

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 Assoggettività alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a _____

(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto/a **Sandro Cargnelutti**

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

Legambiente del Friuli Venezia Giulia APS

(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

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

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

(Barrare la casella di interesse)

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

(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettività a VIA)

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- 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)
 Altro *(specificare)* _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- 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 il testo è contenuto nell'allegato numero

3 _____

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).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

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

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 – testo dell'osservazione

Allegato 4 – planimetria con indicazione sommaria di possibili alternative

_____ *(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)*

Luogo e data Udine, 26/7/2022

(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante

(Firma)



Udine, 26 luglio 2022

Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la
Qualità dello Sviluppo
va@pec.mite.gov.it

Oggetto: Allegato 3 - Osservazioni alla Procedura di VIA - Collegamento tra la S.S.13 Pontebbana e la A23 - Tangenziale Sud di Udine (Il lotto) Codice procedura 7898 MiTE

Il progetto della Tangenziale Sud di Udine è stato in parte realizzato all'inizio degli anni '90 con il primo Lotto, un tronco di ca. 3km ora classificato SS 676 "Tangenziale Sud di Udine", che va dalla ex SS 56 "di Gorizia", in località Paparotti, fino al Casello autostradale di Udine Sud e perciò all'innesto con la preesistente Tangenziale Ovest di Udine. Il secondo lotto di questo progetto, per il quale è ora in corso la procedura di VIA, presenta ancora il nome di Tangenziale Sud ma la sua vera natura è tutt'altra per quasi l'intera tratta di oltre 13km.

Il secondo lotto presenta infatti due tipologie di tracciato che contraddistinguono due diverse funzioni:

1. la prima - Il collegamento fra la ex SS 353 "della Bassa Friulana" ed il "quadrifoglio" in corrispondenza del casello di Udine-Sud - serve a completare e a ripristinare un collegamento importantissimo fra la suddetta ex statale e il sistema delle tangenziali Sud e Ovest di Udine nonché con il casello autostradale; collegamento in parte e colpevolmente impedito con l'eliminazione del semaforo sulla Tangenziale Ovest in località S. Sebastiano avvenuta nel 2011. Questo collegamento, della lunghezza complessiva di meno di 1km, era parte funzionale del 1° Lotto, ma a causa dell'eccessivo aumento dei costi delle opere nel corso della realizzazione (nei primi anni '90 come detto) venne stralciato. Il tratto è progettato a 4 corsie.
2. la seconda - il tronco che inizia dalla SS 13 "Pontebbana" a ovest di Basagliapenta, per ca. 12km fino alla ex SS 353, dove inizia il predetto collegamento 1.; il tronco comprende lo svincolo di Campofornido per altri 2km circa - serve da VARIANTE alla stessa SS 13 ed è previsto a 2 corsie.

Le due opere sono dunque caratterizzate da motivazioni e impatto notevolmente diversi. **La prima (1.) è indispensabile**, e ancor più dal 2011 dopo che incredibilmente la Regione FVG e la Provincia di Udine ritennero di finanziare e appaltare l'interramento della Tangenziale Ovest in corrispondenza dell'incrocio con Via Verdi a San Sebastiano (Basaldella) senza prevedere un raccordo completo con la ex SS 353, ma ridotto al 25% (2 interconnessioni dirette e 2 indirette invece di 8).

Il raccordo fra la ex SS 353 e il quadrifoglio è urgentissimo, andava realizzato prima del cosiddetto interrimento dell'incrocio di San Sebastiano. Da oltre 12 anni, per una vasta area a Sud e Sud-Ovest di Udine che gravita sulla ex SS 353 e che comprende all'incirca 40.000 abitanti, i percorsi che prevederebbero di aggirare la città di Udine grazie alle Tangenziali Sud e Ovest, compresi purtroppo quelli per i soccorsi (ambulanze, VVFF, Forze dell'Ordine, ecc.) e quelli che richiedono l'accesso o l'uscita dall'autostrada, sono divenuti lunghe deviazioni pericolose e dispendiose su stradine extraurbane o direttamente per i centri abitati; centri nei quali peraltro gli amministratori hanno subito reagito imponendo divieti di accesso, sensi unici e rallentatori. Considerando tutta la serie di comportamenti e di provvedimenti politico-amministrativi che hanno punteggiato la lunghissima storia del progetto della Tangenziale Sud di Udine, è fondato il sospetto che il raccordo 1. non sia stato realizzato prima, cioè non sia mai stato separato dal resto del tracciato, proprio per dimostrare l'urgenza (altrimenti indimostrabile) e la necessità del tratto che indichiamo



con 2.¹

La seconda (2.) non è una tangenziale ma, una variante alla SS 13 “Pontebbana”. Veramente anche come variante alla Pontebbana è atipica perché un'estremità parte dalla Pontebbana, a Basagliapenta, ma l'altra estremità non ritorna sulla Pontebbana (ricordiamo qui che all'inizio del '900 venne realizzata e chiamata Pontebbana la strada che da Venezia portava a Vienna passando per Treviso, Conegliano, Pordenone e Udine fino a Pontebba, confine di Stato dell'epoca).

Il tracciato ex-novo che per 9/10 attraversa una zona esclusivamente agricola di enorme valore storico, sociale, paesaggistico ed ecologico produce la massima distruzione di territorio possibile rispetto a ogni altra soluzione, a cominciare da quelle che prevederebbero il potenziamento dell'attuale tracciato “in sede”, almeno per i tratti extraurbani e che sommano ad almeno 8km.

Questa variante alla SS 13 non è la migliore soluzione possibile per i fini che si prefigge, essa può essere facilmente sostituita da molti altri possibili interventi ottenendo effetti anche migliori di quelli che il progetto dichiara di perseguire, in particolare l'allontanamento del traffico “passante” dai centri urbani di Basagliapenta e di Campoformido.

Lasciando per ora da parte l'aspetto negativo più macroscopico, quello ecologico-ambientale, che questo nuovo tracciato implica riteniamo che la costruzione di questa variante che si allontana definitivamente dal tracciato originale può produrre due possibili effetti (o una miscela di essi) ambedue ignorati dal progetto:

1 – INEFFICACIA DELLA TANGENZIALE SUD - mancata intercettazione di tutta la porzione di traffico che si voleva “deviare”; ad esempio il traffico pendolare su Udine, Tavagnacco, Reana e zona Nord che si svolge attualmente sulla Pontebbana (cioè almeno i 7/10 del traffico attuale) il quale potrebbe preferire la “corsa ad ostacoli” che i Comuni imporranno sul vecchio tracciato della SS 13 declassato piuttosto che allungare eccessivamente il tragitto, questo traffico potrebbe in gran parte continuare ad attraversare Campoformido e Pasian di Prato rendendo inutile l'opera;

2 – PEGGIORAMENTO DEL TRAFFICO A SUD DI UDINE - intasamento della SR 353, già gravata da traffico superiore alla sua portata, dovuto al nuovo traffico distratto dalla Pontebbana, almeno per la parte che deve pendolare su Udine e per il traffico pesante che troverà divieti di attraversamento a Basagliapenta, a Campoformido e a Pasian di Prato, ma non ne troverà a Zugliano dato che la SR 353 continuerà ad ammettere il proprio, attuale, traffico pesante.

Per tutto questo serve uno studio serio delle alternative che il progetto al momento non produce. Nei lunghissimi anni trascorsi dall'ideazione del tracciato (Provincia di Udine, 1971) fino ad oggi, nessuno dei progetti finora elaborati, almeno 4, ha mai esaminato e valutato le possibili alternative, tra le quali prima di tutte una bretella locale a Basagliapenta e una a Campoformido. Naturalmente per “studio serio” intendiamo tra l'altro una rappresentazione plano-altimetrica di tracciato in scala almeno 1:5000 e uno studio di fattibilità; serve ricordare che l'aggiramento di Basagliapenta viene già realizzato per metà dall'attuale progetto, lo studio potrebbe dunque limitarsi alla restante metà, l'aggiramento di Campoformido è già previsto per oltre 1/3 dalla c.d. bretella di Campoformido che fa parte del progetto e il PRGC di Campoformido prevede una strada di aggiramento a Sud, anche se si tratta in questo caso di una strada urbana e non di una Variante alla Pontebbana.

La mancanza nel progetto di uno studio delle alternative era stata osservata in sede di VAS anche dalla ARPA FVG² e la Giunta Regionale, nella Delibera n. 439 del 29/3/2019, aveva accolto questa osservazione disponendo che il rapporto ambientale per la successiva procedura di VIA fosse integrato e che vi fosse: *“data indicazione di trattare con maggior dettaglio la valutazione delle alternative progettuali (di tracciato e di regolamentazione dei flussi di traffico), corredandole con un inquadramento cartografico delle stesse”*

1 A riprova di ciò va osservato che nel 2007, ANAS aveva suggerito alla Regione FVG di realizzare il progetto del II Lotto in due stralci, il primo dei quali, il più urgente e necessario, sarebbe stato quello qui indicato con 1; ma la Regione FVG non ne volle sapere sostenendo la inscindibilità (appunto) del progetto.

2 Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente – ARPA, nota prot. n. 0005638/P/GEN/PRA_VAL dd. 19/02/2019;



Nella stessa Delibera la Giunta Regionale aveva disposto che:

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 inquadrare 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).

Ebbene la documentazione inviata dalla Regione FVG e pubblicata a corredo di questa procedura di VIA NON PRESENTA uno studio delle alternative progettuali degno di questo nome. In due pagine della Relazione Ambientale si parla confusamente della "Alternativa 1" (come se fosse l'unica possibile) senza nemmeno rappresentarla graficamente!

A riprova della faciloneria con cui la Relazione Paesaggistica affronta l'esame della c.d. Alternativa 1 si riporta ad esempio parte della sua scarna descrizione (pag.11, punto 2.1.5.1):

L'alternativa prevede un tracciato caratterizzato dall'allargamento (!!!) e dalla riqualificazione in sede della sezione della SS13 nei tratti della stessa che attraversano ambiti non urbanizzati ...

Chiaramente l'estensore non ha mai visto la Pontebbana di cui parla, in friulano chiamata localmente "stradon", la SS 13 presenta oggi una carreggiata molto più larga di quanto prevede il progetto per la sua Variante, dunque, **non richiede nessun allargamento**; egli dimentica anche di riferire che si tratta di ca. 8km di strada perfettamente funzionale e libera da interferenze il cui potenziamento sarebbe ottenibile praticamente a costo zero!

La Relazione pretesa Paesaggistica prosegue con la valutazione dell'Alternativa 1:

... l'alternativa 1 configurerebbe costi maggiori di realizzazione perché la lunghezza di tutto il tracciato (riqualificazione in sede più varianti locali SS13) non è inferiore a quella del tracciato oggetto delle varianti allegate all'AdP .

Dato che la lunghezza totale "non è inferiore", conservare una strada che per 8km si presenta perfetta costa più che farne una nuova in piena campagna lunga 13 + 2km con tutti gli svincoli e le opere annesse. È un clamoroso falso che toglie tutta la credibilità alla Relazione e al progetto.

Sappiamo dunque che nulla è stato fatto di quanto sarebbe indispensabile ben prima del Progetto Definitivo al fine di assicurare che il progetto presenti alla fine "la migliore soluzione possibile". Questo progetto, vecchio di decenni, non è mai stato confrontato con tutti i possibili interventi che possono affrontare e risolvere gli stessi problemi in modo più efficace, meno costoso e meno impattante. Probabilmente proprio per questo la Regione FVG evita di studiare queste alternative.

Con riferimento ad alcuni degli aspetti ambientali più rilevanti si esprimono inoltre le seguenti osservazioni.

Consumo di suolo e biodiversità

La realizzazione dell'opera nel tracciato proposto comporterà un rilevante consumo, permanente, di suolo, quantificato dal proponente in 158 ettari (a cui andranno sommate le ulteriori opere afferenti alla viabilità locale) di terreno "quasi interamente ad uso agricolo" (paragrafo 5.8.2) e in parte naturale con impatti particolarmente negativi sulla biodiversità, sul paesaggio, sul sistema agricolo e sui servizi ecosistemici. Il valore del suolo quale "ecosistema essenziale, complesso, multifunzionale e vitale di importanza cruciale sotto il profilo ambientale e socioeconomico, che svolge molte funzioni chiave e fornisce servizi vitali per l'esistenza umana e la sopravvivenza degli ecosistemi affinché le generazioni attuali e future possano soddisfare le proprie esigenze (Parlamento europeo, 2021)» risulta costantemente sancito in numerosi documenti, strategie e/o programmi sia europei che internazionali.

La lettura del rapporto 2021 sul consumo di suolo [Munafò M. a cura di), 2021. Consumo di suolo, dinamiche



territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2021. Report SNPA 22/21] evidenzia che la Regione Friuli-Venezia Giulia si conferma al vertice della classifica tra le regioni con il maggior consumo di suolo: con una percentuale di suolo consumato pari al 7,99% della superficie regionale si colloca al 7° posto (dietro il Lazio e prima della Liguria). In termini assoluti si tratta di 63.267 ettari di suolo consumato nel 2020 con un incremento di oltre 65 ettari (consumo di suolo netto dell'ultimo anno).

Risulta alto anche il valore di suolo consumato pro capite pari a 525 mq/abitante rispetto alla media nazionale di 359 mq/abitante. Inoltre il Rapporto sancisce che i suoli più colpiti sono chiaramente quelli a vocazione agricola, circa tre volte più dei suoli in area urbana.

La frammentazione del territorio è uno dei principali effetti ambientali del consumo di suolo, in particolare quando si tratta di grandi assi infrastrutturali, che, causando una forte riduzione della connettività ecologica, influisce negativamente sulla capacità degli habitat di fornire servizi ecosistemici oltre a impattare sulla qualità del paesaggio. Nella Regione F-VG nel 2020 quasi un quinto del territorio regionale risulta a frammentazione elevata, mentre quasi un quarto (24,99%) ricade in zone a frammentazione molto elevata (media italiana pari al 19,30%).

Il progetto accentua fortemente l'effetto frammentazione sviluppandosi in trincea per oltre un terzo (36%) della sua lunghezza e innalzandosi dal piano di campagna per gran parte del resto creando un effetto barriera che obbliga la realizzazione di ulteriori opere di mitigazione, non escusivamente «a verde».

La Relazione dello Studio di Impatto Ambientale omette qualsiasi valutazione in merito al rilevantisimo consumo di suolo generato dalla nuova infrastruttura (si sottolinea che si prevede di impermeabilizzare una superficie più che doppia rispetto all'incremento annuale di suolo consumato, registrato nel 2020) limitandosi a trattare il tema dal punto di vista agronomico e dell'impatto sulle aziende agricole interferite dal tracciato dell'opera (paragrafo 5.3.4).

Va ricordato che l'Agenda delle Nazioni Unite 2030 pone al centro di molti degli obiettivi di sviluppo sostenibile (SGD) il suolo e il territorio. Anche a livello europeo il tema del consumo di suolo e della gestione sostenibile di questa fondamentale risorsa per l'intera umanità è parte di un complesso di normative e strategie (sulla biodiversità, di adattamento ai cambiamenti climatici) che chiedono sostanzialmente di: azzerare il consumo netto di suolo entro il 2050; proteggere il suolo, nelle sue funzioni ecosistemiche, quale risorsa essenziale del capitale naturale entro il 2020; non aumentare il degrado del territorio entro il 2030. Infine, il 17 novembre 2021, la Commissione Europea ha adottato la nuova Strategia dell'UE sul suolo per il 2030 (Suoli sani a vantaggio delle persone, degli alimenti, della natura e del clima), incardinata rispettivamente alla strategia sulla biodiversità per il 2030 e alla strategia di adattamento ai cambiamenti climatici per conseguire gli obiettivi del Green Deal europeo. La strategia ribadisce l'obiettivo di azzerare al 2050 il consumo netto di suolo e la necessità di adottare una gerarchia nella pianificazione del territorio che parte dal principio di «Evitare per quanto possibile l'ulteriore consumo e impermeabilizzazione del suolo».

Dunque gli obiettivi sono estremamente chiari, azzerare il consumo netto di suolo al 2050 dando applicazione al principio che bisogna evitare nuovo consumo di suolo e nuova impermeabilizzazione e solo quando è dimostrato (ma deve essere inconfutabilmente dimostrato) che questo non è possibile si deve procedere mediante il riutilizzo di terreni già impermeabilizzati o alla collocazione dell'intervento in aree non idonee per usi agricoli.

Il Proponente ignora questi fondamentali obiettivi così come ignora sostanzialmente (salvo la prevista riqualificazione ambientale di alcune aree dismesse delle SP 95 e SP 10 per una superficie di 3,48 ettari a fronte di un consumo di 158 ettari; paragrafo 8.6) che in caso, comunque, di trasformazione che determina nuova impermeabilizzazione del suolo agricolo devono essere realizzati interventi di compensazione commisurati all'entità della risorsa consumata sia in termini di perdita quantitativa che ecosistemica.

In pratica si deve procedere ad interventi di de-impermeabilizzazione (o de-sealing) che consiste nel ripristinare le funzionalità del suolo, rimuovendo la copertura artificiale e «ripristinando a usi agricolo o seminaturali aree di pari superficie in precedenza urbanizzate e impermeabilizzate, con attenzione al ripristino della funzionalità dei suoli e alla qualità dei Servizi ecosistemici da questi assicurati [ISPRA (2021), Libro Bianco sulla Gestione Sostenibile dei Suoli, Report Soil4Life Life GIE/IT/00047].



Servizi ecosistemici

Nel precedente paragrafo si è accennato alla perdita dei servizi ecosistemici quale ulteriore impatto determinato dalla impermeabilizzazione del suolo. Un suolo in salute e in condizioni naturali è in grado di fornire diversi servizi ecosistemici che riguardano in particolare: servizi di approvvigionamento (prodotti alimentari e biomassa, fornitura di materie prime); servizi di regolazione (regolazione del clima, cattura e conservazione del carbonio, controllo dell'erosione e dei nutrienti, regolazione della qualità dell'acqua, protezione e mitigazione dei fenomeni idrologici estremi); servizi di supporto (supporto fisico per le attività antropiche, decomposizione e mineralizzazione di materia organica, habitat delle specie, riserva genetica, conservazione della biodiversità); servizi culturali (servizi ricreativi, paesaggio, patrimonio naturale).

Pertanto, conseguentemente al consumo di suolo si ha una perdita di questi servizi che garantiscono un valore economico e sociale che non può essere ignorato ma che deve entrare come elemento essenziale nella procedura di progettazione e valutazione dell'opera.

Giova ricordare che ISPRA e il Sistema Nazionale di Protezione dell'Ambiente producono annualmente una valutazione, a livello nazionale, dei principali servizi ecosistemici forniti dal suolo. Il già menzionato Rapporto 2021 sul consumo di suolo contiene una serie di analisi relative ai flussi annui e gli stock del capitale naturale perso a causa del consumo di suolo, sia in termini biofisici che economici. Se per esempio ci riferiamo al servizio di sequestro e stoccaggio di carbonio troviamo che, in Italia, tra il 2012 e il 2020 si stima una perdita di circa 2,9 milioni di tonnellate di carbonio immagazzinato (stock), a causa delle trasformazioni del suolo da naturale ad artificiale, con una perdita in termini economici intorno al valore (medio) di 210 milioni di euro tra il 2012 e il 2020.

Complessivamente la stima dei costi totali della perdita annuale di servizi ecosistemici varia da un minimo di 2,9 a un massimo di 3,6 miliardi di euro, persi ogni anno a causa del consumo di suolo avvenuto tra il 2012 e il 2020: si evidenzia quindi un impatto economico molto elevato.

In conclusione, si ritiene che la mancata valutazione quantitativa dei servizi ecosistemici che si andranno a perdere a seguito della sottrazione di ben 158 ettari di suolo e della loro correlata valutazione economica costituisca una evidente e sostanziale carenza progettuale che inficia una corretta e trasparente valutazione dei costi determinati dall'opera in progetto ma soprattutto delle alternative al tracciato in esame.

Cambiamenti climatici

Lo Studio di impatto ambientale non affronta gli effetti diretti e indiretti sulla tematica clima limitandosi ad indagare gli aspetti meteorologici, con particolare riferimento alla qualità dell'aria mediante l'elaborazione di scenari emissivi (tramite l'utilizzo di modelli di dispersione atmosferica) e le relative ricadute al suolo i cui risultati «evidenziano che le emissioni contribuiscono in modo modesto al peggioramento della qualità dell'aria» (paragrafo 5.1.4 Scenario post operam). Quindi il Proponente certifica che la realizzazione del progetto in esame non porterà ad un miglioramento della qualità dell'aria rispetto alla situazione attuale, che si traduce in un ulteriore elemento di insostenibilità nei confronti del nuovo asse infrastrutturale.

In ogni caso si ritiene non ammissibile che la progettazione di un'opera che va a sigillare irreversibilmente 158 ettari di suolo, per la maggior parte agricolo, non prenda in considerazione, descriva e valuti gli effetti che questa ha nei confronti dei cambiamenti climatici. Come è ormai ampiamente risaputo sia in ambito scientifico che non, il suolo viene definito come il più grande deposito di carbonio del pianeta (i primi 30 cm di suolo a livello planetario contengono circa il doppio di carbonio rispetto all'intera atmosfera – FAO 2017); questa caratteristica, insieme alla capacità di assorbimento e regolazione dell'acqua con riduzione del rischio di allagamenti e siccità, lo fa diventare un alleato indispensabile nella lotta per la mitigazione e l'adattamento dei cambiamenti climatici. (Commissione europea 2021. Valutazione d'impatto della nuova strategia dell'UE di adattamento ai cambiamenti climatici)

E' di altrettanta evidenza scientifica la relazione, in termini di impatto, tra i cambiamenti climatici e la salute umana.

Interventi di mitigazione sulla viabilità esistente



Nonostante in sede di analisi del traffico, al paragrafo 4.41, considerando il tema della riduzione dell'impatto causato dal traffico sulle aree sensibili attraversate si affermi che: *“va precisato da subito che, per ottenere questo risultato sul complesso dei tronchi di attraversamento urbano, è comunque necessario accompagnare gli interventi di potenziamento della rete con interventi di trasformazione della viabilità esistente, che attraversa le zone sensibili, in “viabilità a tutti gli effetti urbana” e che tali interventi mitigativi vengano giudicati funzionali ad incentivare la redistribuzione del traffico verso la Tangenziale sud, il progetto in argomento non prevede alcuna opera in tal senso. Tali interventi risulterebbero infatti strategici, come evidenzia peraltro la stessa relazione, assumendo “il valore di impedenze al deflusso”, in quanto spingerebbero la componente del traffico di attraversamento ad utilizzare il nuovo tracciato alleggerendo i tratti urbani della S.S. 13.*

Lo studio del traffico contiene una chiara presa di posizione: *“è necessario accompagnare la nuova realizzazione ad interventi mitigativi e di riqualificazione urbana, da porre in essere ... soprattutto lungo la Pontebbana in corrispondenza dei centri abitati, ma anche in altri tratti e nodi strategici della rete locale”.*

Si ritiene pertanto che la mancata considerazione di interventi di mitigazione del traffico, soprattutto in corrispondenza delle aree sensibili e dei centri abitati, costituisca una limitazione dell'efficacia stessa della nuova opera sia in termini di ottenimento della redistribuzione dei flussi sia di riduzione dell'incidentalità.

Il quadrifoglio

Un'osservazione va anche alla scelta del quadrifoglio del casello. Scelta infelice e irrazionale operata con il progetto generale degli anni '80, realizzato nei primi anni '90 con il 1° Lotto. Il progetto attuale prevede la realizzazione dell'ultimo “petalo” per il raccordo del tratto sopraindicato con il n. 1. Sarebbe il caso oggi di esaminare la fattibilità di una soluzione più elastica, più facile e accessibile come una rotatoria a due livelli che permetta alle tangenziali Sud e Ovest di passare in continuità e al casello di essere meglio collegato con il territorio e dotato di spazi e servizi (pubblici) sempre più indispensabili. Fra questi vediamo ormai in tutta Europa, in corrispondenza dei caselli o di altri importanti nodi stradali, le aree intermodali Bus-Tram-Auto, le aree per il car pooling e per la sosta Camper, le strutture di tipo Autohotel, ecc.; tutti servizi oggi irrealizzabili alle porte di Udine a causa del quadrifoglio. Esiste in loco un'area di servizio autostradale per la quale è da anni previsto, e già predisposto, lo spostamento 3km più a Sud. Quest'area potrebbe invece essere recuperata e integrata negli spazi collegati al casello.

Anche la sostituzione del quadrifoglio con una rotatoria e la predisposizione e realizzazione delle aree suindicate sarebbe da elencare fra le Alternative possibili per questo progetto, ma la mancanza, fin dall'inizio, di un vero studio delle alternative non permette nessun tipo di confronto con il progetto.

Alcune delle proposte alternative che la Relazione NON ha esaminato e delle quali si accenna nella presente sono illustrate nell'allegata planimetria. (Allegato 2)

Legambiente FVG chiede che la procedura di VIA si chiuda con esito negativo a causa delle insanabili carenze del progetto.

Il Presidente
Sandro Cargnelutti

FIRMATO DIGITALMENTE

PLANIMETRIA DELLE POSSIBILI ALTERNATIVE ALLA REALIZZAZIONE DEL II LOTTO TANGENZIALE SUD DI UDINE

IN BLU possibili alternative da studiare

IN ROSSO tratti del tracciato progettato che rimangono utili

