 3 agosto 2012, a giustificazione della decisione del MIT di verificare se non vi fosse la possibilità, con una diversa soluzione progettuale, di *“conseguire una migliore sostenibilità dell'intervento sotto i profili ambientale, economico e sociale”*: individuato il “tracciato verde”, ed effettuata l'analisi costi-benefici di entrambi i progetti, il “tracciato viola” è risultato economicamente insostenibile, mentre il “tracciato verde” è risultato, al contrario, economicamente sostenibile.

17.3. Nell'occasione, inoltre, ANAS avrebbe utilizzato un approccio innovativo e rivoluzionario nel campo della Valutazione d'Impatto Ambientale, approccio che consente di misurare con metro oggettivo, privo dunque di interferenze esterne ed estranee al processo di valutazione, l'impatto di una nuova opera, sia essa puntuale o lineare, sulle diverse componenti ambientali, paesaggistiche, storiche, culturali e socio economiche: ebbene, il "tracciato verde", sarebbe, in base a tale valutazione innovativa, anche meno impattante rispetto al "tracciato viola" in ordine a tutte le componenti paesaggistiche, storiche, culturali, ambientali e socio-economiche

17.4. Relativamente ai motivi aggiunti l'Amministrazione fa rilevare che anche il "tracciato viola" interferisce con la ZPS IT6030005 e che i costi del suddetto tracciato sono stati effettuati nell'ambito dell'elaborato "T00CM00CMSES01A Computo metrico estimativo sommario delle alternative": ivi sono riportate diverse stime che tengono conto, in primo luogo, dell'aumento dei costi indotto dalla necessità di adeguare il progetto alle prescrizioni del Decreto di compatibilità ambientale DEC/DSA/2004/198 del 18 marzo 2004, in secondo luogo della necessità di attualizzarlo agli aumenti annuali dei prezzi.

18. Previo scambio di memorie il ricorso è stato chiamato alla pubblica udienza del 19 dicembre 2018, quando il Collegio ha ritenuto di sottoporre alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea i seguenti quesiti, formulati con l'ordinanza n. 908/2019:

"1) Dica la Corte di Giustizia UE se l'art. 6 della Direttiva 1992/43/CEE, unitamente alla direttiva 2009/47/CE ove applicabile alla fattispecie, ostano a una normativa interna primaria, e alla sua correlata normativa secondaria di attuazione, come sopra riportate, che consente all'organo di "ultima istanza", competente ad adottare il provvedimento di compatibilità ambientale del progetto preliminare di un'opera in caso di motivato dissenso del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di provvedere all'approvazione, e quindi assentendo alla prosecuzione del procedimento, invocando la sussistenza di un rilevante interesse pubblico, pur in presenza di affermazione

da parte dell'organo statale preposto alla tutela ambientale dell'insussistenza della possibilità di elaborare eventuali prescrizioni e misure di mitigazione per la variante progettuale in approvazione, per la quale era stato espresso già parere negativo di VIA;

2) Dica la Corte se le suddette direttive ostano a una soluzione come quella adottata che, al fine di approvare il progetto preliminare di un'opera sottoposta a procedimento di VIA, veda

ritenere prevalente su quello ambientale il richiamato "rilevante interesse pubblico", se ancorato esclusivamente alla maggior economicità dell'opera, alla sua conformità alla tutela anche paesaggistica, storica, culturale e socio-economica e alla necessità di completare una rete stradale transeuropea, nel caso di specie quella TEN-I definita "Comprehensive", come da Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013, pur in presenza di una soluzione alternativa esistente e già approvata sotto il profilo ambientale;

3) Dica la Corte se è compatibile con le su richiamate normative comunitarie una soluzione come quella adottata che ha ritenuto praticabile rimandare alla sede del progetto definitivo ulteriori approfondimenti e studi sulla rilevanza ambientale del tracciato stradale non approvato in sede di VIA – tra cui la VINCA - invece di rimandare al proponente ulteriori approfondimenti e studi per mitigare gli impatti economici e paesaggistici sul tracciato alternativo invece già approvato sotto il profilo ambientale;

4) Dica la Corte se, in presenza di tali presupposti e in caso di soluzione affermativa sulla compatibilità eurounitaria della prima, seconda e terza questione, le suddette direttive ostano a una soluzione come quella adottata, che non ritiene vincolante in senso negativo il parere di incompatibilità ambientale pronunciato dall'organo competente nel corso del procedimento di approvazione del progetto preliminare di un'opera, demandando al progetto definitivo di svolgere più approfondite valutazioni sull'impatto derivante sulle componenti paesaggistiche e ambientali del territorio, con specifico riferimento alla valutazione di incidenza ambientale ed alla conseguente previsione di adeguate misure di compensazione e mitigazione degli impatti;

5) Dica la Corte se le suddette direttive ostano a una soluzione come quella adottata ove al soggetto proponente l'intervento è demandato in sede di redazione del progetto definitivo

dell'opera di recepire le prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni di carattere paesaggistico e ambientale dettate nel corso della conferenza di servizi svolta con riferimento al progetto preliminare, pur se in riferimento a questo l'organo preposto alla tutela ambientale ha rilevato l'insussistenza della possibilità di elaborare eventuali prescrizioni e misure di mitigazione per la variante progettuale in approvazione;

6) Dica la Corte se le suddette direttive ostano a una soluzione come quella adottata ove al soggetto proponente è stato altresì demandato di sviluppare lo studio d'incidenza ambientale dell'opera, comprensivo della cosiddetta "valutazione appropriata", compiutamente redatto secondo le prescrizioni di legge vigenti, sulla cui base effettuare la valutazione d'incidenza in questione;

7) Dica la Corte se le suddette direttive ostano a una soluzione come quella adottata, ove è stato individuato un soggetto terzo (la Regione Lazio), diverso da quello ordinariamente preposto (la Commissione VIA-VAS del MATTM), per verificare lo studio d'incidenza ambientale allegato al progetto definitivo dell'opera, anche al fine di individuare le eventuali ulteriori misure di mitigazione e compensazione necessarie per la tutela e la salvaguardia delle componenti ambientali e paesaggistiche del territorio interessato, lasciando alla Commissione VIA-VAS del MATTM, ai sensi e per gli effetti previsti dall'articolo 185, commi 4 e 5, del d. lgs. n. 163/06, solo di esprimere a posteriori il proprio parere sull'ottemperanza del progetto definitivo dell'opera stradale in argomento alle prescrizioni di carattere paesaggistico e ambientale, previa acquisizione della verifica suddetta.".

19. Con sentenza del 16 luglio 2020, resa nella causa C-411/19, la Corte ha pronunciato sul rinvio pregiudiziale con il seguente dispositivo:

"1) L'articolo 6 della direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, dev'essere interpretato nel senso che esso non osta a una normativa nazionale che consente la prosecuzione, per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, della procedura di autorizzazione di un piano o di un progetto la cui incidenza su una zona speciale di conservazione non possa essere mitigata e sul quale l'autorità pubblica competente abbia già espresso parere negativo, a meno che non esista una soluzione alternativa che comporta

minori inconvenienti per l'integrità della zona interessata, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare.

2) Qualora un piano o un progetto abbia formato oggetto, in applicazione dell'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 92/43, di una valutazione negativa quanto alla sua incidenza su una zona speciale di conservazione e lo Stato membro interessato abbia comunque deciso, ai sensi del paragrafo 4 di detto articolo, di realizzarlo per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, l'articolo 6 di tale direttiva dev'essere interpretato nel senso che esso osta a una normativa nazionale la quale consente che detto piano o progetto, dopo la sua valutazione negativa ai sensi del paragrafo 3 di detto articolo e prima della sua adozione definitiva in applicazione del paragrafo 4 del medesimo, sia completato con misure di mitigazione della sua incidenza su tale zona e che la valutazione di detta incidenza venga proseguita. L'articolo 6 della direttiva 92/43 non osta invece, nella stessa ipotesi, a una normativa che consente di definire le misure di compensazione nell'ambito della medesima decisione, purché siano soddisfatte anche le altre condizioni di attuazione dell'articolo 6, paragrafo 4, di tale direttiva.

3) La direttiva 92/43 dev'essere interpretata nel senso che essa non osta a una normativa nazionale che prevede che il soggetto proponente realizzi uno studio dell'incidenza del piano o del progetto di cui trattasi sulla zona speciale di conservazione interessata, sulla base del quale l'autorità competente procede alla valutazione di tale incidenza. Tale direttiva osta invece a una normativa nazionale che consente di demandare al soggetto proponente di recepire, nel piano o nel progetto definitivo, prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni di carattere paesaggistico e ambientale dopo che quest'ultimo abbia formato oggetto di una valutazione negativa da parte dell'autorità competente, senza che il piano o il progetto così modificato debba costituire oggetto di una nuova valutazione da parte di tale autorità.

4) La direttiva 92/43 dev'essere interpretata nel senso che essa, pur lasciando agli Stati membri il compito di designare l'autorità competente a valutare l'incidenza di un piano o di un progetto su una zona speciale di conservazione nel rispetto dei criteri enunciati dalla giurisprudenza della Corte, osta invece a che una qualsivoglia autorità prosegua o completi tale valutazione, una volta che quest'ultima sia stata realizzata.”.

20. Previo scambio di memorie e documenti la causa è stata chiamata per la discussione all'udienza del 26 maggio 2021, in occasione della quale è stata trattenuta in decisione.

DIRITTO

21. Preliminarmente il Collegio deve esaminare l'eccezione sollevata dalla difesa erariale, che contesta la legittimazione attiva dei ricorrenti.

21.1. Assume l'Amministrazione che le Associazioni che agiscono in giudizio non avrebbero dedotto alcuna concreta lesione al paesaggio o all'ambiente. Lo stesso sarebbe a dirsi rispetto all'impugnazione spiegata dai ricorrenti persone fisiche, che si fonderebbe sulla mera asserzione che sono residenti o svolgono attività economiche nei Comuni interessati dalla realizzazione dell'opera contestata, ma non anche sulla prospettazione di effetti pregiudizievoli concreti che potrebbero incidere sulla loro qualità della vita.

21.2. Il Collegio ritiene, in generale, che i provvedimenti che negano la compatibilità ambientale di un progetto o di un'opera sono già di per sé ricognitivi di un potenziale pregiudizio all'ambiente interessato, inteso come bene giuridico unitario, riconosciuto e tutelato in quanto tale dall'ordinamento giuridico, non appropriabile in forma esclusiva, e come tale appartenente alla categoria dei c.d. "beni liberi" (come affermato dalla Corte Costituzionale nelle sentenze n. 210 e 641 del 1987): l'ambiente, in tale accezione, è necessariamente soggetto a fruizione collettiva e, come tale, la relativa tutela spetta proprio agli enti esponenziali di interessi collettivi di natura ambientale.

21.2.1. Non è pertanto revocabile in dubbio l'interesse delle Associazioni odierne ricorrenti ad impugnare gli atti che, come quelli oggetto del presente giudizio, autorizzano la realizzazione di un'opera per la quale sia stato rilasciato un parere di compatibilità ambientale negativo, senza che sia perciò necessario che, all'atto della impugnazione, i pregiudizi siano dettagliatamente indicati.

21.3. La legittimazione ad impugnare tali atti da parte di cittadini *uti singuli* si pone, invece, in termini differenti, perché comunque il singolo deve, per

definizione, agire a tutela di un proprio interesse particolare, ed il bene-ambiente, come già precisato, non è soggetto ad “appropriazione” – *id est*: fruizione, godimento –, in porzione determinata, da parte di un singolo soggetto: quest’ultimo agisce allora a tutela di un interesse diverso (proprietà, salute, etc.), a lui facente capo in via esclusiva, la tutela del quale passa attraverso quella del bene-ambiente, configurabile quindi come una tutela indiretta.

21.3.1. L’impugnazione di atti che autorizzino la realizzazione di opere/progetti, non assistiti da parere di compatibilità ambientale o addirittura – come nel caso di specie – già oggetto di un parere di compatibilità ambientale negativo, deve allora necessariamente indicare la natura dell’interesse particolare leso, ma anche le circostanze che consentono di affermare una possibile interferenza in concreto tra il suddetto interesse e l’opera o il progetto avversati: questo rende necessaria una allegazione dettagliata dei pregiudizi che si ritiene possano conseguire dalla realizzazione dell’opera non assistita da parere di conformità ambientale, poiché solo da essi si può stabilire l’interferenza con l’interesse del soggetto che agisce in giudizio.

21.3.2. A titolo esemplificativo, rispetto ad un’opera in cui si debba installare una attività particolarmente rumorosa, idonea a generare inquinamento, si possono ipotizzare pregiudizi sia a carico della salute umana che a carico di attività imprenditoriali, e ciò tanto nelle immediate vicinanze che molto più lontano, ovviamente a seconda del tipo di inquinamento prodotto dalla nuova attività e dalla sua capacità di raggiungere siti lontani.

21.3.3. La legittimazione ad agire dei singoli, pertanto, deve essere valutata caso per caso, e non è detto che debba essere limitata dal criterio della *vicinitas*, ben potendo – in concreto – essere riconosciuta anche ad un soggetto residente fuori dai Comuni in cui l’opera/progetto è allocato.

21.4. Venendo al caso di specie, il Collegio rileva, anzitutto, che nessuno dei ricorrenti ha prodotto documentazione idonea a comprovare a quale distanza,

dalla futura arteria stradale, essi risiedano o possiedano l'attività imprenditoriale che si assume possa essere lesa: nella maggior parte dei casi, inoltre, si afferma trattarsi di attività che hanno sede “*nel/ sul territorio*”, senza ulteriori specificazioni.

21.4.1. Per i ricorrenti Bonaiuto, Borgi, Boschetti e Stefancu la legittimazione sembrerebbe più evidente, in quanto assumono di avere “*l’abitazione in prossimità di quello che sarebbe il tracciato verde e vedrebbero costruire a pochi metri dalle stesse abitazioni lo svincolo per l’autostrada A12*”: tuttavia, come già precisato, non hanno prodotto documentazione a supporto di tale affermazione.

21.4.2. Anche il ricorrente Generali, che assume di essere titolare di una struttura ricettiva che ospita una colonia di falchi naumanni, nulla ha dimostrato.

21.4.3. Si deve poi convenire con la difesa erariale sul fatto le conseguenze negative della realizzazione del “tracciato verde”, sono state genericamente individuate, quasi ritenute *in re ipsa*, posto che i vari cittadini-ricorrenti non precisano se lamentino una lesione al paesaggio o un aumento dell'inquinamento acustico o dell'aria, né è chiaro se lamentino i pregiudizi derivanti dall'opera in sé o solo dalla esistenza del cantiere.

21.5. Concludendo sul punto il Collegio ritiene che l'eccezione relativa al difetto di legittimazione attiva possa essere accolta limitatamente ai ricorrenti-cittadini, meglio in epigrafe indicati, dovendo essere respinta in relazione alle Associazioni ambientaliste.

22. Nel merito vanno accolti sia il ricorso introduttivo del giudizio che i motivi aggiunti.

23. A miglior comprensione di quanto infra si dirà va rammentato che l'art. 6 della Direttiva 79/409/CEE, c.d. Direttiva “habitat”, recita:

“1. Per le zone speciali di conservazione, gli Stati membri stabiliscono le misure di conservazione necessarie che implicano all'occorrenza appropriati piani di gestione specifici o integrati ad altri piani di sviluppo e le opportune misure regolamentari, amministrative o

contrattuali che siano conformi alle esigenze ecologiche dei tipi di habitat naturali di cui all'allegato I e delle specie di cui all'allegato II presenti nei siti.

2. Gli Stati membri adottano le opportune misure per evitare nelle zone speciali di conservazione il degrado degli habitat naturali e degli habitat di specie nonché la perturbazione delle specie per cui le zone sono state designate, nella misura in cui tale perturbazione potrebbe avere conseguenze significative per quanto riguarda gli obiettivi della presente direttiva.

3. Qualsiasi piano o progetto non direttamente connesso e necessario alla gestione del sito ma che possa avere incidenze significative su tale sito, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti, forma oggetto di una opportuna valutazione dell'incidenza che ha sul sito, tenendo conto degli obiettivi di conservazione del medesimo. Alla luce delle conclusioni della valutazione dell'incidenza sul sito e fatto salvo il paragrafo 4, le autorità nazionali competenti danno il loro accordo su tale piano o progetto soltanto dopo aver avuto la certezza che esso non pregiudicherà l'integrità del sito in causa e, se del caso, previo parere dell'opinione pubblica.

4. Qualora, nonostante conclusioni negative della valutazione dell'incidenza sul sito e in mancanza di soluzioni alternative, un piano o progetto debba essere realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura sociale o economica, lo Stato membro adotta ogni misura compensativa necessaria per garantire che la coerenza globale di Natura 2000 sia tutelata. Lo Stato membro informa la Commissione delle misure compensative adottate.

Qualora il sito in causa sia un sito in cui si trovano un tipo di habitat naturale e/o una specie prioritari, possono essere adottate soltanto considerazioni connesse con la salute dell'uomo e la sicurezza pubblica.”.

24. La sentenza, pronunciata dalla Corte di Giustizia dell'Unione Europea sulle questioni sollevate dal Collegio, ha anzitutto chiarito che la norma succitata non osta, in via assoluta, alla realizzazione di un progetto che possa pregiudicare l'integrità di una zona speciale di conservazione, quando sussistano imperativi motivi di interesse pubblico, e ciò anche quando i possibili pregiudizi non possano essere sufficientemente mitigati con apposite

misure: si legge, infatti, al punto 38 dell'indicata decisione, che l'art. 6, par. 4, della Direttiva in questione *“ha così inteso prevedere che, in circostanze eccezionali, l'obiettivo di conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche nelle zone speciali di conservazione possa cedere dinanzi ad altre considerazioni di interesse pubblico particolarmente pressanti, a condizione tuttavia che lo Stato membro interessato adotti le misure compensative necessarie al fine di preservare la coerenza globale della rete ecologica europea Natura 2000.”*.

24.1. Tuttavia - ha ulteriormente precisato la Corte - *“l'articolo 6, paragrafo 4, della direttiva «habitat» impone che i pregiudizi all'integrità di una zona speciale di conservazione, pur se giustificati, siano autorizzati solo se sono realmente inevitabili, vale a dire in mancanza di soluzioni alternative.”*; inoltre, il mero costo economico non può essere ritenuto *“determinante ai fini della scelta delle soluzioni alternative ai sensi della suddetta disposizione”* (punti 38 e seguenti della sentenza).

24.2. Segue, da quanto precisato, che uno Stato membro può dare corso alla realizzazione di un progetto idoneo ad incidere sulla integrità di una zona speciale di conservazione, anche nonostante il parere negativo eventualmente già espresso dall'Autorità competente, *“a meno che non esista una soluzione alternativa che comporta minori inconvenienti per l'integrità della zona interessata, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare.”* (punto 44 della decisione).

24.3. *Nella individuazione delle misure “alternative”, che precludono la realizzazione di progetti idonei a compromettere l'integrità di una zona speciale di conservazione, non si deve avere riguardo, dunque, ai costi economici, ma solo all'esistenza di eventuali misure “alternative”, che possano comportare un impatto minore sulla “integrità della zona interessata”*.

25. Nel caso di specie si ha che il c.d. “tracciato verde” ha ricevuto il parere negativo del Commissione Tecnica per la VIA-VAS, istituita presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, una prima volta sul presupposto che il relativo progetto non conteneva uno studio approfondito della sua incidenza ambientale e avrebbe interessato un sito di importanza comunitaria incluso nella rete Natura 2000, vale a dire la zona

“Fiume Mignone”, ed in un secondo tempo – a seguito di specifica richiesta della Presidenza del Consiglio dei Ministri, nell’ambito del procedimento finalizzato a superare il dissenso espresso dal MAATM – sul rilievo che non era possibile mitigarne gli effetti nocivi mediante prescrizioni o altre misure.

25.1. A tale proposito si deve precisare che con il parere del 7 luglio 2017 la Commissione VIA-VAS si è espressa – come si evince dal tenore del parere medesimo – tenendo conto di una “Analisi Multicriteri”, effettuata dal Proponente, che si deve ritenere essere la medesima Analisi Multicriteri di cui ai documenti prodotti in giudizio dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri come allegati 21-24, la quale sarebbe espressione – a dire della difesa erariale – di un approccio assolutamente innovativo alla valutazione ambientale delle grandi infrastrutture.

25.1.1. Tale Analisi Multicriteri mette a confronto i due tracciati con riferimento a determinati indicatori, a ciascuno dei quali è stato attribuito un “peso” variabile da 1 a 5, dove 1 indica l’impatto più basso e 5 l’impatto più elevato sul valore analizzato. Tra gli indicatori considerati vi sono anche il VANE – Valore Attuale Netto Economico e il SRIE – Saggio di Rendimento Interno Economico.

25.2. Ciò precisato si deve rilevare che la Commissione VIA-VAS, nel parere del 20 luglio 2017, dopo aver analizzato anche l’Analisi Multicriteri, ha evidenziato che:

(i) il “tracciato verde”, rispetto al “tracciato viola”, è più lungo di quasi il 20%, presenta tratti con pendenza massima più elevata, necessita della realizzazione di un nuovo svincolo con la A12, “*aspetto non trattato nell’analisi multicriteri*”, di nuova realizzazione e fortemente impattante; inoltre presenta, complessivamente, il 62,6% in più di tratte in rilevato, il 47,5% in più di tratte in trincea, e il 1.333,6% in più di viadotti, “*che sono di gran lunga le tratte di infrastrutture stradali di maggior impatto su flora, fauna e paesaggio*”. Per contro il “tracciato viola” presenta, rispetto a quello “verde” il 76,5% di tratte in più in galleria, e potrebbe interferire con la falda acquifera, ma “*i vantaggi ambientali*

ottenuti sulle altre componenti ambientali sono di gran lunga preferibili rispetto ad un potenziale effetto sulla falda, che potrebbe tra l'altro anche essere mitigabile”.

(ii) i problemi archeologici che presenta il “tracciato viola” sono in parte già superati grazie alla realizzazione delle gallerie naturali al di sotto del livello archeologico, ed ulteriori problemi insormontabili potrebbero essere superati spostando l'imbocco delle gallerie;

(iii) i problemi economici potrebbero essere mitigati spezzando in due tronconi la tratta;

(iv) il progetto del “tracciato verde” non ha sufficientemente approfondito l'impatto della nuova autostrada sulla qualità dell'aria, sulle acque sotterranee, sulle acque di piattaforma, sul differenziale di rumore generato dalla infrastruttura in tutta la Valle del Mignone;

(v) in riferimento al paesaggio, all'uso umano ed alla natura della Valle del Mignone, la Commissione ha contestato che il “tracciato verde” possa apportare modifiche solo marginali, affermando invece che *“l'intervento modificherà in modo sostanziale, permanente e irreversibile il paesaggio dell'area distruggendone la naturalità attuale”*;

(vi) in riferimento al monitoraggio dello stato di salute della vegetazione e delle specie animali, la Commissione ha osservato che l'arteria stradale, una volta costruita, non potrà essere rimossa, e quindi eventuali monitoraggi saranno inutili, non essendo comunque possibile apprestare misure di mitigazione.

25.3. La Commissione ha anche osservato che, in sostanza, le conclusioni dell'Analisi Multicriteri si fondano sulla scelta delle categorie analizzate e sul valore attribuito agli indici utilizzati, *“che sembrerebbero ingiustamente penalizzanti per il tracciato già approvato (Tracciato Viola o Violet) rispetto al tracciato in oggetto (Tracciato Verde)., Ad esempio la lunga serie di categorie che riguardano semplicemente aspetti progettuali e non strettamente ambientali.”*

25.4. La Commissione si richiama infine anche a quanto osservato nel corso delle riunioni dai responsabili del procedimento del MIBACT, dell'ISPRA e

del MATTM, i quali hanno evidenziato come la Valle del Mignone sia connotata da un altissimo valore paesaggistico a da ambienti naturalistici tra i più ricchi ed eterogenei di tutta la Regione Lazio: il “tracciato verde”, come tutte le infrastrutture lineari, causerebbe impatti significativi attraverso la frammentazione degli *habitat*, la mortalità diretta e indiretta (inquinamento luminoso, atmosferico, acustico, idrologico e da accumulo di idrocarburi, metalli pesanti ecc.) e il conseguente depauperamento delle risorse trofiche: si tratterebbe di impatti che non potrebbero essere mitigati. Anche dal punto di vista archeologico il parere favorevole dato dal MIBACT in realtà è soggetto all’esecuzione di approfondite indagini preventive, e pertanto non si tratta di un parere definitivo.

25.5. La Commissione di VIA- VAS ha concluso affermando *“che non sia possibile elaborare eventuali prescrizioni e misure di mitigazione, come richiesto dalla Presidenza del Consiglio, per la variante progettuale costituita dal tracciato cosiddetto “verde”, per la quale è stato espresso il parere negativo di VIAS n. 2289 del 20/01/2017, in quanto gli impatti ambientali che si configurano dall’analisi della documentazione fornita dal proponente sono tali da non poter essere mitigati o compensati?”*.

26. Tenuto conto di quanto esposto, ma soprattutto del fatto che la delibera del Presidente del Consiglio dei Ministri del 1° dicembre 2017 ha superato i dizi ricordati rilievi della Commissione Tecnica sulla base di una Analisi Multicriteri che di fatto tiene conto anche dei costi e della sostenibilità economica delle due opere - parametro che, invece, non avrebbe dovuto essere tenuto in considerazione - il Collegio ritiene di dover affermare la fondatezza della censura relativa alla violazione dell’art. 6, par. 4, della Direttiva “habitat”: infatti con gli atti impugnati la Presidenza del Consiglio dei Ministri ed il CIPE hanno dato l’avvio alla realizzazione di un progetto che potenzialmente è pregiudizievole per l’integrità della zona interessata (la Valle del Mignone), ma rispetto al quale non v’è allo stato la certezza che costituisca, realmente, il progetto che comporta *“i minori inconvenienti per l’integrità della zona”*, tenuto conto del fatto che il parere di compatibilità

ambientale adottato dal Presidente del Consiglio dei Ministri è inficiato dal fatto che tiene conto anche dei costi e della sostenibilità economica.

27. In ragione delle statuizioni contenute nella sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea C-411/19, vanno disapplicati, in quanto non conformi all'art. 6, par. 4, della Direttiva "habitat", l'art. 183 del D. L.vo 163/2006, gli artt. 1, comma 1, e 4 del D. L.vo 228/2011, e l'art. 2, comma 1, lett. b) del D.P.C.M. 3 agosto 2012, nella misura in cui consentono/impongono alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e al CIPE di adottare il provvedimento di compatibilità ambientale del progetto preliminare di un'opera nonché di adottare il progetto preliminare medesimo, in caso di motivato dissenso del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, tenendo conto anche dei costi e della sostenibilità economica del progetto e ritenendo all'occorrenza recessive eventuali alternative economicamente più costose ed economicamente non sostenibili, ma comportanti minori inconvenienti per l'integrità della zona interessata.

28. La delibera del Consiglio dei Ministri assunta nella riunione del 1.12.2017, con la quale è stato adottato "*il provvedimento di compatibilità ambientale del progetto preliminare, tracciato verde, della strada statale n. 675 "Umbro Laziale", asse Orte-Civitavecchia, tratta Monte Romano est – SS 1 Aurelia*", e la delibera del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (di seguito CIPE) n. 2 del 28 febbraio 2018, che ha approvato il progetto preliminare medesimo richiamando la delibera della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 1.12.2017, sono illegittime e vanno annullate in quanto, in applicazione delle suindicate norme nazionali, soggette a disapplicazione, nei sensi sopra indicati, hanno dato corso ad un progetto di opera pubblica in ordine al quale, allo stato, non v'è certezza che costituisca quello che comporta "*i minori inconvenienti per l'integrità della zona*".

29. Per effetto dell'annullamento della delibera del 1.12.2017, la Presidenza del Consiglio dei Ministri dovrà rideterminarsi sulla istanza ex art. 183, comma 6, del D. L.vo 163/2006, a suo tempo presentata dal MIT, tenendo

conto delle statuizioni che precedono nonché di quelle che di seguito vanno ad esporsi.

30. Infatti, in vista della riedizione dell'azione amministrativa, il Collegio ritiene utile pronunciarsi anche sulle censure articolate dai ricorrenti con i motivi aggiunti, a mezzo delle quali sono state sollevate questioni che attengono, essenzialmente, a due ordini di problemi, ovvero: (i) se la Valutazione di Impatto Ambientale e la Valutazione di incidenza ambientale – VINCA, che della VIA costituisce una fase, possano essere ultimate o modificate anche in fase successiva alla approvazione del progetto preliminare, e (ii) se i relativi studi possano essere approntati e approvati dallo stesso soggetto proponente o da soggetto diverso dall'autorità alla quale è attribuito, in via ordinaria, il potere di pronunciarsi in via definitiva sulla VIA.

30.1. Sulla prima delle indicate questioni la Corte di Giustizia, nella decisione resa sulle questioni pregiudiziali sollevate dal Collegio, ha sancito in maniera estremamente chiara che:

(i) allorché lo Stato membro intenda procedere alla realizzazione di un progetto ai sensi dell'art. 6, comma 4, della Direttiva, la Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA) deve essere effettuata in maniera assolutamente completa ed esaustiva, con definizione delle misure di mitigazione/protezione, nella fase preliminare, cioè in vista della approvazione del progetto preliminare, e ciò per la ragione che la VINCA è necessaria ai fini della valutazione comparata tra più alternative dannose (per stabilire quale di esse sia quella che comporta minori inconvenienti), e quindi per stabilire se ricorrano le condizioni in presenza delle quali si può dare corso ad un progetto per rilevanti motivi di interesse pubblico ai sensi dell'art. 6, comma 4, della Direttiva “habitat”;

(ii) in particolare, anche le misure di mitigazione, cioè le misure tese ad evitare o ridurre l'incidenza negativa di un piano o progetto, debbono essere individuate e previste nel corso della VINCA, e non possono essere introdotte dopo l'approvazione di questa, e del progetto cui la VINCA si

riferisce: infatti – afferma la Corte -; *“ammettere, dopo la valutazione della sua incidenza sul sito interessato, la modifica di detto piano o progetto mediante misure di mitigazione equivarrebbe, infatti, a rinunciare a valutare l’impatto su tale sito delle misure stesse nonché quello del piano o del progetto definitivo, in violazione degli obiettivi dell’articolo 6 della suddetta direttiva.”*;

(iii) solo le misure c.d. “compensative” possono essere determinate in una fase successiva, ed è anzi opportuno che esse siano definite solo dopo che la VINCA sia stata completata e sia chiaro il quadro dell’incidenza negativa che il progetto procurerà al sito interessato, tenendo conto delle misure di mitigazione adottate.

30.2. Sulla seconda di tali questioni la Corte di Giustizia ha stabilito, ai paragrafi 65 e seguenti, che

(i) la valutazione della VINCA deve essere demandata ad un soggetto diverso, e terzo, rispetto al proponente: la Direttiva “habitat” non osta a che quest’ultimo presenti un proprio studio, e che integri il progetto o piano con prescrizioni, osservazioni, raccomandazioni che provengano da terzi soggetti, ma la relativa valutazione ed approvazione non può spettare al soggetto medesimo;

(ii) inoltre, l’eventuale integrazione di nuove prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni non può riguardare il progetto o piano che sia stato precedentemente valutato, in seno alla VINCA, negativamente, a meno che detto piano o progetto non venga sottoposto ad una nuova valutazione dell’autorità preposta;

(iii) infine la Direttiva “habitat” non indica quale debba essere l’autorità cui spetta di deliberare su VIA e VINCA: tale autorità deve essere individuata da ogni Stato membro conformemente al proprio diritto interno, comunque nel rispetto dei criteri enunciati dalla giurisprudenza della Corte, e solo alla suddetta autorità spetta poi iniziare e portare a termine una valutazione di incidenza riguardante un progetto o piano, ed eventualmente riaprire tale

valutazione ove si riscontri la necessità/opportunità di apportare modifiche al progetto e/o di adottare diverse misure di mitigazione.

31. Alla luce delle considerazioni che precedono deve escludersi che le norme di riferimento, costituite nella specie dagli artt. 165, commi 3, 5 e 7; 166, commi 1 e 5; 183, comma 6; 185, commi 4 e 5, del D. L.vo 163/2006, nonché gli artt. 5 e 6 del D.P.R. n. 357/97, possano essere interpretate (i) nel senso che consentono l'approvazione di un progetto preliminare che non sia assistito da una Valutazione di Incidenza Ambientale completa e comprensiva di tutte le prescrizioni di carattere ambientale necessarie per minimizzare le conseguenze negative, (ii) nel senso che consentono di completare o modificare lo studio della Valutazione di Incidenza Ambientale, individuando anche le misure di mitigazione, contestualmente alla redazione del progetto definitivo dell'opera, senza che perciò si debba riaprire il procedimento di approvazione della VINCA, (iii) e nel senso che consentono di affidare la valutazione di Incidenza Ambientale ad una autorità diversa da quella ordinariamente preposta, nel caso di specie da individuarsi nella Commissione Tecnica VIA-VAS, istituita presso il MATTM: una simile interpretazione deve essere esclusa, da una parte perché non emerge dal senso letterale delle parole, d'altra parte perché si deve assicurare una interpretazione della normativa nazionale orientata in senso europeo, e quindi conforme alle statuizioni della Corte di Giustizia sopra esaminate.

32. I motivi aggiunti debbono pertanto essere accolti, con conseguente annullamento della delibera del CIPE n. 2 del 28 febbraio 2018, non solo per illegittimità derivata dall'illegittimità della delibera del Consiglio dei Ministri dell'1 dicembre 2017, ma anche per i vizi propri puntualmente denunciati dalle Associazioni ricorrenti, con i quali si evidenzia la violazione delle testé indicate norme, come sopra interpretate.

33. L'accoglimento del ricorso e dei motivi aggiunti conduce all'annullamento sia della delibera del Consiglio dei Ministri dell'1 dicembre 2017, sia della delibera del CIPE n. 2 del 28 febbraio 2018.

34. In conseguenza di ciò il Consiglio dei Ministri dovrà rideterminarsi, concludendo il procedimento avviato ai sensi dell'art. 183, comma 6, del D. L.vo 163/2006, tenendo conto delle statuizioni che precedono: in particolare, dovrà riesaminare la richiesta avanzata dal MIT, ai sensi dell'art. 183, comma 6, del D. L.vo 163/2006, tenendo conto del fatto che l'approvazione del progetto preliminare, da parte del CIPE, dovrà essere preceduta dal completamento della VINCA, dalla comparazione dei vari tracciati autostradali - quanto alle conseguenze ambientali da ciascuno derivanti -, e dalla individuazione delle necessarie misure di mitigazione, ragione per cui nessuna integrazione alla VIA-VINCA potrà ritenersi consentita in fase successiva alla approvazione del progetto preliminare (salvo riapertura del procedimento di VIA-VINCA, con restituzione dell'istruttoria alla Commissione Tecnica di VIA-VAS). Le medesime statuizioni dovranno essere ugualmente rispettate dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, nel momento in cui sarà nuovamente chiamato ad approvare il progetto preliminare dell'opera.

35. La complessità delle questioni trattate giustifica la compensazione delle spese del giudizio fra tutte le parti.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Sezione Prima), definitivamente pronunciando sul ricorso e sui motivi aggiunti, come in epigrafe proposti:

1) dichiara il difetto di legittimazione attiva dei signori Massimiliano Bernini, Virginia Borgi, Francesca Boschetti, Nicola Buonaiuto, Pierluigi Ferrari, Roberto Generali, Antonio Mariani, Manfredi Mariani, Marcello Mariani, Marzia Marzoli, Filippo Massimo Lancillotti, Antonio Palombi, Giovanni Palombi, Giuseppina Palombi, Bianca Stefancu, Luca Theodoli, Marco Tosoni;

2) accoglie il ricorso e i motivi aggiunti e, per l'effetto, annulla i provvedimenti impugnati;

- 3) visto l'art. 34, comma 1, lett. e) c.p.a., dispone che il Consiglio dei Ministri e il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica si rideterminino in conformità alle statuizioni di cui alla presente decisione, ed in particolare nel rispetto di quanto indicato al par. 34 della motivazione;
- 4) compensa le spese di giudizio.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 26 maggio 2021, in collegamento da remoto in videoconferenza, secondo quanto disposto dall'art. 25, comma 2, del D.L. n. 137 del 28 ottobre 2020, con l'intervento dei magistrati:

Antonino Savo Amodio, Presidente

Roberta Ravasio, Consigliere, Estensore

Filippo Maria Tropiano, Primo Referendario

L'ESTENSORE
Roberta Ravasio

IL PRESIDENTE
Antonino Savo Amodio

IL SEGRETARIO

**VISTO:**

l'articolo 1 della Legge n. 443 del 21 dicembre 2001 "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive" (detta Legge Obiettivo), che al comma 1 dispone che "il Governo, nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle Regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi e strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzare e lo sviluppo del Paese", e che nel medesimo comma 1 dispone che l'individuazione di dette infrastrutture sia operata a mezzo di un Programma formulato su proposta dei Ministri competenti e/o delle Regioni interessate, e poi inserito nel Documento di Programmazione Economica e Finanziaria con l'indicazione degli stanziamenti necessari per la loro realizzazione, e prevede inoltre che, in sede di prima applicazione della legge, detto Programma sia approvato dal CIPE entro il 31 dicembre 2001;

il Programma delle infrastrutture strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001, e le proposte ivi contenute per il territorio della Regione Friuli-Venezia Giulia;

VISTA la legge 1 agosto 2002 n. 166 recante "Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti", che all'articolo 13, comma 3, prevede che gli interventi previsti dal succitato programma nazionale, con l'indicazione delle somme disponibili e da reperire, siano compresi in una Intesa Generale Quadro avente validità pluriennale tra il Governo e ogni singola Regione o Provincia autonoma al fine del congiunto coordinamento della realizzazione delle opere;

VISTO il Decreto legislativo n. 190 del 20 agosto 2002 recante "Attuazione della Legge. 21 agosto 2001, n. 43", che all'art. 2, comma 2, lettera a) prevede che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti promuove e propone intese quadro tra Governo e singole Regioni e Province autonome;

VISTA l'Intesa Generale Quadro stipulata in Roma il 20 settembre 2002, tra il Presidente del Consiglio dei Ministri, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministro dell'Ambiente e del Territorio e il Presidente della Regione Friuli-Venezia Giulia, recante, tra l'altro l'individuazione delle infrastrutture articolate secondo le seguenti macrotipologie: Corridoi ferroviari; Corridoi autostradali e stradali; Nodo ed hub interportuale di Trieste;

PRESO ATTO che fra le opere comprese nei corridoi autostradali e stradali, in cui fra le opere che rivestono carattere di "preminente interesse nazionale" viene inserito "il collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – tangenziale sud di Udine - 2° lotto";

CONSIDERATO che:

la Regione, in qualità di coordinatore di tutti i progetti regionali inseriti in "legge obiettivo", ha presentato ai sensi dell'art. 3 del D.Lgs. 190/02 ai Ministeri delle infrastrutture e Trasporti, dell'Ambiente e dei Beni Culturali il progetto definitivo per conto del Soggetto Aggiudicatore che è ANAS S.p.A.;

nell'incontro tecnico avvenuto presso la Commissione Speciale VIA viene stabilita che la competenza in materia di V.I.A. fa capo alla regione poiché trattasi di una strada con sezione di tipo C1 e pertanto non assoggettabile a procedura di VIA nazionale;

Il Ministero dell'Ambiente ha accettato l'istanza di RFVG e ANAS S.p.A. accettando il passaggio della procedura di VIA da nazionale a regionale, comunicando al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la "decadenza" della procedura di VIA Speciale ai sensi del Capo II del D.Lgs. 190/2002;

in data 20 dicembre 2004 la Direzione Centrale della Pianificazione Territoriale, Energia, Mobilità e Infrastrutture di Trasporti della RFVG ha approvato la nuova Convenzione d'incarico ad Autovie Servizi S.p.A. per l'adeguamento e aggiornamento del progetto definitivo per appalto integrato del 2° lotto della Tangenziale sud di Udine ai sensi delle normative nel frattempo entrate in vigore, sulle barriere di sicurezza e sulla sismica, dotando lo stesso del Piano della Sicurezza;

la Società S.p.A. Autovie Venete, che nel frattempo assorbe la società controllata Autovie Servizi S.p.A. e subentra nell'incarico suddetto, ha consegnato in data 14 dicembre 2006 il progetto definitivo per appalto integrato del 2° lotto della tangenziale sud che è stato trasmesso alla Direzione generale dell'ANAS S.p.A. in data 22 dicembre 2006;

PRESO ATTO che:

Il Consiglio di Amministrazione di ANAS S.p.A. ha approvato in linea tecnica il suddetto progetto nella seduta di data 8 marzo 2007;

alla fine del 2007 l'ANAS non aveva ancora avviato la procedura di V.I.A.;

a partire dal 1° gennaio 2008 la suddetta infrastruttura non rientra tra le competenze dell'ANAS;

VISTO l'atto aggiuntivo dell'1 agosto 2008 all'Intesa Generale quadro tra il Governo e la Regione Friuli Venezia Giulia per l'integrazione sesto programma delle infrastrutture strategiche che prevede all'art. 4 che Le parti si impegnano ad avviare il procedimento di revisione del decreto legislativo 111/2004 con l'obiettivo di trasferire in proprietà alla Regione Friuli Venezia Giulia le strade di cui all'elenco allegato sub B) al decreto medesimo;

CONSIDERATO che il primo lotto della tangenziale sud di Udine risulta compreso nella suddetta tabella B e che pertanto per coerenza e logica debba considerarsi anche il secondo lotto facente parte della medesima tabella,

RITENUTO pertanto di dover avviare la procedura di V.I.A. al fine di concludere l'iter di approvazione di un'opera strategica per il sistema regionale, anche in considerazione del fatto che trattasi di un progetto definitivo per appalto integrato;

la Giunta regionale, all'unanimità

Delibera

1. di individuare quale stazione appaltante del secondo lotto della tangenziale sud di Udine la società FVG Strade S.p.A.;
2. di dare mandato alla medesima di dare avvio alla procedura di V.I.A. regionale prevista per l'opera di che trattasi
3. di avvisare il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e l'ANAS S.p.A. di quanto sopra.



prot. 0007382/
GAB-(GAB-4-1-1-TRAS)-0

Trieste, 25 MAG. 2017

Al sig. Francesco Gori
Via della Cavalleria, 15
Pozzuolo del Friuli (UD)

Al sig. Bruno Repezza
Via Udine, 38
Pozzuolo del Friuli (UD)

Al sig. Carlo Alberto Beltrami
Via Conceria, 2A – fraz. Zugliano
Pozzuolo del Friuli (UD)

Al sig. Pier-Luigi Ghiraldini
Via Papa Giovanni XXIII, 5– fraz. Zugliano
Pozzuolo del Friuli (UD)

Al sig. Francesco Casarella
Viale Europa, 10– fraz. Zugliano
Pozzuolo del Friuli (UD)

Al sig. Rolando Della Vedova
Via San Martino, 22
Pozzuolo del Friuli (UD)

Al sig. Marco Chiavon
Via del Mercato, 36
Pozzuolo del Friuli (UD)

Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione generale per le strade e autostrade e per
la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali
Via Nomentana, 2
00161 ROMA

Al Procuratore regionale della Corte dei Conti
Viale Miramare, 19
34135 TRIESTE

Oggetto: richiesta di chiarimenti al MIT (artt. 41 e 42, D.lgs. 300/99) presentata da un gruppo di cittadini residenti a Pozzuolo del Friuli (UD) relativamente al procedimento amministrativo relativo all'intervento denominato "Collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – Tangenziale sud di Udine - Il lotto".

Gent.mi,

con nota di data 06/02/2017 - **sottoscritta da sette cittadini residenti a Pozzuolo del Friuli (UD) sopra in indirizzo** - veniva paventata l'illegittimità amministrativa del procedimento relativo all'intervento denominato "Collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – Tangenziale sud di Udine - Il lotto" per le seguenti ragioni:

1. contrasto dell'iter amministrativo regionale relativo all'intervento in oggetto con le disposizioni previste dalla Legge costituzionale 31.01.1963, n.1, art. 4, co. 1, p.to 9) e dalla L.R. 22/2007, art. 4, co. 87 e segg. in merito al fatto che, a fronte di una strada statale, come dichiarato anche da delibere regionali, le disposizioni suddette autorizzano l'Amministrazione regionale esclusivamente alla pianificazione, progettazione e realizzazione di viabilità d'interesse locale e regionale;
2. contrasto degli atti amministrativi regionali con il D. Lgs. 111/2004 in particolare art. 1 e art. 2. Si contesta che la Regione abbia esercitato funzioni in contrasto con i contenuti dell'art. 1. Nel qual caso ciò sia vero e le funzioni esercitate quindi rientrino nell'art. 2, esse non sarebbero di competenza della Regione e si richiede che gli atti vengano annullati in quanto non validi ed efficaci. In questo caso l'art. 1 trasferisce all'AR tutte le funzioni amministrative in materia di pianificazione, di programmazione, di progettazione, di esecuzione, di manutenzione, di gestione, di nuova costruzione o di miglioramento, nonché vigilanza delle reti stradali (...) come individuate rispettivamente negli elenchi allegati sub A) e B), fatto salvo quanto previsto all'art. 2 comma 3 lettera f). L'art. 2 declina puntualmente tutto quanto rimane di competenza statale.

Per tutto ciò, in relazione alle problematiche sulle quali si chiede un chiarimento al MIT, si precisa che la paventata illegittimità amministrativa, che attribuisce alla Regione lo svolgimento di compiti non ricompresi nella sua competenza, senza addirittura la prevista intesa statale, è assolutamente infondata poiché la tangenziale sud di Udine (Il lotto) è opera pianificata e progettata dallo Stato fin dagli anni '70.

A tal fine fu siglata una convenzione ad hoc tra il Compartimento ANAS FVG e la Regione (rep. Reg. 6838 dd. 29.12.1997), sulla base del progetto preliminare approvato dall'ANAS il 19.04.1997, ove si prevedeva infatti che la Regione finanziasse il progetto e ANAS realizzasse l'opera. Tale rapporto si è sviluppato in continuità

anche dopo l'entrata in vigore della Legge Obiettivo, quando competente sull'opera è diventata DG ANAS, che infatti ha approvato in linea tecnica il progetto definitivo per appalto integrato nel C.d.A del 8 marzo 2007, redatto da Autovie Venete e finanziato dalla Regione.

Occorre peraltro precisare che, contrariamente a quanto affermato dagli istanti, il progetto approvato da ANAS – il quale fu diviso in due stralci funzionali, per poter avviare l'appalto in attesa di una soluzione con la Soprintendenza sulla sopraggiunta interferenza con Villa Savorgnan (il vincolo monumentale sul complesso della villa e dell'ambito di proprietà retrostante è stato apposto in data successiva alla presentazione del progetto preliminare da parte del Compartimento ANAS nel 1997) - non è significativamente diverso da quello attuale, anzi. Il progetto preliminare approvato con DGR 21.06.2012 è corrispondente in toto a quello del 2007, con l'unica eccezione del tratto in corrispondenza di Villa Savorgnan, dove il tracciato è stato spostato parallelamente a sud di circa 100 metri, comportando una variante di circa 1,5 km necessaria per ricongiungersi al tracciato preesistente, e per l'avvenuto adeguamento alle normative nel frattempo entrate in vigore (legge antisismica e barriere antirumore). Per quanto sopra specificato quindi l'opera fa parte in maniera manifesta della pianificazione e della programmazione statale.

Con l'entrata in vigore della Legge Obiettivo fino alla sua abrogazione (coincisa con l'entrata in vigore del D. Lgs. 50/2016), la Regione ha proceduto in attuazione dell'Intesa Generale Quadro (e s.m.i.) con lo Stato, pertanto perfettamente legittimata ad agire amministrativamente, essendo evidentemente concordata con lo Stato l'azione sulle opere comprese nell'IGQ.

Conseguentemente, risulta inutile sia la verifica della coerenza delle azioni della Giunta con quanto previsto dall'art. 1 del D.Lgs. 111/2004, sia la verifica degli atti procedurali fino alla delibera n.1970 del 9 ottobre 2015, atti da considerarsi validi ed efficaci poiché cogenti con quanto dettato dal D.Lgs. stesso.

In merito va sottolineato che, dopo l'abrogazione della Legge Obiettivo da parte del D.Lgs. 50/16, la DGR 32/2017 è l'atto della Giunta regionale che riconosce il preminente interesse regionale alla promozione di un AP per realizzare l'opera, la cui strategicità funzionale rimane coerente con i livelli pianificatori nazionali e con quelli regionali. Il contenuto di quest'ultima delibera non si configura come l'atto che riporta a un livello esclusivamente regionale la competenza sulla tangenziale sud di Udine, ma è un atto che ribadisce, in continuità con tutte le delibere precedenti sull'opera, la strategicità della stessa per la Regione.

Pertanto, il procedimento amministrativo proseguirà con la stipula dell'AP che localizza l'opera con l'effetto d'inserire la medesima nel PRGC vigente di Pozzuolo del Friuli e di aggiornare i PRGC di Campoformido, Lestizza e Basiliano. Solamente a seguito della stipula e ratifica dell'AP, si potrà comunicare al MIT, ai sensi del Protocollo siglato nel 2009 per la gestione della rete di tabella B), l'iter procedurale previsto dal D. Lgs. 111/2004 per la realizzazione dell'opera che potenzia e integra la rete medesima.

Si rammenta infatti che la Regione fin dal 1° gennaio 2008 ha gestito tale rete, impegnato e speso finanze regionali inviando annualmente al MIT i programmi di manutenzione straordinaria previsti ai fini del nulla osta.

Si rimane a disposizione per ulteriori chiarimenti.

Cordiali saluti

Debora Serracchiani



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"- RIAVVIATO 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 II 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 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 "<0");
 - 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 anfi in migrazione riproduttiva segnalata lungo la strada tra Campoformido 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, Campoformido, 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



ACCORDO DI PROGRAMMA
PER LA REALIZZAZIONE DEL COLLEGAMENTO DELLA SS13 PONTEBBANA E A23 –
TANGENZIALE SUD DI UDINE - II LOTTO
(artt. 19 e 20 L.R. 20 marzo 2000, n. 7 e s.m.i.)

Le Parti:

- Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, rappresentata dal Presidente Massimiliano Fedriga;
- Comune di Basiliano (UD), rappresentato dal Sindaco Marco del Negro;
- Comune di Campoformido (UD), rappresentato dal Sindaco Erika Furlani;
- Comune di Lestizza (UD), rappresentato dal Sindaco Eddi Pertoldi;
- Comune di Pozzuolo del Friuli (UD), rappresentato dal Sindaco Denis Lodolo;

VISTE

- la legge regionale 20 marzo 2000, n. 7, recante *“Testo unico delle norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso”* e, in particolare, gli articoli 19 e 20;
- la legge regionale 23 febbraio 2007, n. 5, recante *“Riforma dell’urbanistica e disciplina dell’attività edilizia e del paesaggio”*;

PREMESSO CHE

- il Piano Urbanistico Regionale Generale (PURG), approvato con DPGR del 15/09/78, n. 0826/Pres., individua il tracciato viario in argomento come parte di quel programma di potenziamento e ristrutturazione del sistema infrastrutturale atto a riequilibrare il territorio regionale e assicurare le condizioni migliori nel rapporto tra insediamenti urbani e produttivi e direttrici di traffico di lunga percorrenza;
- il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), approvato con DPGR del 09/12/88, n. 0530/Pres., riprendendo le direttive del PURG, ribadisce l’importanza del tracciato viario in argomento come direttrice per i transiti di lunga percorrenza dall’area veneto – pordenonese a

quella Isontina, alternativa alle direttrici che investono l'ambito urbano di Udine;

- il tracciato viario è stato quindi recepito dal Piano Regionale della Viabilità (PRV), approvato con DPGR del 06/04/89, n. 0167/Pres., quale Piano regionale di settore attuativo del PRIT;
- il progetto preliminare dell'opera è stato approvato dal Compartimento ANAS di Trieste (allora Ente competente e Stazione appaltante) il 19/04/97;
- la Regione ha stipulato una convenzione con ANAS il 29/12/97 (rep. atti regionali n. 6838) sulla base della quale, con atto successivo del 15/06/98, Pos. n. 2, ha affidato alla S.p.A. Autovie Servizi (in seguito confluita in S.p.A. Autovie Venete) l'incarico per la redazione dei progetti definitivo ed esecutivo dell'opera;
- il Comune di Pozzuolo del Friuli ha recepito il tracciato configurato dal progetto preliminare del 1997 nel Piano strutturale del Piano Regolatore Generale Comunale attraverso la Variante n. 30, approvata con DCC del 20/12/00, n. 135, la cui esecutività è stata confermata con DPGR del 22/03/01, n. 082/Pres.;
- l'opera è stata inserita nell'Intesa Generale Quadro per l'individuazione delle infrastrutture e opere interessanti il territorio regionale che rivestono carattere di preminente interesse nazionale, sottoscritta il 20/09/02 ai sensi del D.lgs. 190/02 e s.m.i.), in attuazione della Legge 21 dicembre 2001 n. 443 (di seguito "*Legge Obiettivo*") tra il Presidente del Consiglio dei Ministri, i Ministeri competenti e la Regione FVG e, pertanto, risultava soggetta alle procedure previste dal citato decreto legislativo;
- in data 20/12/02 la Regione, l'ANAS e la S.p.A. Autovie Servizi hanno concordato le modalità di sviluppo delle fasi successive di progettazione nel contesto delle procedure previste dalla "*Legge Obiettivo*", da cui è conseguita la necessità di integrare la progettazione definitiva con ulteriori prestazioni (atto aggiuntivo alla convenzione del 15/06/98, Pos. n. 2, stipulato tra la Regione FVG e la S.p.A. Autovie Servizi il 03/12/03, con Pos .n 1);
- il tracciato configurato dal progetto definitivo - elaborato nel contesto delle procedure previste

dalla "Legge Obiettivo" è stato recepito:

- dal Comune di Campoformido nel Piano Regolatore Generale Comunale con la Variante n. 35, approvata con DCC del 10/11/03, n. 64, la cui esecutività è stata confermata con DPGR del 05/04/04, n. 107/Pres.;
- dal Comune di Basiliano nel Piano Regolatore Generale Comunale, approvato con Delibera del Consiglio comunale n. 16 del 27/04/2004, la cui esecutività è stata confermata con DGR n. 2233 del 27/08/2004;
- dal Comune di Lestizza nel Piano Regolatore Generale Comunale con la Variante n. 9, approvata con DCC del 12/05/05, n. 26, la cui esecutività è stata confermata con DPGR del 04/10/05, n. 0342/Pres.;
- in forza del combinato disposto del co. 87, art. 4, L.R. 22/07 e s.m.i. e dell'art. 63, L.R. 23/07 e s.m.i. è stata costituita la Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. per la gestione della rete stradale trasferita alla Regione FVG, in seguito all'intervenuta efficacia del D.lgs. 111/04, in proprietà (allegato sub A) e in gestione (allegato sub B);
- con deliberazione della Giunta regionale del 23/02/09, n. 418 è stata dichiarata la competenza della Regione FVG sull'opera e, conseguentemente, della S.p.A. FVG Strade quale Stazione Appaltante;
- con deliberazione della Giunta regionale del 06/08/09, n. 1867 è stato approvato il "Programma di interventi 2009-2013", da ultimo modificato con deliberazione della Giunta regionale del 07/10/16, n. 1881, che conferma lo stanziamento per l'opera;
- con convenzione del 27/06/11, Pos. n. 9 la Regione ha incaricato la S.p.A. Autovie Venete "dell'aggiornamento della progettazione relativa al completamento della Tangenziale sud di Udine, tra la SS13 e la A23" e della redazione del "progetto preliminare della tangenziale sud di Udine – Il lotto, prevedendo lo sviluppo dell'ipotesi di tracciato completamente esterna al vincolo monumentale di villa Savorgnan – Moro (ora Job) e, come alternativa della parte finale di circa 4

chilometri, l'ipotesi di tracciato adiacente al limite meridionale del vincolo medesimo", stante il fatto che, nel frattempo, l'apposizione del vincolo monumentale (decreto del Ministero per i Beni culturali e Ambientali del 28/04/98) sul bene riconosciuto di particolare interesse storico – artistico (ex L. 1089/39) e ubicato a Zugliano, frazione del Comune di Pozzuolo del Friuli, composto dall'immobile denominato "Palazzo Savorgnan – Moro (ora Job)" e della proprietà agricola retrostante, aveva determinato l'incompatibilità del tracciato individuato dal progetto con le aree vincolate e considerato che le istanze presentate dalla Regione FVG al Ministero dei Beni culturali e ambientali per la ripermimetrazione del vincolo avevano avuto esito negativo;

- in data 12/07/11 l'allora Servizio infrastrutture di trasporto e comunicazione della Regione ha presentato istanza per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA del progetto preliminare, redatto a seguito della convenzione del 27/06/11, Pos. n. 9 tra la Regione FVG e la S.p.A. Autovie Venete e con decreto dell'allora Direttore Centrale ambiente, energia e politiche per la montagna del 13/10/11, n. 1898 veniva stabilito di assoggettare alla procedura di VIA il progetto preliminare suddetto;
- il Piano regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica (PRITMML), approvato con D.P.Reg. n. 300 del 16/12/11, ha confermato la previsione del PRV inerente il tracciato viario;
- il PRITMML è stato sottoposto a procedura di VAS, il cui esito favorevole è stato deliberato dalla Giunta regionale con parere motivato (DGR del 18/11/11, n. 2197);
- con deliberazione della Giunta regionale del 21/06/12, n. 1158 è stato approvato il progetto preliminare dell'opera redatto a seguito della convenzione del 27/06/11, Pos. n. 9 tra la Regione e la S.p.A. Autovie Venete, per un ammontare complessivo di € 142.080.316,83 (IVA compresa);
- con deliberazione della Giunta regionale del 25/09/15, n. 1849, la S.p.A. Autovie Venete è stata individuata quale unico Soggetto (art. 57, co. 2, lett. b), D.lgs. 163/06 e s.m.i.) deputato a completare le prestazioni progettuali antecedenti alla fase di progettazione esecutiva;

- con convenzione del 09/12/15, Pos. n. 58, la Regione FVG ha affidato alla S.p.A. Autovie Venete l'incarico per l'integrazione dello Studio di Impatto Ambientale, con la previsione dell'alternativa considerata dal progetto preliminare approvato con DGR del 21/06/12, n. 1158 nonché per fornire il supporto tecnico nella fase di svolgimento della Valutazione di Impatto Ambientale, per recepire eventuali prescrizioni in esito a detta procedura, per l'integrazione del progetto definitivo con tutte le componenti necessarie all'appalto integrato e, infine, per fornire il supporto tecnico nella fase di verifica del progetto (art. 112, D.lgs. 163/06 e s.m.i.);

CONSIDERATO CHE

- il tracciato viario del progetto preliminare, approvato il 21/06/12, deve essere interamente recepito nel Piano Regolatore Generale Comunale vigente del Comune di Pozzuolo del Friuli;
- il tracciato viario del progetto preliminare, approvato il 21/06/12, deve essere aggiornato nei Piani Regolatori Generali Comunali vigenti dei Comuni di Campofornido, Lestizza e Basiliano, anche per quanto riguarda gli espropri;
- a seguito dell'entrata in vigore del D.lgs. n. 50/16 e s.m.i., che abroga l'art. 1, co. 3bis, L. n. 443/01 (Legge Obiettivo), stante l'interesse strategico perdurante e prevalente alla realizzazione dell'opera, all'interno della programmazione negoziata, lo strumento dell'Accordo di Programma è quello che ha la valenza giuridica per addivenire alla definizione ed attuazione del "*programma di realizzazione dell'opera*" previsto dal PRITMML e, come strumento da stipularsi ai sensi e per gli effetti degli artt. 19 e 20, LR n. 7/00 e s.m.i. e dell'art. 24, co. 2, LR n. 5/07 e s.m.i., garantisce l'accelerazione delle procedure per il soddisfacimento dell'interesse sopra espresso;

PRESO ATTO

- della deliberazione del Consiglio comunale di Pozzuolo del Friuli del 05/08/16, n. 27 che dà mandato al Sindaco, ai fini del recepimento negli strumenti urbanistici comunali del progetto preliminare approvato con deliberazione di Giunta regionale del 21/06/2012 n. 1158, di addivenire alla conclusione di un Accordo di Programma che costituisca variante e preveda tutte

le mitigazioni ambientali strettamente connesse all'opera e per la messa in sicurezza della SR 353 attraverso la realizzazione d'interventi lungo tutto l'abitato di Pozzuolo del Friuli e inoltre preveda l'attivazione della Valutazione d'Impatto sulla Salute (VIS) per l'ambito della frazione di Zugliano interessato dal tracciato viario;

- della richiesta del Sindaco del Comune di Basiliano prot. n. 14447, inoltrata in data 21/12/16 al Direttore del Servizio Lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione e avente ad oggetto la proposta d'interventi migliorativi per l'inserimento nel progetto;
- della richiesta del Sindaco del Comune di Lestizza prot. n. 4875, inoltrata in data 26/07/17 al Direttore del Servizio Lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione e avente ad oggetto la richiesta di una serie di affinamenti progettuali da apportare all'opera e la previsione di un intervento di compensazione;

VISTE

- la deliberazione della Giunta regionale n. 32 del 13/01/17, di riconoscimento del preminente interesse regionale alla promozione dell'Accordo di Programma sotto il profilo istituzionale e urbanistico, finalizzato alla realizzazione dell'opera;
- la trasmissione della suddetta deliberazione alle Amministrazioni comunali interessate con lettere PEC del 18/01/17, prot n. 1266, 1267, 1268, 1269 ed alla S.p.A. Autovie Venete con lettera PEC del 18/01/17, prot. n. 1265;

RITENUTO

- di provvedere, a fronte della delibera del Consiglio comunale di Pozzuolo del Friuli del 05/08/16, n. 27, a introdurre nel PRGC vigente gli interventi d'inserimento territoriale dell'opera ivi richiesti, poiché valutati e ritenuti necessari al raggiungimento dell'obiettivo di riqualificazione della rete stradale regionale previsto dal PRITTML conseguibile con la realizzazione dell'opera e inoltre ad attivare una procedura che consenta di valutare l'Impatto dell'opera sulla Salute della popolazione residente nelle aree interessate dall'infrastruttura;

- di provvedere, a fronte della richiesta del Comune di Basiliano del 21/12/16, prot. n. 14447, ad inserire nel PRGC vigente gli interventi d' inserimento territoriale dell'opera richiesti, poiché valutati e ritenuti complementari al tracciato, ma fondamentali per il raggiungimento dell'obiettivo di riqualificazione della rete stradale regionale previsto dal PRITTML e conseguibile con la realizzazione dell'opera;
- di provvedere, a fronte della richiesta del Comune di Lestizza del 25/07/17, prot. n. 4875, ad inserire nel PRGC vigente l'intervento d'inserimento territoriale dell'opera richiesto, poiché valutato e ritenuto opera complementare al tracciato, fondamentale per il raggiungimento dell'obiettivo di riqualificazione della rete stradale regionale previsto dal PRITTML conseguibile con la realizzazione dell'opera, e di rimandare il recepimento degli affinamenti progettuali alle fase procedurali seguenti il procedimento di V.I.A.;

ATTESO

- che in data 15/11/2019, con lettera prot. n. 16634 il Presidente della Regione ha convocato la Conferenza ex art. 19, co. 4, LR n. 7/00, per verificare con i rappresentanti delle Parti interessate la possibilità di stipulare un Accordo di Programma finalizzato alla localizzazione dell'opera strategica di preminente interesse regionale denominata "*Collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – tangenziale sud di Udine - Il lotto*";
- che in data 21/11/2019 si è tenuta la Conferenza ex art. 19, co. 4, LR n. 7/00, nel corso della quale è stata esaminata la bozza dell'Accordo di Programma, corredata degli elaborati progettuali delle Varianti urbanistiche e alla conclusione della quale le Parti hanno manifestato il loro assenso a procedere con la sottoscrizione di un Accordo di Programma per le finalità sopra indicate;
- che viene confermata la necessità di estendere in prossimità dell'abitato di Zugliano l'area oggetto di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio al fine di realizzare a nord e a sud del tracciato aree di mitigazione ambientale di profondità di almeno 60 metri, misurati a partire

dal limite della pavimentazione stradale, così come richiesto in sede di conferenza preliminare di data 31/07/2017 da parte del Sindaco del Comune di Pozzuolo del Friuli, nell'ambito del procedimento approvativo ex art. 19 e 20 L.R. 7/2000 già avviato a suo tempo e non conclusosi favorevolmente per la mancata ratifica da parte del Consiglio comunale di Pozzuolo del Friuli;

-

DATO ATTO

- che la S.p.A. Autovie Venete, incaricata dalla Regione con Atto del 21/04/17, Pos. n. 45 (aggiuntivo alla Convenzione del 09/12/15, Pos. n. 58), ha predisposto gli elaborati progettuali delle Varianti agli strumenti urbanistici vigenti dei Comuni di Pozzuolo del Friuli, di Campoformido, di Lestizza e di Basiliano;
- che a seguito dell'approvazione dell'Accordo di Programma, ai sensi dell'art. 20 della LR 7/2000, si determinano le conseguenti variazioni agli strumenti urbanistici e viene apposto il vincolo preordinato all'esproprio sulle aree indicate;

ATTESO

- che sui progetti di Variante degli strumenti urbanistici generali relativi all'oggetto del presente Accordo di Programma si sono espressi:
 1. il Servizio Geologico della Direzione centrale ambiente, energia della Regione con parere del 30/11/17, n 0052560/P , ai sensi degli artt. 10 e 11, L.R. n. 27/88 e dell'art. 20, co. 2, LR 16/09 e s.m.i., confermato con parere del 25/01/2019, prot. n. 0003963/P (nostro prot. del 22/02/2019, 0011901/TERINF/GEN-A);
 2. La Soprintendenza Archeologica, Belle arti e Paesaggio del Friuli Venezia Giulia con parere 0005327/A del 24/01/2018, ha espresso parere favorevole

DATO ATTO

- che sui progetti di Variante degli strumenti urbanistici generali vigenti relativi all'oggetto del

presente Accordo di Programma sono stati acquisiti:

- la dichiarazione del 18/03/2019, n. 17129/A, resa dal Servizio lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione della Direzione centrale infrastrutture e territorio, ai sensi dell'art. 166, LR n. 26/12;
- che con delibera della Giunta regionale del 09/03/18, n. 526, è stato avviato il procedimento di V.A.S.;

VISTE

- la deliberazione della Giunta regionale del 21/12/18, n. 2458 ai sensi degli artt. 13 e 14 del D.lgs. 152/2006 di consultazione di VAS;
- la deliberazione della Giunta regionale del _19_/03_/2019, n. 439 ai sensi dell'art. 15 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. di parere motivato;
- la deliberazione della Giunta regionale del __/__/2020, n. __ di approvazione dello schema di Accordo di Programma corredato degli allegati ivi indicati e di autorizzazione alla stipula dello stesso;

VISTE

- la deliberazione del Consiglio comunale di Pozzuolo del Friuli del, n. che dà mandato al Sindaco alla stipulazione dell'accordo di programma;
- la deliberazione della Giunta del Comune di Campoformido n. ___ del __ che approva la bozza dello schema di accordo di programma e autorizza il Sindaco alla sottoscrizione;
- la deliberazione della Giunta del Comune di Lestizza n. ___ del __ che approva la bozza dello schema di accordo di programma e autorizza il Sindaco alla sottoscrizione;
- la deliberazione della Giunta del Comune di Basiliano n. ___ del __ che approva la bozza dello schema di accordo di programma e autorizza il Sindaco alla sottoscrizione;

Tutto ciò premesso e considerato

le Parti convengono e stipulano il seguente

ACCORDO DI PROGRAMMA

Art. 1 - Premesse

1. Le premesse formano parte integrante e sostanziale del presente Accordo di Programma (di seguito Accordo).
2. L'Accordo è formulato e sottoscritto ai sensi e per gli effetti degli artt. 19 e 20, L.R. 7/00 e s.m.i..

Art. 2 - Finalità e oggetto dell'Accordo

1. L'Accordo è finalizzato alla localizzazione dell'opera strategica di preminente interesse regionale denominata "*Collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – tangenziale sud di Udine - Il lotto*", con l'effetto d'inserire il tracciato della stessa, nel Piano Regolatore Generale Comunale vigente di Pozzuolo del Friuli, e di aggiornarlo nei Piani Regolatori Generali Comunali vigenti dei Comuni di Campofornido, Lestizza e Basiliano nonché prevedere negli stessi i seguenti interventi d'inserimento territoriale connessi all'opera per un importo complessivo stimato di euro 3.750.000,00:

- a) trasformazione dell'intersezione esistente in un'intersezione a rotatoria tra la SR 353 (Km 7+850) e via delle Scuole, in Comune di Pozzuolo del Friuli;
- b) trasformazione dell'intersezione esistente in un'intersezione a rotatoria tra la SR 353 (Km 8+320) e via della Cavalleria, in Comune di Pozzuolo del Friuli;
- c) trasformazione dell'intersezione esistente in un'intersezione a rotatoria tra la SR 353 (Km 8+600), via Berti e via Madonna della Salute, in Comune di Pozzuolo del Friuli;
- d) realizzazione di una pista ciclabile sulla SR 353 (dal Km 8+600 al Km 10+100) con impianto semaforico in Comune di Pozzuolo del Friuli;
- e) sistemazione dell'intersezione tra la SR 353 (km 6+400) e via della Statua, in Comune di Pozzuolo del Friuli;
- f) trasformazione dell'intersezione esistente in un'intersezione a rotatoria tra la SP 95 "Ponte

di Madrisio” e la strada comunale Galleriano – Nespoledo, in Comune di Lestizza;

g) trasformazione dell’intersezione esistente in un’intersezione a rotatoria tra la SS 13, via Gianbattista Tiepolo e via Friuli nella frazione di Basagliapenta, in Comune di Basiliano;

2. A tal fine le Parti, ciascuna in relazione alle proprie competenze, assumono gli impegni specificati nei successivi articoli.

3. Le finalità di cui al presente articolo sono perseguite nell’ambito degli interessi istituzionali delle Parti.

Art. 3 – Altre opere

1. Le Parti concordano che la sistemazione dell’area a parcheggio tra Via Codroipo (SS 13) e Piazza S. Valentino, nella frazione di Basagliapenta e le opere di dissuasione della velocità in ingresso per il traffico di passaggio nella frazione di Orgnano da Via Podgora, in Comune di Basiliano, vengano finanziate dalla Regione con gli stanziamenti già previsti in appositi capitoli del bilancio regionale.

Art. 4 – Varianti urbanistiche

1. Al fine della localizzazione dell’opera denominata “Collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – Tangenziale sud di Udine - Il lotto” e degli interventi d’inserimento territoriale dell’opera di cui all’art. 2, vengono apportate le conseguenti variazioni ai vigenti Piani Regolatori Generali Comunali dei Comuni territorialmente interessati che determinano:

La Variante n. __ al Piano Regolatore Generale Comunale di Pozzuolo del Friuli che è composta dai seguenti elaborati, che vengono allegati sub A) al presente Accordo e di cui formano parte integrante e sostanziale:

- A0100 Relazione di variante;
- A0201 Zonizzazione - Stato di fatto (tav. 1.1) - scala 1:5.000;
- A0202 Zonizzazione - Stato di fatto (tav. 1.2) - scala 1:5.000;
- A0203 Zonizzazione - Stato di fatto (tav. 1.3) - scala 1:5.000;
- A0204 Zonizzazione - Stato di fatto (tav. 1.4) - scala 1:5.000;

- A0301 Zonizzazione - Variante (tav. 1.1) - scala 1:5.000;
- A0302 Zonizzazione - Variante (tav. 1.2) - scala 1:5.000;
- A0303 Zonizzazione - Variante (tav. 1.3) - scala 1:5.000;
- A0304 Zonizzazione - Variante (tav. 1.4) - scala 1:5.000;
- A0401 Piano Struttura, Elementi strutturali, obiettivi invariati, strategie di piano - Stato di fatto - scala 1:10.000;
- A0402 Piano Struttura, Elementi strutturali, obiettivi invariati, strategie di piano - Stato di fatto - scala 1:10.000;;
- A0500 Estratto Norme tecniche di attuazione - Testo Vigente e Variante;
- A0600 Relazione paesaggistica;
- A0700 Relazione geologica;
- A0800 Asseverazioni e attestazioni.

La Variante n. __ al Piano Regolatore Generale Comunale di Campofornido che è composta dai seguenti elaborati, che vengono allegati sub B) al presente Accordo e di cui formano parte integrante e sostanziale:

- B0100 Relazione di variante;
- B0201 Zonizzazione - Stato di fatto (generale est) - scala 1:5.000
- B0202 Zonizzazione - Stato di fatto (generale ovest)- scala 1:5.000;
- B0203 Zonizzazione - Stato di fatto – Legenda – scala 1:5.000;
- B0301 Zonizzazione – Variante (generale est) – scala 1:5.000;
- B0302 Zonizzazione – Variante (generale ovest) – scala 1:5.000;
- B0303 Zonizzazione – Variante – Legenda – scala 1:5.000;
- B0401 Strategie di Piano - Stato di fatto – scala 1:10.000;
- B0402 Strategie di Piano – Variante – scala 1:10.000;
- B0500 Estratto Norme tecniche di attuazione - Testo Vigente e Variante – Estratto

Obiettivi. Strategie - Testo vigente e Variante;

- B0600 Relazione paesaggistica;
- B0700 Relazione geologica;
- B0800 Asseverazioni e attestazioni.

La Variante n. __ al Piano Regolatore Generale Comunale di Lestizza che è composta dai seguenti elaborati, che vengono allegati sub C) al presente Accordo e di cui formano parte integrante e sostanziale:

- C0100 Relazione di variante;
- C0201 Zonizzazione - Stato di fatto – scala 1:7.500;
- C0202 Zonizzazione – Variante – scala 1:7.500;
- C0301 Piano Struttura - Stato di fatto – scala 1:10.000;
- C0302 Piano Struttura – Variante – scala 1:10.000;
- C0400 Estratto Norme tecniche di attuazione - Testo Vigente e Variante – Estratto

Obiettivi. Strategie - Testo vigente e Variante;

- C0500 Relazione paesaggistica;
- C0600 Relazione geologica;
- C0700 Asseverazioni e attestazioni.

La Variante n. __ al Piano Regolatore Generale Comunale di Basiliano che è composta dai seguenti elaborati, che vengono allegati sub D) al presente Accordo e di cui formano parte integrante e sostanziale:

- D0100 Relazione di variante;
- D0201 Estratto Zonizzazione - Stato di fatto (generale sud) – scala 1:5.000;
- D0202 Zonizzazione - Stato di fatto – Legenda – scala 1:5.000;
- D0301 Estratto Zonizzazione – Variante (generale sud) – scala 1:5.000;
- D0302 Zonizzazione – Variante – Legenda – scala 1:5.000;

- D0400 Estratto Norme tecniche di attuazione - Testo Vigente e Variante – Estratto Obiettivi. Strategie - Testo vigente e Variante;
- D0500 Relazione paesaggistica;
- D0600 Relazione geologica;
- D0700 Asseverazioni e attestazioni.

Elenco delle particelle su cui apporre il vincolo preordinato all'esproprio.

Art. 5 - Apposizione dei vincoli preordinati all'esproprio

1. Le Parti danno atto che, ai sensi dell'art. 10, DPR 327/2001 e s.m.i., con l'efficacia del presente accordo di programma è disposto il vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dall'opera denominata *"Collegamento della SS13 Pontebbana e A23 – Tangenziale sud di Udine - Il lotto"* e sulle opere d'inserimento territoriale di cui all'art. 2 come individuate nelle Varianti urbanistiche allegate all'Accordo quale parte integrante e sostanziale.

Art. 6 - Regime abilitativo degli interventi

1. Le opere di viabilità elencate all'art. 2 sono soggette ad accertamento di conformità urbanistica da parte delle Amministrazioni comunali interessate (art. 10, co. 4, LR n. 19/09 e s.m.i. - Codice regionale dell'edilizia), poiché la realizzazione delle stesse è stata affidata in delegazione amministrativa intersoggettiva alla FVG Strade S.p.A.

Art. 7 – Valutazione degli impatti dell'opera sulla salute

1. Gli impatti sulla salute della popolazione residente sono un aspetto particolarmente approfondito. Prima del processo di V.A.S. è stata effettuata la Valutazione d'Impatto sulla Salute per la pubblica amministrazione (VIS.pa) che, sviluppata nell'ambito del Progetto "Monitor" dal Centro Nazionale per il Controllo e la Prevenzione delle Malattie del Ministero della Salute, è uno strumento di supporto a tutti i decisori basato su conoscenze sistematiche e pubblicamente condivise attraverso i contributi dei Soggetti/Enti portatori di interesse (Stakeholders), che consente di scegliere fra diverse alternative rispetto alle conseguenze future sulla salute della

popolazione residente nell'area interessata dall'opera in oggetto, con particolare attenzione agli interventi che s'intendono mettere in atto al fine di mitigarne gli effetti negativi. Nell'ambito dei documenti di V.A.S. è ricompreso il report di VIS.pa che prevede un "monitoraggio dei flussi di traffico, della qualità dell'aria e dell'inquinamento acustico allo scopo di verificare l'efficacia delle misure di mitigazione. Nell'ambito dei documenti di V.A.S. è presente inoltre l'elaborato "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" sviluppato dall'ASS n. 3 "Alto Friuli, Collinare, Medio Friuli".

2. La documentazione relativa al progetto da presentare in sede di procedimento di Valutazione d'Impatto Ambientale dovrà contenere le indicazioni di cui alle prescrizioni del parere motivato di V.A.S.. L'individuazione puntuale delle misure di mitigazione e delle specifiche dell'azione di monitoraggio saranno effettuate nell'ambito della Valutazione d'Impatto Ambientale.

Art. 8 – Soggetti attuatori - Obbligazioni e adempimenti comuni

1. Le Parti, nello svolgimento delle attività di propria competenza, s'impegnano a:

- a) rispettare i termini e le condizioni concordati ed indicati nell'Accordo;
- b) utilizzare forme d'immediata collaborazione e di stretto coordinamento.

Art. 9 – Impegni della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

1. La Regione s'impegna a:

- a) finanziare la realizzazione degli interventi d'inserimento territoriale connessi all'opera di cui agli articoli 2 e 3, attraverso gli stanziamenti previsti negli appositi capitoli del bilancio regionale;
- b) realizzare un monitoraggio dei flussi di traffico presente sulla rete stradale regionale interessata dalla realizzazione dell'opera, sia antecedente che seguente l'entrata in esercizio dell'opera stessa, al fine di individuare eventuali ulteriori azioni e misure di mitigazione nel caso di criticità legate alle variazioni di traffico;

- c) reperire e finanziare integralmente le eventuali opere di mitigazione e/o azioni che si rendessero necessarie a seguito del monitoraggio di cui alla lettera b).

Art. 10 – Impegni delle Amministrazioni comunali

1. Le Amministrazioni comunali s'impegnano, per quanto di propria competenza, a prestare il necessario supporto allo svolgimento delle procedure previste dal DPR n. 327/01 e s.m.i. ed attuare gli adempimenti per il completamento dell'attività espropriativa, conseguenti agli effetti urbanistici dell'Accordo.
2. Le Amministrazioni comunali s'impegnano a predisporre le Varianti ai propri strumenti urbanistici generali che fossero ritenute necessarie per l'inserimento delle prescrizioni derivanti dalla conclusione della procedura di VIA e a quelle necessarie a seguito del monitoraggio di cui all'art. 9, comma 1 lettera b) del presente Accordo.
3. Le eventuali Varianti di cui al comma 2 del presente articolo non incidono sui contenuti dell'Accordo.
4. Le Amministrazioni comunali s'impegnano a rilasciare i titoli abilitativi per tutte le opere di viabilità elencate nell'art. 2, ai sensi del comma 4, articolo 10 della LR n. 19/09 e s.m.i..

Art. 11 – Effetti giuridici dell'Accordo

1. L'Accordo può venir modificato o prorogato per concorde volontà delle Parti, con la procedura di cui all'articolo 19, LR n. 7/00 e s.m.i., ad eccezione delle modifiche non sostanziali proposte ed approvate dal Collegio di Vigilanza. L'Accordo è efficace per la Regione solo dopo aver ottenuto tutte le approvazioni cui lo stesso è soggetto ed essere stato reso esecutivo a norma di legge.
2. Le Parti che stipulano l'Accordo hanno l'obbligo di rispettarlo in ogni sua parte e non possono compiere validamente atti successivi che violino, ostacolino o contrastino con lo stesso.
3. Le Parti che stipulano l'Accordo sono tenute a porre in essere gli atti applicativi ed attuativi dello stesso, attesa l'efficacia di legge per le parti del medesimo ai sensi dell'articolo 34, D.lgs. 267/00 e s.m.i..

Art. 12 - Procedura di approvazione ed entrata in vigore dell'Accordo – Efficacia

1. L'Accordo viene sottoposto alle procedure di approvazione degli artt. 19 e 20, LR n. 7/00 e s.m.i., che prevedono i seguenti adempimenti:

- a) ratifica da parte dei Consigli comunali interessati entro 30 (trenta) giorni decorrenti dalla sottoscrizione dell'Accordo;
- b) approvazione con Decreto del Presidente della Regione;
- c) pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione.

2. L'Accordo, approvato con decreto del Presidente della Regione, entra in vigore il giorno della pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione.

Art. 13 - Vigilanza

1. La vigilanza sull'Accordo è svolta da un Collegio composto da un rappresentante di tutte le Parti e presieduto dal Soggetto che rappresenta la Regione.

2. Sono compiti del Collegio:

- a) la vigilanza sul rispetto dell'Accordo;
- b) il controllo sullo stato di attuazione delle finalità dell'Accordo e sugli impegni delle Parti;
- c) il coordinamento delle azioni e degli interventi di competenza di ciascuna delle Parti;
- d) la promozione di ogni azione necessaria a rimuovere eventuali ostacoli e accelerare le procedure;
- e) l'individuazione e l'analisi delle problematiche, anche giuridiche, inerenti le finalità dell'Accordo, proponendo le soluzioni idonee al loro superamento;
- f) dirimere in via bonaria le eventuali controversie che dovessero insorgere tra le Parti in ordine all'interpretazione e attuazione dell'Accordo;
- g) la proposta alle Parti di eventuali modifiche da apportare all'Accordo;
- h) l'approvazione di modifiche non sostanziali all'Accordo.

4. La partecipazione al presente Collegio non dà diritto all'indennità di presenza. Gli eventuali oneri

derivanti dalla partecipazione allo stesso rimangono a carico degli Enti di appartenenza.

Art. 14 - Durata

1. Il presente Accordo ha durata di cinque anni dalla data della sua approvazione e comunque mantiene la sua efficacia per due anni successivi all'entrata in esercizio del collegamento della SS n. 13 - Pontebbana e A23 – Tangenziale sud di Udine - Il Lotto per quanto attiene il monitoraggio di cui al precedente art. 9 co.1 lett. b).
2. L'Accordo può venire modificato o prorogato per concorde volontà delle Parti con la procedura di cui all'articolo 19 della legge regionale 7/2000.

Art. 15 - Controversie

1. Per tutte le controversie relative all'esecuzione dell'Accordo il Foro competente è quello dell'Autorità Giudiziaria di Trieste.
2. In ogni caso, prima di adire l'Autorità giudiziaria, le Parti s'impegnano a promuovere un tentativo di conciliazione nell'ambito del Collegio di cui all'art. 14 che, a tal fine, deve essere convocato entro il termine di 30 (trenta) giorni dalla richiesta di una delle Parti. Decorsi infruttuosamente 30 (trenta) giorni dalla data di ricevimento dell'istanza di conciliazione, le Parti hanno la facoltà di deferire la soluzione della controversia alla competente Autorità giudiziaria.

Art. 16 – Disposizioni generali e finali

1. L'Accordo è vincolante per le Parti.
2. Le Parti si obbligano a compiere tutti gli atti necessari alla sua esecuzione.

Art. 17 – Allegati

1. Sono Allegati parte integrante e sostanziale dell'Accordo le Varianti urbanistiche di cui all'art. 3.
- L'Accordo è sottoscritto in modalità digitale

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

Firmato in modalità digitale

Comune di Pozzuolo del Friuli

Firmato in modalità digitale

Comune di Campoformido

Firmato in modalità digitale

Comune di Lestizza

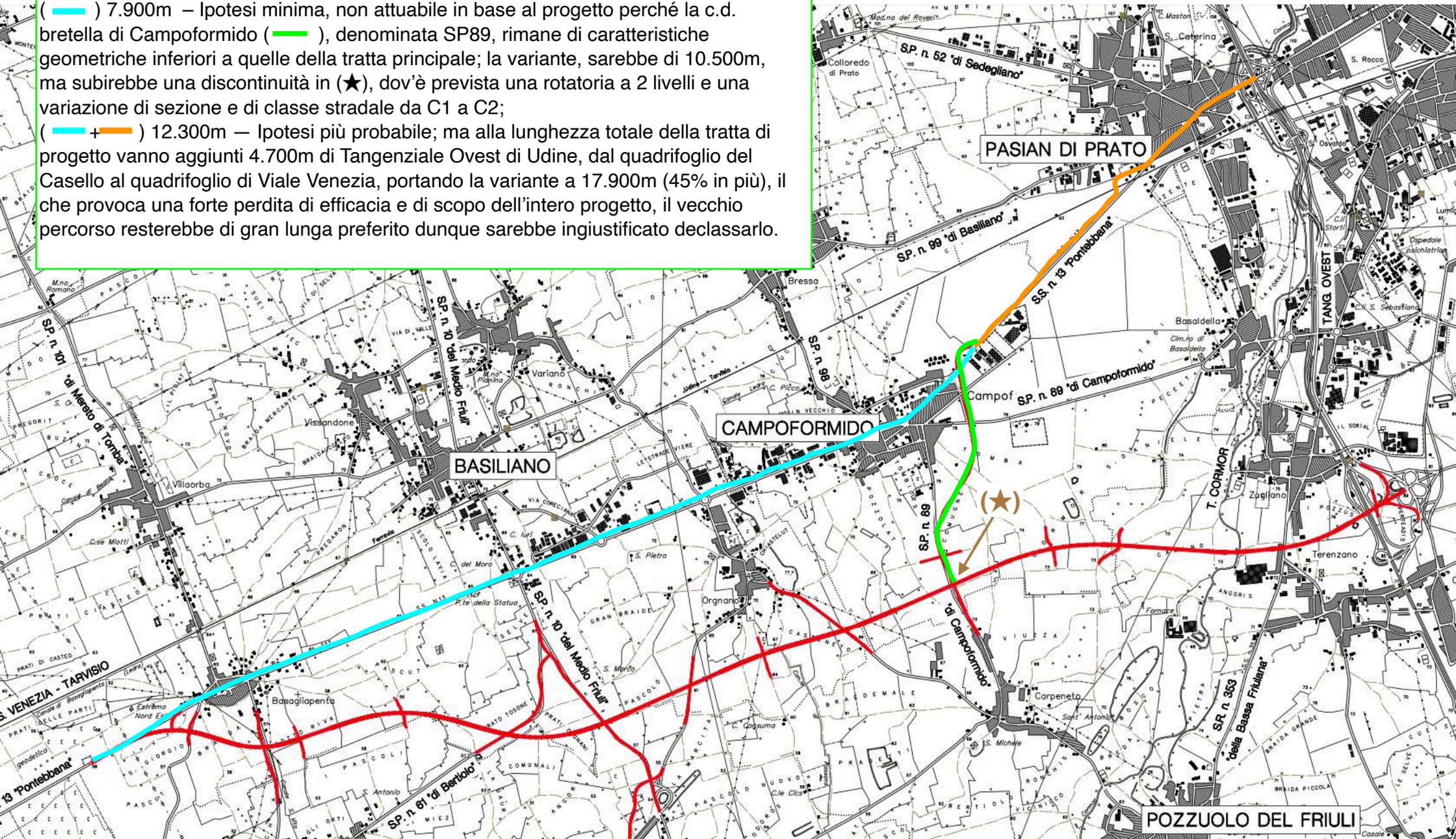
Firmato in modalità digitale

Comune di Basiliano

Firmato in modalità digitale

Qual'è il tratto di Pontebbana che sarà declassato?

() 7.900m – Ipotesi minima, non attuabile in base al progetto perché la c.d. bretella di Campoformido (), denominata SP89, rimane di caratteristiche geometriche inferiori a quelle della tratta principale; la variante, sarebbe di 10.500m, ma subirebbe una discontinuità in (★), dov'è prevista una rotatoria a 2 livelli e una variazione di sezione e di classe stradale da C1 a C2;
 ( + ) 12.300m – Ipotesi più probabile; ma alla lunghezza totale della tratta di progetto vanno aggiunti 4.700m di Tangenziale Ovest di Udine, dal quadrifoglio del Casello al quadrifoglio di Viale Venezia, portando la variante a 17.900m (45% in più), il che provoca una forte perdita di efficacia e di scopo dell'intero progetto, il vecchio percorso resterebbe di gran lunga preferito dunque sarebbe ingiustificato declassarlo.



Comitato per la difesa del territorio di Pozzuolo - luglio 2022

IN BLU possibili alternative da studiare

IN ROSSO tratti del tracciato progettato che rimangono utili

IN GIALLO tratti del tracciato progettato eliminati

